



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Marzo 2025



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	41
Radio/TV/Eventi.....	92



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo

A febbraio immatricolazioni giù del 6,3%

Le vendite

Sulle immatricolazioni c'è un gap del 21% rispetto ai livelli precedenti al Covid

Filomena Greco

TORINO

Resta debole la dinamica della domanda sul mercato dell'auto, tanto in Italia quanto in Europa. Nel mese di febbraio le immatricolazioni sul mercato domestico sono calate del 6,3%, in valore assoluto mancano all'appello oltre 9mila autovetture rispetto ad un anno fa.

Dopo un 2024 in contrazione, prosegue anche nell'anno in corso una fase stagnante per il mercato delle quattro ruote, con un primo bimestre dell'anno in calo del 6,1% e un gap del 21% rispetto ai livelli precedenti al Covid. In questo contesto la quota di auto elettriche (bev) sale dal 3,4 al 5%, dunque migliora, ma lascia l'Italia agli ultimi posti tra i Paesi europei. Le prospettive per i prossimi mesi non appaiono positive come evidenzia il Centro Studi Promotor che, nel

quadro dell'indagine congiunturale mensile, rileva come il 79% dei concessionari abbia dichiarato una raccolta di ordini bassa. Per il mercato italiano si tratta del «settimo ribasso mensile consecutivo» sottolinea Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione delle imprese della filiera auto. Federauto fa notare come a febbraio i dealer abbiano contribuito con circa 11mila auto-immatricolazioni ed esprime preoccupazione per la flessione del canale privati: «A nostro avviso è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza attorno all'Automotive» dice il presidente Massimo Artusi.

Tra le case produttrici, Stellantis perde nel mese il 14% di immatricolazioni e registra performance negative per tutti i brand della casa tranne Alfa Romeo, che invece cresce del 22,2 per cento. Volkswagen perde l'8% dei volumi nel mese ma il marchio principale della casa tedesca sale invece di oltre il 3 per cento. La perdita del 20% di immatricolazioni a carico di Renault fa calare i numeri della casa francese che però resta in terreno positivo nel primo bimestre. Vanno bene Toyota, Bmw e Mercedes mentre tra i new comer cresce la cinese MG, di quasi il 48%, e supera il 3% di quota di mercato. Byd immatricula oltre mille unità nel mese e sfiora

l'1% di market share, come Volvo, mentre supera in un balzo marchi blasonati come Tesla e Porsche.

Tra gli operatori del settore, emergono le prime reazioni al Piano per l'automotive che la Commissione europea presenterà domani 5 marzo. Apprezzamento, da un lato, per la deroga concessa sul fronte delle multe Ue, dall'altro però pesano una serie di distinguo. Per Michele Crisci, presidente di Unrae, «non sembrano ancora emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione». Il presidente Anfia Vavassori registra con favore la dichiarazione della presidente della Commissione per una «rapida revisione dello schema al 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà». Per Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, è necessario che l'Ue difenda la sua industria dell'auto «proprio quando l'economia europea deve far fronte ai colossali investimenti indispensabili per la difesa comune e per altri settori che si troveranno in serie difficoltà in conseguenza della politica varata dal presidente Trump».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vanno male diversi brand di Stellantis, mentre Volkswagen mantiene i volumi. Renault perde il 20%





Auto, pressing sulla Ue: sì alle ibride oltre il 2035

E Audi taglia 7.500 posti

Byd verso un sito in Germania. Domani Elkann in Parlamento

di **Rita Querzè**

Potrebbe essere costruito in Germania il terzo stabilimento della cinese Byd per servire l'Europa, dopo quelli già previsti in Turchia e in Ungheria. L'indiscrezione, contenuta in un rapporto Reuters, è piombata ieri nella discussione sul futuro dell'auto in Europa e in Italia. Al Forum automotive in corso a Milano gli attori del mercato — da Anfia a Federauto e Unrae, passando per i sindacati del settore — si sono confrontati sulle possibili vie d'uscita. Con una consapevolezza di fondo: un rilievo cruciale avranno le scelte di Stellantis. Forte, di conseguenza, l'attesa per l'audizione domani in parlamento del presidente John Elkann.

La prospettiva di investimenti da parte di case asiati-

che in Italia appare in salita. «Anche noi ci abbiamo creduto — ha spiegato il direttore generale dei componentisti di Anfia, Gianmarco Giorda —. Ora però i costruttori cinesi sono in una fase di attesa rispetto alle decisioni degli investimenti futuri. Perché la transizione non sta andando alla velocità prevista. E poi c'è il tema della competitività: se non siamo abbastanza competitivi all'interno dell'Europa è chiaro che eventuali investimenti stranieri andranno verso Spagna e Paesi dell'Est».

Su un punto diversi attori sono d'accordo — da Anfia fino alla Fiom —: la crisi del settore non dipende soltanto dalla transizione, era già in atto quando ancora non si parlava di elettrico. «Oggi l'80% delle auto che la Cina esporta in Europa sono termiche o ibride plug in», ha fatto notare ancora Giorda. Samuele Lodi della segreteria Fiom:

«In Italia la produzione di Stellantis cala da vent'anni, la transizione non c'entra nulla». Certo, ora i nodi vecchi e nuovi vengono al pettine tutti insieme. E dovunque. Ieri Audi ha annunciato il taglio di 7.500 posti di lavoro in Germania.

Gran parte degli attori presenti ieri al forum hanno puntato il dito per l'ennesima volta verso il green deal europeo. E la sua revisione al rallentatore. Una via d'uscita evocata da molti sta nella possibilità di continuare a produrre auto ibride plug in (quindi con la presa per ricaricare la batteria) oltre il 2035.

Il problema sono i tempi: la riapertura della discussione sul green deal avverrà sì in anticipo ma non prima di fine anno. Ma sul fatto che la «neutralità tecnologica» possa da sola togliere le castagne dal fuoco qualcuno comincia ad avere qualche dubbio.

«Anche misurando le emissioni dalla culla alla tomba del veicolo il risultato rischia di essere lo stesso: le auto elettriche alimentate con un mix energetico non particolarmente verde sono comunque meno inquinanti di un'auto alimentata con un biocarburante», osserva Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae.

Sullo sfondo resta l'ultima ratio: la riconversione verso altri settori abbandonando il campo di battaglia dell'auto. Ma sulla riconversione nell'ambito della difesa i dubbi non mancano. Dal canto loro i sindacati hanno un'istanza in comune con Federauto (i concessionari). Che potrebbe suonare così: si producano veicoli con costi e caratteristiche che rispondano davvero ai bisogni delle persone. In altre parole, si aumentino gli stipendi o si abbassino i costi delle auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ceo



● Gernot Döllner è ceo di Audi, la società controllata da Volkswagen

Presidente



● Il presidente di Stellantis John Elkann: è attesa domani la sua audizione alla Camera



LA UE VA OLTRE L'AUTO ELETTRICA: OK AI CARBURANTI ALTERNATIVI DOPO IL 2035

Bichicchi, Boeris, Carrello, Gerosa e Ninfolo alle pagine 2, 3, 5 e 13

BRUXELLES PRESENTA UN PIANO CHE APRE AI CARBURANTI ALTERNATIVI PER IL POST 2035

Auto, l'Europa oltre l'elettrico

La Commissione Ue aveva già rinviato di tre anni le multe sulle emissioni. Ora valuta tecnologie come gli e-fuel e punta su veicoli autonomi e batterie. Critiche dalle associazioni di settore: fondi limitati

DI ANDREA BOERIS
E LUCA CARRELLO

Dopo il rinvio delle multe, l'apertura sui carburanti alternativi anche dopo il 20235 per non limitare la mobilità del futuro al solo elettrico. La Commissione ha svelato il piano per rilanciare l'industria europea dell'auto, schiacciata tra concorrenza cinese, scarsa domanda e costi alti dell'energia. Il progetto presentato dal commissario per il Trasporto, Apostolos Tzitzikostas, ha aperto a molte delle richieste arrivate dalle case Ue nel dialogo strategico guidato dalla presidente Ursula von der Leyen. Il confronto ha dato i suoi frutti soprattutto sulle multe sulle emissioni di Co2, che per l'Acea si aggirano sui 15 miliardi all'anno (qualcuno parla di cifre inferiori) e sarebbero scattate a fine 2025. Lunedì von der Leyen ha annunciato un rinvio di tre anni per dare più tempo di adeguar-

si, senza però fare passi indietro sui target fissati per il 2035. Ieri Tzitzikostas ha ribadito il concetto per «dare certezza» e tenuto conto degli investimenti miliardari fatti sull'elettrico. Qualcuno però è rimasto indietro, da qui il «pragmatismo» della Commissione sulle multe. Ora «le case potranno calcolare la media delle loro prestazioni su tre anni», spiega il commissario. Ma «chi non rispetterà i limiti del 2025 dovrà compensare nei due anni successivi, se invece farà meglio del richiesto avrà meno pressione nel 2026 e 2027». Il rinvio potrebbe impattare anche sui «pool» creati per condividere le emissioni, che ora sembrano meno necessari. In ogni caso Stellantis ha confermato quello con Tesla, a cui si affianca quello di Mercedes con la cinese Geely. Per le società europee l'importante è aver evitato la tagliola delle multe. Come dimostra la borsa, dove ieri i titoli del settore sono tornati a salire (Stellantis +4,5%, Volkswagen +3,3%) dopo i cali provocati

dai dazi di Donald Trump. Ma la Commissione potrebbe concedere altro. Tzitzikostas ha promesso un'accelerazione nella revisione del Regolamento sulle emissioni, che «sarà anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025. E come parte di questo percorso valuteremo altre tecnologie, ad esempio gli e-fuel (ndr. su cui punta la Germania)». Di più ha fatto il vicepresidente della Commissione, Stéphane Séjourné, che in una visita alla fabbrica Renault di Douai (Francia) ha aperto anche ai biocarburanti, come chiesto da tempo dal ministro italiano Adolfo Urso. L'approccio di Bruxelles sembra più improntato sulla neutralità tecnologica, che però non basta a risollevarne l'auto Ue. Per riuscirci sarà stimolata la domanda a partire dalle flotte aziendali, che rappresentano il 60% delle immatricolazioni, e finanziate le altre priorità indicate nel piano. «Fino a 50 miliardi arriveranno da InvestEu per le tecnologie puli-

te, 1,8 miliardi dal fondo per l'innovazione per produrre batterie in Europa, 1 miliardo da Horizon Europe per i veicoli connessi e autonomi, che svilupperemo con un'alleanza europea sul tema», spiega Tzitzikostas. «Stanzieremo 570 milioni per i punti di ricarica». Non tutti hanno apprezzato, anche per l'entità delle risorse. «Chi conosce le regole del settore sa che questi soccorsi servono a poco», commenta il presidente di Federauto, Massimo Artusi. «Ci si chiede quali effetti possa produrre un piano che supporta il prodotto meno interessante per il mercato (l'elettrico), al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie». Poco convinto anche il Ppe: «Abbiamo perso l'occasione di fare chiarezza sul divieto di motori a combustione dopo il 2035». Mentre il dg dell'Acea, Sigrid de Vries, è più ottimista: «La flessibilità proposta sulle emissioni è un primo passo verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione». (riproduzione riservata)



Apostolos Tzitzikostas

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MOTORI DIESEL E MULTE

Vetture green, dalla Ue solo mezzo passo indietro

Pierluigi Bonora a pagina 8

SCENARI INTERNAZIONALI LA PARTITA DELL'AUTO

Ue, mezzo passo indietro sul diktat auto elettrica

Piano da 1,8 miliardi e flessibilità sulle sanzioni
Resta lo stop ai motori a benzina e diesel dal 2035

Pierluigi Bonora

Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, ha ufficializzato il «Piano d'azione», frutto del «Dialogo strategico» avviato a fine gennaio, che «punta a rafforzare la competitività globale dell'industria automotive europea». Ci sono, comunque, più ombre che luci. Bruxelles, infatti, su uno dei punti chiave, come la considerazione della neutralità tecnologica, che significa via libera anche ai carburanti sintetici e soprattutto ai biocarburanti, prende ancora tempo. Se ne parlerà nella seconda parte del 2025. Intanto, per il 2035, è confermato lo stop ai motori a benzina e Diesel.

Al centro della strategia di decarbonizzazione, la stessa che deliberata dal precedente esecutivo Ue guidato sempre da von der Leyen ha messo in ginocchio il settore, la mobilità elettrica rimane sempre prioritaria: 1,8 miliardi saranno destinati per «creare una catena di approvvigionamento sicuro per le materie prime delle batterie». Inoltre, vengono sollecitati gli Stati membri ad adottare azioni a favore di flotte aziendali elettriche. Allo stesso tempo il «Piano Ursula» comprende misure «che forniranno incentivi per passare a veicoli a emissioni zero». Slittano al 2027 le sanzioni a carico dei costruttori inadempienti sul rispetto delle

emissioni di CO2. E qui ci sono le rimostranze di chi opera nel trasporto pesante, visto che i veicoli industriali non sono stati contemplati. Circa 1 miliardo sarà investito, tra pubblico e privato, allo scopo di favorire un'alleanza europea nei veicoli connessi e autonomi per lo sviluppo dei relativi *software* e hardware *digitali*. Particolare attenzione - una chiara ammissione delle responsabilità di Bruxelles per i tanti problemi creati al sistema industriale - viene data «al sostegno per i lavoratori che desiderano riqualificarsi e cercare nuove opportunità». Da qui «la collaborazione della Commissione con le parti sociali e i Paesi per aumentare i finanziamenti del "Fondo sociale europeo plus" all'automotive». Sempre Bruxelles, per garantire condizioni di parità, «continuerà a utilizzare misure di difesa commerciale». Il tutto verrà dibattuto la prossima settimana in Europarlamento, dove sarà affrontata una risoluzione voluta dai gruppi di Centro-destra, Ppe incluso.

Le reazioni al «Piano Ursula» vedono prevalere soprattutto ombre e scetticismo. Il ministro Adolfo Urso: «Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento CO2, condizioni necessarie

ma non sufficienti per evitare il collasso dell'auto. Occorre da subito far fronte comune per superare la follia del *Green Deal*, imponendo la neutralità tecnologica». «Apprezziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare, al 2035 e oltre, un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili. Ci vuole un vero piano o il settore è destinato a scomparire», commenta Roberto Vavassori (Anfia).

«È un piano - precisa Ferdinando Uliano (Fim-Cisl) - del tutto insufficiente e inadeguato rispetto alle esigenze di questo comparto strategico». E Massimo Artusi (Federauto): «È sorprendente l'accanimento terapeutico nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso *appeal* e i drammatici effetti su industria e lavoro». Rincherà la dose l'eurodeputato Paolo Borchia (Lega): «Resta il rischio di multe e sanzioni penalizzanti, senza alcuna soluzione o incentivo per il trasporto pesante. Ci si basa su sussidi e alleanze non proteggendo adeguatamente i produttori europei dalla concorrenza cinese e senza attenzione ai piccoli attori della filiera».

Urso: «Bruxelles costretta ad anticipare la revisione del regolamento sulle emissioni». Il comparto: «Misure insufficienti». E ora si apre la partita sui carburanti

ATTUALITÀ
NEWS LEGGI E PROGRAMMI



di MICHELE SALVATORE

PIANO D'AZIONE, IL RIPENSAMENTO DELL'UE NON BASTA ALL'AUTO

L'Europa resta a metà del guado, congelando le multe e concedendo due anni di tempo alle Case per mettersi in regola, ma rimanda ancora le questioni principali per salvare il settore

Non basta, non può bastare. L'Europa ha presentato il Piano d'Azione per l'automobile, il documento che, in teoria, avrebbe dovuto mettere una toppa ai buchi creati seguendo in maniera ottusa la strada dell'elettrico a tutti i costi, ma che in realtà non è una vera e propria inversione di rotta per rimettere in sesto il comparto che, da solo, vale il 7% del PIL dell'Ue e dà lavoro 40 milioni di persone. Il piano descrive interventi su cinque aree nevralgiche, interviene sulle multe congelandole fino al 2027, ma non presenta passi indietro sullo stop ai motori endotermici dal 2035, anche se promette di anticipare al 2025 la revisione del regolamento fissata al 2026.

MULTE RIMANDATE

La prima questione, quella delle multe per i Costruttori che sfiorano le emissioni medie di gamma imposte è stata rimandata. Nel documento la Commis-

sione Europea ha confermato maggiore flessibilità sugli obiettivi del 2025, presentando un emendamento che, se approvato, consentirà alle Case di raggiungere i loro obiettivi di conformità calcolando la media delle prestazioni su un periodo di tre anni (2025-2027). Al momento, perché, «*Gli obiettivi delle zero emissioni di CO₂ in tutta l'Ue per vetture e furgoni nuovi nel 2035 rimangono invariati*» come si legge nel documento. Nessuna deroga sul tema, dunque, nonostante siano trapelate aperture sulle plug-in all'inizio dei lavori. La questione, però, potrebbe essere solo rimandata perché, come dichiarato da Apostolos Tzitzikostas, il commissario Ue ai Trasporti, «*Abbiamo deciso di anticipare al terzo/quarto trimestre del 2025, rispetto al 2026, la prevista verifica della legislazione europea nel campo delle emissioni nocive delle auto*». Solo in un secondo momento, dunque, verrà affrontato il proverbiale «*elefante nella stanza*», ovvero superare il tutto elettrico e virare

sulla neutralità tecnologica puntando sulle possibilità offerte da e-fuel e plug-in di nuova generazione. Restano però esclusi i biocarburanti sponsorizzati dal Governo italiano.

SOSTEGNO AUTO ELETTRICA

Sebbene dal mercato siano arrivate altre indicazioni, l'Europa continua a dare priorità all'auto elettrica. Nel Piano ne è confermato il sostegno, attraverso due strade. La prima è la promozione del leasing sociale per auto nuove o usate a batterie attraverso, come si legge nel documento, una «*raccomandazione agli Stati dell'Ue a integrare lo strumento del leasing nei piani di incentivazione nel quadro del Fondo sociale per il clima*». L'altra iniziativa è la decarbonizzazione delle flotte aziendali, il 60% delle immatricolazioni dell'UE. La Commissione, infatti, sta lavorando a una proposta legislativa che suggerisca agli Stati di riformare i regimi fiscali in modo da favorire segmenti come taxi, car sharing e mezzi

Le reazioni, tutti scontenti, o quasi

Dalla politica alle associazioni piovono critiche

IL PIANO d'Azione ha suscitato reazioni opposte: se il potere fa il gioco delle parti, tra chi festeggia una vittoria osteggiata dalle opposizioni, tra le associazioni di categoria non mancano le critiche. «*Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento CO₂, condizioni necessarie ma non sufficienti per evitare il collasso dell'industria dell'auto. Ora occorre da subito far fronte comune per superare la follia del Green Deal*» ha dichiarato il Ministro Urso, a

cui però ha risposto indirettamente il gruppo parlamentare dei Socialisti e democratici del Parlamento Europeo: «*La Commissione Europea sta mettendo a rischio la nostra industria automobilistica, i nostri posti di lavoro e un pianeta vivibile concedendo proroghe alle case automobilistiche in ritardo*». Equidistante la posizione dell'ACEA, l'associazione dei Costruttori europei: «*L'industria automobilistica riconosce la svolta pragmatica del Piano d'Azione in un contesto di turbolenze del mercato globale, ma avverte che mancano ancora*

elementi chiave come iniziative ambiziose per promuovere le infrastrutture, incentivare la domanda e ridurre i costi di produzione». Stessa linea della CLEPA, l'associazione dei produttori di componentistica, che se da una parte si dichiara sollevata sull'anticipo al 2025 della clausola di revisione sullo stop all'endotermico, sottolinea come ci siano ancora gravi mancanze sull'adottare la «*piena neutralità tecnologica come principio fondamentale*». Critica la posizione dell'ANFIA: «*Apprezziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e*

SUL 2035 IL PARLAMENTO EUROPEO NON APRE, PER ORA, STRADE ALL'ENDOTERMICO

di servizio negli aeroporti. Il Piano d'Azione prevede, inoltre, investimenti per 570 milioni di euro nel 2025-2026 per ampliare la rete di ricarica rapida oltre a, come si legge: «aiutare gli Stati membri a diffondere tecnologie di ricarica intelligenti e bidirezionali che, combinate con la tariffazione dell'energia in tempo reale, renderanno il trasporto sostenibile, più accessibile e conveniente». Infine, non prima del 2026, verranno date raccomandazioni per un coordinamento paneuropeo sugli incentivi. Per Bruxelles (sede del Consiglio Ue, mentre a Strasburgo si trova il Parlamento, n.d.r.), è necessario «un approccio più coordinato a livello europeo. Questo lavoro identificherà un insieme di strumenti con opzioni per schemi di incentivo progettati per essere economicamente efficienti, fiscalmente sostenibili e adattati alla maturità dei mercati in questione, esaminando anche la possibilità di schemi di incentivo a livello Ue. Queste discussioni alimenteranno una Raccomandazione della Commissione, che identificherà anche le fonti di finanziamento Ue da cui gli Stati membri possono supportare tali incentivi».

DIGITALIZZAZIONE AUTO

Guida autonoma e intelligenza artificiale, due aspetti che con le fabbriche che chiudono pare marginale, ma su cui l'Europa intende colmare il gap tecnico e legislativo accumulato su USA e Cina. La Commissione ha dunque lanciato l'"Alleanza Europea per i Veicoli Connessi e Autonomi", piattaforma comune di sviluppo che intende riunire le aziende europee del settore per progettare i prossimi veicoli a partire dalla standardizzazione di elementi comuni come software e hardware "made in Europe" da condividere. Si lavorerà per rendere più chiaro il quadro normativo sulla guida autonoma rivedendo anche i test di omologazione dei veicoli con agli ADAS più avanzati e verranno introdotti standard di cybersicurezza più avanzati per proteggere i dati degli utenti, condivisi dalle auto connesse, da attacchi hacker.

DAZI AI CINESI

Proteggere la competitività delle aziende europee dall'aggressione, specialmente cinese, è un altro dei pilastri del Piano. L'Europa potrebbe infatti aggiungere ulteriori dazi sulle importazioni delle auto elettriche dalla Cina, se il Dragone dovesse proseguire con il dumping industriale, ovvero la pratica di vendere a prezzi inferiori rispetto al valore reale. Peccato però che le cinesi più vendute, specialmente in Italia, siano quelle a benzina e le bifuel benzina/GPL... Dal punto di vista industriale, però, l'Europa metterà condi-

zioni più rigide per gli investitori stranieri, spingendo chi vuole investire nel Vecchio Continente a stringere partnership e a condividere le tecnologie proprietarie.

CATENA DI VALORE

Infine, le batterie. La Commissione ha messo sul piatto tre miliardi di euro dal Fondo Innovazione, oltre 200 milioni da InvestUE per destinati alle aziende europee che producono le celle e prevede anche di creare forme di finanziamento diretto ai produttori di batterie. Ulteriori 1,8 miliardi di euro saranno destinati, infine, a progetti strategici - che verranno svelati più avanti - destinati a creare una catena di valore che copra l'intero processo: dalla raccolta di materie prime, fino al riciclo per promuovere un'economia circolare.

Per il momento, l'impressione è che si sia data l'idea di "voler cambiare tutto per non cambiare nulla". Il Gattopardo europeo si è mosso per accontentare tutti e nessuno, continuando a rinviare la resa dei conti su una strada precisa da prendere.

MERCATO AUTO ITALIA IMMATRICOLAZIONI E PRINCIPALI ALIMENTAZIONI

FEBBRAIO 2025

	2024	2025	VAR (%)
Benzina	46.111	36.552	-4,6%
Diesel	22.088	13.574	-5,1%
Ibride	56.347	62.149	+6,8%
PHEV	4.707	6.207	+1,3%
BEV	5.050	6.980	+1,6%
TOTALE	147.170	137.922	-6,3%

Dati UNRAE, 3 marzo 2025.

a guida autonoma, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? L'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile» ha dichiarato il presidente Roberto Vavassori. Feroce il commento di Federauto:

«È sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione UE mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi» ha detto il presidente Massimo Artusi. Insoddisfatti persino gli ambientalisti. Transport & Environment, la principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, ritiene che: «L'inchiesta con cui

è scritto questo piano è ancora fresco e già l'industria automobilistica sta chiedendo ulteriori concessioni. Ma gli impatti dei dazi e delle crisi globali non saranno alleviati rallentando l'elettrificazione. Questo darà solo alla Cina un vantaggio ancora maggiore sulle auto elettriche. Questo piano dell'Unione europea deve segnare una linea di non ritorno, se l'industria europea vuole finalmente recuperare terreno», come dichiarato dal direttore italiano Andrea Boraschi.



IL PUNTO SULLA TRANSIZIONE ENERGETICA NEL CONVEGNO FEDERAUTO - NEXT TO THE TRUCKERS

Sostenibilità per decreto: la parola al mercato

di Paolo Benevolo



Mentre il programma di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali (furgoni, camion e autobus) nell'UE, consolidato dallo spettro incombente di multe miliardarie, spinge le case costruttrici a mettere sul mercato nuovi performanti veicoli elettrici, con forti investimenti per riorganizzare le filiere produttive e intensificare l'impegno in ricerca e sviluppo, proprio dal mercato europeo giungono preoccupanti segnali in senso contrario.

Il convegno organizzato a Fiera Milano occasione per un'ampia discussione sul futuro delle propulsioni alternative alla luce dei più recenti dati di mercato.

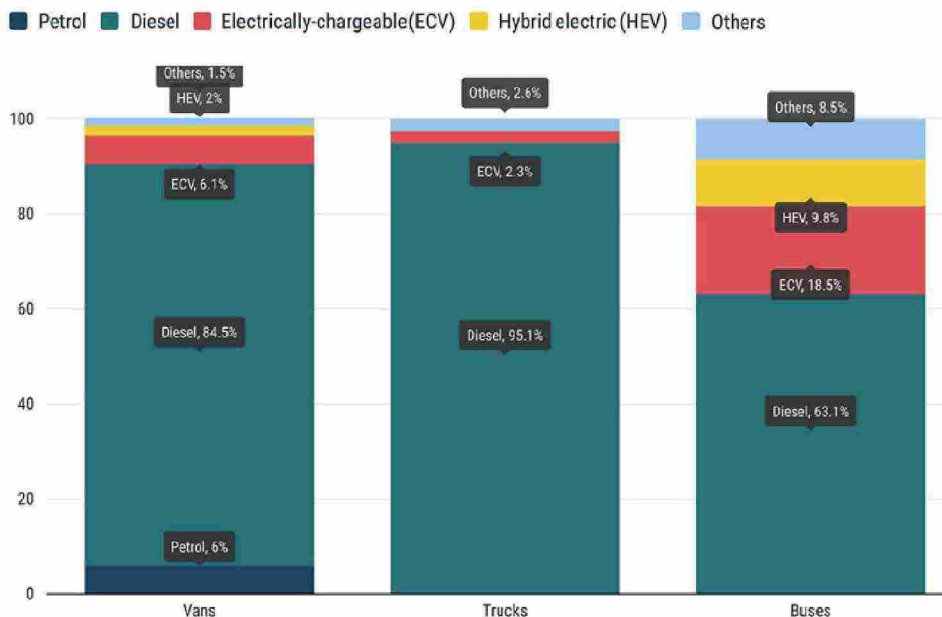
Che piaccia o meno i dati di vendita del 2024, fatto salvo il comparto degli autobus (in particolare quello degli urbani), lasciano emergere con chiarezza i tanti dubbi e le tante incertezze di chi quei nuovi veicoli ad emissioni zero li dovrebbe acquistare per tutelare maggiormente

l'ambiente e, nello stesso tempo, accrescere la competitività e la redditività della propria azienda. I dati aggregati 2024 sulle nuove immatricolazioni di veicoli commerciali nell'UE pubblicati a fine gennaio dall'ACEA (l'associazione europea dei costruttori) in tal

senso sono piuttosto espliciti. Nel settore dei furgoni le nuove vendite nell'UE sono aumentate dell'8,3% rispetto all'anno precedente, ma le alimentazioni elettriche e quelle ibride-elettriche hanno perso importanti punti percentuali (rispettivamente -9,1% e -4,8%), a tutto vantaggio di quelle a gasolio e a benzina (rispettivamente +10,5% e +3%), che nel caso dei diesel hanno perfino rafforzato la quota di mercato (84,7%, +1,7% rispetto al 2023).



Nuovi veicoli commerciali per alimentazione (UE 2024 - % market share)



Fonte: ACEA

Anche nel settore dei camion, contrassegnato nel 2024 da vendite in calo del 6,3% (riduzione dell'8,5% delle nuove immatricolazioni di camion pesanti, solo in parte mitigata da un aumento del 5,6% di quelle di camion medi), le motorizzazioni diesel nonostante una perdita del 6,2%, hanno continuato a dominare rappresentando oltre il 95% di tutti i nuovi camion venduti nell'UE. Le immatricolazioni degli elettrici, al contrario, sono diminuite del 4,6%, mantenendo ferma al 2,3% la quota di mercato. Solo guardando alle nuove immatricolazioni di autobus, in crescita nell'UE del 9,2% nel 2024, la trazione elettrica registra un costante progresso, mettendo a bilancio un incremento annuale del 26,8% e raggiungendo una quota di mercato del 18,5% (era il 15,9% nel 2023), a scapito soprattutto delle alimentazioni ibride-elettriche. Anche nel trasporto passeggeri, tuttavia,

il diesel appare tutt'altro che superato, in particolare per quanto riguarda i servizi extraurbani e turistici: anche le immatricolazioni di autobus a gasolio nel 2024 sono infatti aumentate dell'11,1%, aggiungendo un punto percentuale alla propria quota di mercato (63,1% nel 2024). Questi dati aggregati, ovviamente, non danno ragione delle diverse situazioni nazionali (nella fattispecie dei camion elettrici, ad esempio, al +115,2% dell'Italia, +57,4% della Germania e +59,6% della Svezia fanno da contraltare i significativi cali del 57,4% della Francia e del 42,3% dei Paesi Bassi), ma consentono senz'altro di avviare una doverosa riflessione sulla congruenza e la fattibilità dell'ambizioso programma di decarbonizzazione dei trasporti stradali promosso dall'UE, tenendo in considerazione le previste clausole di revisione e/o integrazione dei regolamenti finora approvati.

Una riflessione pragmatica e non ideologica, che evitando scontri aprioristici tra i fautori del "full electric" e i sostenitori di vettori energetici alternativi ponga al centro della discussione non l'obiettivo finale di neutralità carbonica e il ruolo fondamentale dei veicoli ad emissioni zero, quanto i tempi e i modi della transizione in atto, come ci si augura possa trovare sviluppo il "dialogo strategico" recentemente aperto dalla Commissione Europea sullo stato dell'automotive.

LA SITUAZIONE IN ITALIA

La situazione italiana, nel quadro generale europeo appena descritto, presenta alcune peculiarità che meritano di essere evidenziate (si vedano le tabelle ANFIA pubblicate a pag. 59 di questo numero di "Onda Verde", alle quali facciamo riferimento in ciò che segue). Anzitutto nel settore degli autobus il nostro Paese

spicca su tutti per essersi affermato nel 2024 come il più grande mercato per volume di veicoli a trazione elettrica, con una crescita impressionante di oltre il 161% rispetto al 2023, trainata come si è spesso ribadito dai servizi di TPL urbano e dai relativi fondi pubblici stanziati per il rinnovo delle flotte. Da non sottoacere, tuttavia, l'incremento del 63,5% registrato dagli autobus alimentati a gas naturale e i primi significativi passi del GNL nel trasporto collettivo (49 nuove immatricolazioni, +100% rispetto al 2023). Meno consistente rispetto alla media europea, al contrario, l'aumento delle vendite dei furgoni (+0,9%), ma assai più accentuato in questo segmento si dimostra il calo di nuove immatricolazioni di veicoli elettrici (-37,5%), a fronte di un limitato aumento dei diesel (+5%) e di un ben più ampio incremento delle alimentazioni alternative a biodiesel (+16,3%).

Il settore dei camion, infine, ha chiuso in Italia il 2024 in leggero calo (-0,7%), condizionato dalla diminuzione delle nuove immatricolazioni di camion pesanti con massa superiore a 16 t (-1,8%): 23.749 unità che rappresentano nel 2024 l'82,7% del mercato di settore. Ma ciò che più rileva ai fini della nostra analisi è il trend delle alimentazioni: a parità di unità vendute i nuovi camion a gasolio hanno infatti incrementato la propria quota di mercato raggiungendo il 97,4%, mentre l'eclatante variazione percentuale del 115,2% fatta registrare dagli elettrici si traduce in termini assoluti in un aumento di appena 114 unità (peraltro concentrati nella fascia di peso più bassa) e in un'esigua quota di mercato dello 0,7%, inferiore a quella dell'1% conquistata dal GNL, che ha fatto registrare un aumento del 24,9% delle nuove immatricolazioni rispetto al 2023.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

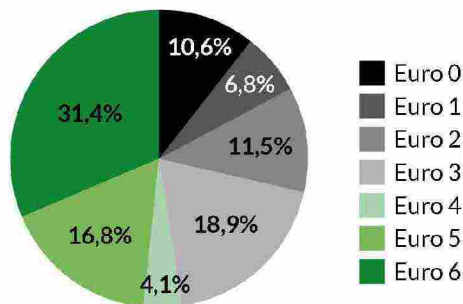


Trucks

Obiettivi europei di riduzione delle emissioni di CO₂

	2021	2025	2030	2035	2040
Auto	95 g/km	-15%	-55%	-100%	
Van	147 g/km	-15%	-50%	-100%	
Heavy Duty	2019 baseline	-15%	-45%	-65%	-90%
City Bus	2019 baseline	-15%	-100%		

Veicoli industriali >3,5 t: parco Italia 2023



Fonte: UNRAE

Le imprese di autotrasporto, diversamente da quanto accade nel comparto del TPL, non sembrano dunque affatto convinte dei potenziali benefici che possono trarre dall'introduzione nelle proprie flotte dei nuovi veicoli commerciali a trazione elettrica, soprattutto nel caso dei camion con massa superiore a 5 t.

LE PERPLESSITÀ DEL MERCATO

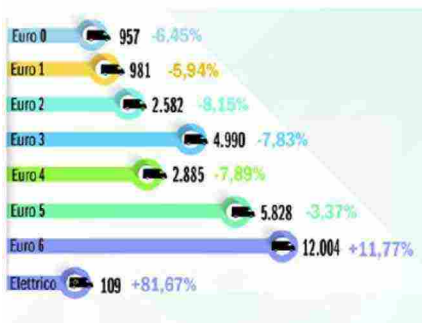
Un'attenta analisi dei dubbi espressi dagli operatori dell'autotrasporto nei confronti delle trazioni "full electric" è stata offerta il 3 febbraio scorso da Federauto, che ha voluto riunire tutti i protagonisti della filiera (concessionari, costruttori e associazioni di categoria) e alcuni rappresentanti italiani al Parlamento Europeo in occasione del convegno

"Autotrasporto e Sostenibilità - La parola al mercato", organizzato alla Fiera di Milano dalla trasmissione televisiva Next to the Truckers. Proprio il mondo dei dealer, insostituibile anello di congiunzione tra case costruttrici e clienti finali, rappresentato in Italia da Federauto, si è preso carico di approfondire, in virtù della propria conoscenza diretta del mercato, le problematiche e i timori che nella prospettiva delle aziende di settore rendono oggi poco appetibile l'acquisto di furgoni e camion elettrici, mettendo sotto i riflettori la questione centrale del "Total Cost of Ownership" (TCO). "Non stiamo parlando di privati che hanno prevalentemente motivazioni d'acquisto personali, ma di imprese per le quali il camion è lo strumento di lavoro", ha infatti spiegato il presidente

di Federauto, Massimo Artusi, "l'acquisto è una fase di un investimento che rientra in una programmazione d'impresa. Un investimento orientato dal Total Cost of Ownership (TCO) specifico di ciascuna impresa che non si ferma al costo del veicolo, ma mette nel conto economico anche tutto il suo processo di vita". Costi di acquisto ed esercizio troppo elevati, incertezza e farraginosità delle politiche di incentivazione, autonomie ancora insufficienti per operare su itinerari variabili, scarsità di punti di ricarica ad alta potenza e necessità di predisporre in proprio onerose infrastrutture per la ricarica dei mezzi sono i principali ostacoli, sotto il profilo del TCO, che allontanano oggi l'autotrasporto dall'opzione "full electric", prediligendo con senso di responsabilità e consapevolezza dei

problemi ambientali il ricorso ai tradizionali motori endotermici, purché a ridotto consumo di gasolio o alimentati con carburanti alternativi a basso impatto ambientale. Una serie di ostacoli a cui si aggiunge, non ultimo, il timore che i nuovi veicoli elettrici perdano in poco tempo valore a seguito della rapida evoluzione delle tecnologie di settore, impedendone la rivendita sul mercato dell'usato e frenando, di conseguenza, la possibilità di un costante rinnovo del parco aziendale. Altrettanto determinante ai fini della diffusione di furgoni e camion elettrici risulta inoltre la dimensione e la capacità di investimento delle aziende di autotrasporto italiane, come ha evidenziato nel suo intervento alla Fiera di Milano il presidente dell'Albo Nazionale degli Autotrasportatori, Enrico Finocchi.

Parco veicolare conto terzi Italia 2024 (a sinistra da 3,5 t a 7,5 t e a destra oltre 7,5 t)



Fonte: Albo Nazionale degli Autotrasportatori



Guardando unicamente al trasporto conto terzi, asse portante del sistema logistico nazionale, i dati elaborati dall'Albo, grazie alla collaborazione con il CED del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, indicano come a fine 2024 su un parco complessivo di 359.038 veicoli commerciali dalle 3,5 t in su gli Euro 6 rappresentino una quota maggioritaria del 55%, a differenza del dato nazionale (fonte UNRAE 2023) che includendo anche il trasporto in conto proprio su un totale di 740.000 camion di massa superiore a 3,5 t rileva una quota minoritaria di Euro 6 (31,4%), a fronte di una forte presenza di veicoli ante Euro 4 (47,8%).

Una situazione, ha commentato Finocchi, "decisamente migliore rispetto al dato nazionale", che dimostra come le imprese professionali di autotrasporto continuino ad investire sempre più in mezzi di nuova generazione, più sostenibili e più tecnologici, inclusi alcuni primi camion elettrici, ma che va correlata alla progressiva crescita in Italia di aziende sempre più grandi e strutturate, le uniche in grado di aprire in futuro orizzonti di sviluppo per il mercato dei "full electric". Il processo di terziarizzazione e aggregazione in atto nel nostro Paese richiede tuttavia ancora supporto, considerato che le imprese individuali (c.d. "padroncini") continuano a rappresentare oltre il 40% del totale di aziende del settore. Decisivo infine il ruolo della committenza, a cui ha dedicato particolare attenzione nel suo intervento il segretario della FIAP, Alessandro Peron. Se infatti la sostenibilità ambientale, economica e sociale, nota a livello internazionale con l'acronimo ESG (Environment, Social, Governance) si è ormai affermata come tema centrale non solo nei confronti

dell'opinione pubblica, ma soprattutto nei rapporti con i clienti e il mondo della finanza, spetta alla committenza, al di là di ogni semplice tentazione di marketing, premiare le imprese di autotrasporto più attente al problema, alimentando un circolo virtuoso di investimenti volto a mettere su strada veicoli sempre più puliti ed efficienti, "full electric" compresi.

LE ALTERNATIVE POSSIBILI

Preso atto delle più recenti tendenze del mercato e delle problematiche emergenti nei confronti di una transizione "forzata" dell'autotrasporto verso la mobilità elettrica, come prospettato dal Regolamento UE 2024/1610 sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti (Gazzetta Ufficiale UE il 6 giugno 2024), il convegno di Federauto e Next to the Truckers ha dato spazio all'esame delle tecnologie alternative già disponibili o in fase di sviluppo per rispondere agli obiettivi di decarbonizzazione stabiliti dall'UE, a partire dai successi ottenuti dai costruttori nel ridurre il consumo dei tradizionali combustibili fossili con le nuove generazioni di motori diesel e l'utilizzo sempre più diffuso del GNL.

Dai biocarburanti avanzati, quale in primis l'HVO, al biogas e ai carburanti rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) le alternative al "full electric", oggetto di acceso dibattito a livello europeo, offrono infatti eccellenti prestazioni, candidandosi a sostituire tanto il gasolio quanto il gas naturale senza rivoluzionare la filiera produttiva dei motori endotermici, permettendo di mantenere pressoché inalterati i costi di acquisto ed esercizio dei veicoli, con positive ricadute per le aziende in termini di TCO, e di apportare notevolissimi



Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, e il messaggio di saluto inviato dal ministro per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin.

benefici in termini di abbattimento delle emissioni climalteranti. Tanto più se la valutazione dell'efficienza energetica e dell'impronta carbonica delle diverse soluzioni tecnologiche viene effettuata non con una limitata metodologia di analisi "dal serbatoio alla ruota" (Tank To Wheel), ma partendo dalla fonte primaria di energia e arrivando al suo utilizzo finale, c.d. metodologia "dal pozzo alla ruota" (Well To Wheel) o, ancora meglio, prendendo in considerazione l'intero ciclo di vita del veicolo (Life Cycle Assessment). Il mix di energie alternative già oggi disponibile e le prospettive di sviluppo dei carburanti a base di idrogeno e di quelli sintetici (c.d. "e-fuel"), pertanto, possono e devono trovare posto all'interno delle strategie ambientali dell'UE, nella ferma convinzione che solo un approccio tecnologicamente

neutrale è in grado di aiutare i Paesi europei a conseguire gli ambiziosi obiettivi di emissione proposti per i veicoli pesanti, senza incidere sulla competitività del settore. Settore, come più volte ribadito nel corso del convegno, che riveste una funzione insostituibile nel contesto dell'economia europea e che, per altro verso, differisce radicalmente dal trasporto privato (automobili, motociclette ecc.), in quanto funzionale ad esigenze di peso, di carico, di percorrenza e di redditività del tutto peculiari.

LE PROPOSTE DI FEDERAUTO

Nell'ambito del dialogo aperto a fine gennaio dalla Commissione europea sullo stato dell'automotive, il presidente di Federauto, Massimo Artusi, ha quindi avanzato precise richieste



Il tavolo di discussione a cui hanno partecipato i responsabili in Italia degli otto principali costruttori europei.

per un cambiamento di linea sulla regolamentazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, auspicando un approccio pragmatico che tenga in dovuto conto il principio della neutralità tecnologica, pur mantenendo fermi gli obiettivi UE di neutralità carbonica e riconoscendo l'indubbia importanza delle nuove tecnologie di trazione elettrica.

Tra le richieste di Federauto, oltre all'eliminazione delle multe attualmente previste per le case costruttrici e al pieno riconoscimento del ruolo dei biocarburanti avanzati, spicca l'anticipo al 2025 della verifica prevista nel 2027 dallo stesso Regolamento UE 2024/1610 al fine di riesaminare l'efficacia e gli effetti delle nuove normative alla luce dei primi risultati ottenuti, con particolare riferimento al numero di veicoli ad emissioni zero immatricolati e ai progressi nell'implementazione di una rete capillare ed efficiente di infrastrutture di ricarica, nonché agli impatti sull'occupazione e sulle aziende di settore nell'ottica di una "transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso

una mobilità stradale a zero emissioni".

Verifica espressamente volta anche ad ampliare sul piano metodologico l'attuale quadro normativo prendendo in esame sia "il ruolo di un fattore di correzione del carbonio nella transizione verso una mobilità a zero emissioni nel settore dei veicoli pesanti" sia "la possibilità di elaborare una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi che sono immessi sul mercato dell'Unione".

"Un solo anno, per una industria può voler dire vivere o morire", ha affermato in proposito Artusi, che non ha mancato di sottolineare come il citato regolamento europeo stabilisca comunque entro la fine del 2025 una specifica verifica sull'utilizzo dei biocarburanti avanzati, del biogas e dei combustibili rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) nel settore dei veicoli pesanti, per valutare la necessità di incentivarne la diffusione mediante un adeguato quadro di misure, compresi incentivi finanziari. "Un'opportunità da non perdere", ha

commentato Artusi, "perché permetterebbe di adottare un Carbon Correction Factor (CCF) adeguato a stimolare una reale neutralità tecnologica e non - come è stato finora - un compromesso di facciata". "Immergendoci in questo scenario, tuttavia, non dobbiamo far l'errore di sottostimare il presente", ha concluso il presidente di Federauto, "il programma utopistico imposto dall'Europa, concentrando attenzione, sforzi e investimenti su un traguardo lontano, trascura la decarbonizzazione e la riduzione dell'impatto di gas a effetto serra che già oggi potrebbe essere ottenuta sostenendo i biocarburanti. Ciò è tanto più valido per i veicoli sopra le 3,5 t che hanno un'età media di 14,5 anni e per il 48% sono di una classe inferiore a Euro 4. È su questo parco, così obsoleto, inquinante e pericoloso che dovrebbero indirizzarsi fin da oggi interventi pubblici massicci, incentivi costanti e agevolazioni normative. Incentivi che sono soldi di tutti e devono essere impiegati per sostenere il mercato di tutti, non per creare un mercato per nessuno".

LA POSIZIONE DEI COSTRUTTORI

Piena unanimità sul fatto che le tecnologie per decarbonizzare il trasporto stradale delle merci non possa essere determinato per scelta politica, ma che sia necessario adottare un approccio neutrale nei confronti di tutte le alimentazioni alternative in grado di contribuire ad abbattere le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, soprattutto nel breve e nel medio termine, e nel contempo salvaguardare o perfino migliorare il TCO delle aziende di autotrasporto. Aspetto, quest'ultimo da tenere sempre in primo piano in quanto le attività svolte dai professionisti del trasporto presuppongono adeguati livelli di redditività, sia per garantire l'impiego dei propri dipendenti sia per rafforzare la competitività dell'economia nazionale ed europea. Una posizione pienamente condivisa quella espressa, seppure con sfumature diverse, dai responsabili per l'Italia delle otto principali case costruttrici europee, intervenuti al convegno organizzato alla Fiera di Milano per dare vita ad uno specifico tavolo di discussione conclusivo. Sotto la minaccia di multe imminenti e senza mettere in dubbio l'obiettivo finale del Green Deal europeo, la richiesta unanime dei produttori europei di veicoli pesanti può essere riassunta in poche battute: lasciare ai costruttori la libertà di raggiungerlo con la tecnologia ritenuta più appropriata, consentendo agli operatori dell'autotrasporto di orientarsi sul mercato in base alle proprie esigenze, ma anche alimentare una cultura della transizione energetica che non vanifichi i notevoli investimenti effettuati dalle case europee per offrire innovativi veicoli elettrici ad emissioni zero. Come ha evidenziato il direttore vendite MAN, David



Siviero, se da un lato già da un decennio molti costruttori europei hanno iniziato ad investire nell'elettrificazione dei veicoli pesanti, rendendo oggi disponibile una gamma completa di camion a batteria, e se il "full electric" rappresenta al momento per i costruttori la strada più affidabile per non mancare gli sfidanti obiettivi imposti dall'UE, a partire dall'obiettivo ormai prossimo del 2030, per altro verso i prezzi di vendita dei veicoli, la mancanza di coerenti e durature politiche di incentivazione e la carenza di investimenti pubblici nelle c.d. "tecnologie abilitanti" (in primis la rete di punti di ricarica ad alta potenza) si stanno dimostrando ostacoli insormontabili per una rapida diffusione, almeno in Italia, dei nuovi mezzi pesanti elettrici.

Una tecnologia, il "full electric", che di per sé non può essere demonizzata, che non esclude e non deve escludere una pluralità di altre soluzioni, seguendo quelle che sono le particolari esigenze di ciascuna azienda di autotrasporto, ma che per diffondersi e dispiegare le sue potenzialità richiede certezze normative e infrastrutture adeguate, come ha rilevato l'AD Scania, Enrique Enrich, ricordando insieme all'AD Daimler Truck, Maurizio Pompei, l'impegno assunto dalla joint venture tra Gruppo TRATON (di cui sono parte Scania e MAN), Daimler Truck e Volvo Trucks di installare 1.700 punti di ricarica ad alta prestazione con energia sostenibile in tutta Europa entro il 2027 (la prima stazione di ricarica ad uso pubblico in Italia è stata inaugurata lo scorso febbraio a Bagnolo San Vito - MN). Altra faccia della medaglia sono infatti le diverse missioni dell'autotrasporto, che rendono più funzionale l'utilizzo di uno specifico tipo di alimentazione piuttosto che un altro. Dall'ultimo miglio ai trasporti regionali fino a quelli a lunga percorrenza,

il lavoro che i veicoli pesanti sono chiamati a svolgere determina in molti casi la scelta delle alimentazioni, in funzione di criteri di efficienza e TCO. Se dunque l'elettrico, come ha sottolineato il DG mercato IVECO, Massimiliano Perri, risulta in crescita nel comparto della distribuzione urbana, i biocarburanti e il biogas si dimostrano una delle migliori opzioni alternative a basso impatto ambientale per i trasporti a medio o lungo raggio. Opzione già disponibile, ha puntualizzato Perri, e su cui occorrerebbe puntare per una rapida modernizzazione dell'obsoleto parco circolante italiano.

"L'errore è pensare che ci sia "una" tecnologia, questo è completamente sbagliato", ha convenuto in proposito anche l'AD Volvo Truck, Giovanni Dattoli, che tuttavia guardando ai progressi compiuti nel campo dell'elettrificazione ha aggiunto: "Si può demonizzare una tecnologia perché non la si è ancora provata a sufficienza, non la si è ancora testata, però sappiate che al di fuori dei nostri confini c'è chi comunque ci sta credendo. E forse il dubbio intellettuale che qualcuno abbia una cultura diversa dalla nostra dovremmo porcelo. Quanto meno per capire perché gli altri stanno facendo qualcosa di diverso da quello che noi vogliamo. Chiarito questo non è una sola la soluzione, ma sono tante". Pragmatico e inequivocabile, infine, l'intervento dell'AD DAF, Marco Bonaviglio, che al di là della discussione sull'efficienza delle singole tecnologie ha voluto ribadire a chiare lettere quello che è da sempre il ruolo dei costruttori. "Ogni tipo di propulsione, compreso il gasolio, l'elettrico, l'idrogeno piuttosto che qualunque altra, ha bisogno di tre colonne portanti: la produzione, che deve essere sufficiente, la distribuzione, che deve essere capillare, e l'utilizzo che deve essere efficiente", ha spiegato Bonaviglio, "il nostro ruolo di

costruttori è quello di offrire all'utilizzatore il miglior veicolo possibile, che possa essere il più efficiente possibile e che possa aiutarlo il più possibile a migliorare quello che è il famoso TCO". Non è quindi pensabile nella prospettiva di un'inevitabile "frammentazione del mercato" sulla base delle specifiche esigenze di trasporto di ogni azienda che la transizione energetica sia "forzata per decreto", ha proseguito Bonaviglio, soprattutto se le istituzioni che sono chiamate a fornire l'energia e a distribuirla sono latitanti.

"Noi come costruttori non abbiamo un sistema di propulsione favorito", ha quindi concluso l'AD DAF, "quello che stiamo facendo è mettere a disposizione delle aziende di trasporto quella che può essere la migliore soluzione possibile per quella che è la reale necessità di trasporto di ciascuna, però non possiamo farlo da soli. Possiamo investire miliardi, ma tutto questo deve avere un ritorno, una giustificazione, e questo può avvenire solo attraverso una stretta collaborazione con le istituzioni, sia nazionali che comunitarie".

Oltre al presidente di Federauto, Massimo Artusi, e al presidente dell'associazione dei concessionari europei (AECDR) Gerardo Pérez Giménez, Presidente AECDR hanno partecipato al convegno:

Massimo Santori, Founder MS-Italiainvestimenti
 Giuseppina Pisaniello, Head of Special Products and Additives ENI Live
 Massimo Tentori, presidente Lombardia Truck Italia e Presidente GACIE
 Matteo Taverni, Ceo Truck Italia e presidente FEAC Mercedes Dealer
 Matteo Lorenzo De Campo, AD Gruppo Maganetti
 Filippo Redaelli, AD Gruppo SBG
 Gianni Murano, presidente UNEM
 Maria Rosa Baroni, presidentessa NGV Italy
 Enrico Finocchi, presidente Albo degli Autotrasportatori
 Riccardo Morelli, presidente Anita
 Claudio Donati, segretario generale Assotir
 Patrizio Ricci, presidente CNA-Fita
 Claudio Riva, vicepresidente Confortigianato Trasporti
 Paolo Uggè, presidente FAI
 Alessandro Peron, segretario generale FIAP
 Marco Bonaviglio, direttore commerciale Renault Trucks Italia
 Giovanni Dattoli, AD Volvo Trucks Italia
 Massimo Dodoni, AD DAF Trucks Italia
 Enrique Enrich, AD Scania Italia
 Massimiliano Perri, direttore generale IVECO mercato Italia
 Maurizio Pompei, AD Daimler Truck Italia
 David Siviero, responsabile Truck MAN Truck & Bus Italia
 Paolo A. Starace, AD Ford Trucks Italia

Hanno preso parte alla discussione i seguenti rappresentanti italiani al Parlamento europeo:

Carlo Fidanza (Commissione TRAN, Capo Delegazione FDI-ECR), Nicola Procaccini (Co-Presidente Gruppo ECR - Commissione ENVI e ITRE), Massimiliano Salini, (Vicepresidente Gruppo EPP - Commissione ENVI), Silvia Sardone (Commissione ENVI), Luca Squeri (Commissione Attività Produttive Camera dei Deputati) e Isabella Tovaglieri (Commissione ITRE).

Il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, è infine intervenuto al convegno con un messaggio di saluto.



Inchiesta (seconda parte)

Difficoltà e pregiudizi

CAMIONISTI AL SUD LA FORZA PER SPINGERE DI PIÙ

In molti guardano al Meridione e cominciano a snocciolare guai e problemi. Ma forse, oltre le immagini più pittoresche, c'è un mondo che aspetta la grande occasione per ripartire

di Andrea Ferreri

Riprendiamo la nostra analisi dedicata all'autotrasporto meridionale. Nella scorsa puntata, le voci che abbiamo ascoltato ci hanno ricordato le molte difficoltà in cui si trovano i camionisti del Sud. A cominciare dalla dura battaglia per le tariffe che – per la forte concorrenza – sono sempre più basse e mettono in difficoltà l'intero settore. In più, ci sono le infrastrutture, strade e ponti in condizioni precarie, e anche le aree di sosta spesso offrono un'accoglienza non adatta. Insomma, il malesere nasce da molte ragioni, ma ce ne sono altre che mette in evidenza per noi **Ciro De Troia**.

CONCORRENZA SLEALE

Ciro De Troia, pugliese di Lucera, si definisce "padroncino", ma ha un'azienda di tutto rispetto, con 10 camion che portano granaglie e inerti e con cui fa

anche trasporti eccezionali. **Ciro** sente che la sua attività è penalizzata dalla concorrenza sleale. «Al Sud si vive prevalentemente di agricoltura e di lavori estivi e gli agricoltori spesso entrano in competizione con noi. Quelli con la cosiddetta targa gialla trasportano tutto quello che portiamo noi, ma con la patente B e senza nemmeno gli oneri che devono sostenere le nostre aziende». È vero che gli agricoltori portano i loro prodotti in conto proprio e che il lavoro in conto terzi impone altre norme, ma la sensazione di combattere contro una burocrazia che non ti aiuta mai è sempre più frequente nei discorsi degli autotrasportatori meridionali.

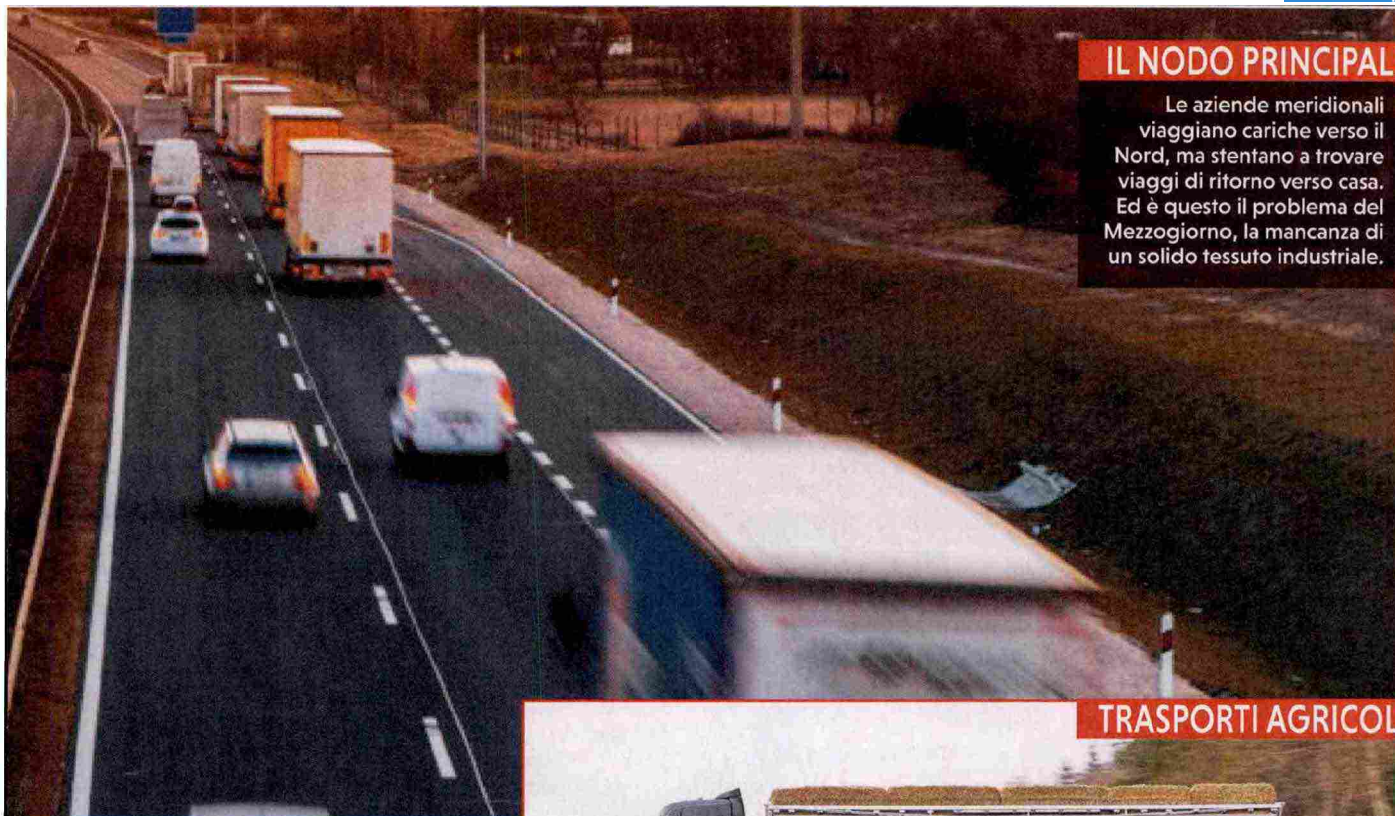
ALZARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Mario Fantini, storico tappezziere e decoratore in proprio e presso **Giovanni Duraccio** di Ottaviano, pone anche un



CIRO DE TROIA
Ciro De Troia, autotrasportatore pugliese, con 10 camion che portano granaglie e inerti, svolge il suo lavoro soffrendo spesso per una dura concorrenza sleale.

problema culturale. «Al Sud – dice – ci sono pochi imprenditori. Ci sono camionisti che provano a mettere su un'azienda, che fanno calcoli, riflessioni, ragionamenti, ma che alla fine non riescono a presentarsi sul mercato con le carte in regola. Invece bisognerebbe cambiare la mentalità degli imprenditori, perché per alzare i prezzi, è indispensabile alzare la qualità del servizio. E, purtroppo, a questo pensano solo in pochi».



IL NODO PRINCIPALE

Le aziende meridionali viaggiano cariche verso il Nord, ma stentano a trovare viaggi di ritorno verso casa. Ed è questo il problema del Mezzogiorno, la mancanza di un solido tessuto industriale.

Secondo De Troia, il Mezzogiorno è un'area agricola e i trasporti avvengono in una condizione di concorrenza sleale che danneggia gli autotrasportatori.

IL PARCO MEZZI

Sarebbe importante offrire servizi adeguati alle necessità di clienti che danno valore alla loro immagine green e che dunque chiedono trasporti puliti. Invece il parco veicoli del Meridione è molto anziano e inquinante. La maglia nera appartiene alla Calabria (con il 67,5% dei veicoli che vanno da Euro 0 a Euro 3). Seguono poi la Sicilia (con il 63,5%) e infine la Basilicata (con il 58,7%).



TRASPORTI AGRICOLI

MASSIMO ARTUSI



È il Presidente di Federauto, la Federazione dei Concessionari italiani, ma si occupa anche di mezzi pesanti e per questo ha una profonda conoscenza dell'autotrasporto.

VEICOLI MOLTO VECCHI



A questo proposito ha molto da dire Massimo Artusi, Presidente di Federauto, l'Associazione dei Concessionari italiani, che afferma: «La scelta dell'elettrico che ha fatto la Comunità europea ha

Al Sud circolano ancora vecchi camion inquinanti: molti euro 0 in Calabria, in Basilicata e in Sicilia. Per un trasporto ecosostenibile, forse bisognerebbe cominciare da lì.

trascurato l'anzianità del parco circolante, che invece potrebbe aiutare ad abbassare le emissioni climalteranti. Ma se il governo non vara un piano importante come quello che gli stiamo chiedendo, che punta a incentivare anche veicoli a bassissimo impatto e carburanti a zero emissioni, sarà difficile che gli autotrasportatori – meridionali e non – possano essere invogliati a rinnovare i propri veicoli.

INCHIESTA (SECONDA PARTE)

La cabina di uno qualunque dei nuovi camion in circolazione è ormai un concentrato di tecnologia che consente agli autisti di viaggiare più sicuri e connessi.

VEICOLI VECCHI, COSTI PIU ALTI

Anche Antimo Caturano, Presidente di Free Service, di A1 Expo, e di TrasportoUnito Caserta, si mostra preoccupato. «Un parco veicolare obsoleto – dice – contribuisce all'aumento delle emissioni inquinanti, al consumo di carburante e alla scarsa affidabilità operativa, che limitano la competitività delle imprese. E poi, i veicoli vecchi hanno maggiori costi di manutenzione e un elevato rischio di guasti e quindi sono meno produttivi. Per risolvere il problema bisognerebbe attuare politiche di rinnovo del parco veicoli e promuovere programmi regionali specifici, con l'obiettivo di colmare il divario rispetto alle altre regioni italiane».

LA DIGITALIZZAZIONE

C'è poi il tema del giorno, la digitalizzazione. Fin qui, i primi risultati si sono visti: il progresso delle imprese meridionali (tutte, non solo quelle dell'autotrasporto), secondo l'ISTAT, è del 55,8%, con un aumento del 25% negli ultimi 6 anni. Ma si può fare di più, perché al Nord, ben il 64,5% utilizza servizi digitali avanzati. «Ma anche qui – spiega Artusi – c'è un problema di infrastrutture (non a caso si parla di infrastruttu-

TECNOLOGIA A TUTTO TONDO



re digitali), se non si potenziano prima di tutto le condizioni di base, come la banda larga, è difficile che la digitalizzazione dei trasporti si espanda al Sud. Ma attenzione, l'autotrasporto è anche un settore di frontiera: la sua produ-

zione è il viaggio che, dalla digitalizzazione, può ricavare efficienza, rapidità, precisione per garantire un servizio ottimale. Le imprese di autotrasporto lo sanno – anche quelle del Sud. Per questo, in mancanza di dati, ritengo che

Antimo Caturano, presidente di Free Service, di A1 Expo e di TrasportoUnito Caserta, percepisce il ritardo delle aziende nel campo della digitalizzazione.



ANTIMO CATURANO

PASSI AVANTI

Il pessimismo, però, non si addice alle aziende meridionali, che sono un po' indietro, ma stanno comunque crescendo.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

DIFFICOLTÀ E PREGIUDIZI

Fabio Panetta, Presidente della Banca d'Italia, spiega che il potenziale di sviluppo del Mezzogiorno potrebbe liberarsi con adeguate politiche di crescita.

IL PRESIDENTE PANETTA



la percentuale di autotrasportatori meridionali sia superiore alla media delle imprese del Sud». Caturano, però, è un po' meno ottimista: «Le imprese di autotrasporto nel Mezzogiorno, spesso di dimensioni medio-piccole, devono affrontare numerose difficoltà nell'adozione di strumenti digitali, come la mancanza di accesso a infrastrutture tecnologiche di qualità, risorse economiche limitate e uno scarso livello di formazione sui benefici delle soluzioni digitali. Tali criticità incidono negativamente sull'efficienza operativa e sulla capacità del comparto di adattarsi al mercato».

UN PO' DI SPERANZA

Ma insomma, se tutto va male, vuol dire che non c'è speranza? «No – dice Artusi – perché nel Meridione si sono colti segnali di crescita post COVID. Le aziende hanno fatto tesoro del sostegno (temporaneo) dello Stato, ma ora,

dopo che sono state espulse dal mercato le imprese più deboli (e quelle più indebitate), le altre si sono consolidate. Attenzione, come dice la Banca d'Italia, questi segnali sono "indizi" e non "prove" di un possibile miglioramento dell'economia meridionale, ma non

possiamo trascurarli, perché, come ha detto il Presidente della Banca d'Italia, Fabio Panetta, "denotano un potenziale di sviluppo del Mezzogiorno che può essere liberato con politiche appropriate". E sono proprio queste le politiche che da tempo propone l'autotrasporto».



CONCRETE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO

Questa inchiesta ci ha dimostrato che, al Sud, i problemi da risolvere sono ancora molti, ma c'è anche una realtà positiva di autotrasportatori forti e in grado di crescere ancora.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ATTESA AUDIZIONE OGGI IN PARLAMENTO SUL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

Cosa dirà Elkann su Termoli?

Il presidente Stellantis davanti alle commissioni Attività produttive e Industria di Camera e Senato. Urso avrà il coraggio di inchiodarlo al tavolo che ha promesso sul Molise per la gigafactory e i motori?

Sono passati tre mesi dall'annuncio del gruppo - era il 18 dicembre - e oggi il presidente di Stellantis, John Elkann, siederà finalmente in Parlamento - davanti alle commissioni Attività produttive e Industria di Camera e Senato - per la tanto attesa audizione sul futuro industriale del gruppo in Italia. Un appuntamento "doveroso" per il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che si aspetta la dimostrazione di "un nuovo corso in cui sia centrale il ruolo degli stabilimenti italiani in questa grande processo". L'invito rivolto a Elkann da Luigi Gusmeroli, presidente della commissione Attività produttive, Commercio e Turismo della Camera era stato inizialmente declinato, ma era chiaro, allora, che i tempi non erano maturi. Il ceo, Carlos Tavares, aveva appena annunciato le sue dimissioni e il tavolo al Mimit del 17 dicembre scorso era già stato fissato. Un tavolo durante il quale era stato delineato il nuovo piano industriale per l'Italia con l'aumento dei modelli in produzione, elettrici e ibridi, e la salvaguardia dei livelli occupazionali. Un progetto da 2 miliardi di investimenti nel solo 2025, oltre a 6 miliardi di acquisti da fornitori che operano nel nostro Paese. Il governo aveva messo a disposizione del comparto auto 1,6 miliardi fino al 2026, per supportare le imprese nella transizione in corso. Risorse destinate alle imprese della filiera, dal momento che Stellantis ha rinunciato ai contributi pubblici. In questi mesi il gruppo ha più volte rassicurato sull'intenzione di proseguire con gli investimenti nel nostro Paese e se è vero, come aveva ricordato proprio Elkann presentando i dati economici, che il 2024 è stato un "anno di forti contrasti per l'azienda, con risultati al di sotto del nostro potenziale", l'obiettivo per il 2025 è una guidance finanziaria "di crescita positiva dei ricavi netti". Con gli utili in calo del 70% a 5,5 miliardi di euro e i ricavi giù del 17%, Stellantis punta ora sul lancio di dieci nuovi prodotti, di "nuove piattaforme e modelli multi-energy" e sulla "produ-



URSO CON ELKANN

zione di batterie per veicoli elettrici attraverso le nostre joint venture". Naturalmente, molto dipenderà anche dal prossimo amministratore delegato: le procedure di selezione, assicura il gruppo, sono in corso con "eccellenti candidati", sia esterni sia interni e la nomina dovrebbe arrivare entro la prima metà dell'anno. Soltanto ieri è stato annunciato un investimento da 38 milioni di euro nello stabilimento di Verone, in provincia di Biella, per la produzione di componenti essenziali per la costruzione di moduli di propulsione elettrica (Edm) che vengono attualmente realizzati in vari impianti di Stellantis in Europa. Un progetto che "rientra nelle attività propedeutiche alla realizzazione del Piano Italia". L'obiettivo dell'impianto è produrre a regime oltre 400 mila pezzi all'anno ma è già in corso la valutazione, in base a quello che sarà l'andamento del mercato automobilistico europeo, per ipotizzare un aumento negli anni successivi di ulteriori 200 mila componenti oltre

a quelli attuali. A Mirafiori, intanto, all'inizio di aprile cominceranno i lavori per l'avvio della produzione della nuova 500 ibrida previsto a novembre, con l'obiettivo di 100mila vetture all'anno. Stellantis punta a costruire i primi prototipi già nel mese di maggio e iniziare così le attività sviluppo propedeutiche alla messa in produzione. A Termoli, invece, a partire dal 2026, inizierà la produzione dei cambi per veicoli ibridi con un obiettivo a regime di 300mila unità all'anno. Un obiettivo che solo in parte soddisfa le aspettative del Molise per la crisi che sta attraversando lo stabilimento di termoli, dove i cambi daranno lavoro solo a 300 dei 2mila lavoratori e dove resta in bilico la realizzazione della gigafactory, come ha recentemente ricordato l'assessore regionale molisano Di Lucante al ministro Urso in un incontro avuto a Roma: per l'occasione il ministro aveva fatto l'ennesima promessa di istituire un tavolo dedicato solo al Molise; oggi vedremo se riuscirà anche ad appare-

chiarvi qualcosa.

Mentre nel pomeriggio di ieri è andato in scena l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, in occasione dei primi dieci anni di attività. Al centro dell'evento il Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal, l'attuale stato di salute del settore autoMotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici. Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha detto: "#FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte po-

litiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema autoMotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo di #FORUMAutoMotive". In apertura si è tenuto il confronto anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive. Carlo Fidanza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: "Credo che il tema della riconversione del settore autoMotive sia prematuro.



Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'autoMotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa".

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: "È un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi". Isabella Tovaglieri,

Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria ha detto: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea". Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL ha detto: "L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'indu-

ustria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori". Sulla stessa linea Samuele Lodi, Segretario nazionale Fiom Cgil, responsabile automotive: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Te-

miamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti naziona-

li sono quasi tutti fermi". "La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by".

■ CONTINUA A PAGINA 4

ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale Anfia. Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che: "Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?".

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: "Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto

ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza". Alberto Viano, Presidente di Aniasa, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: "Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese". In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: "Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri

di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo".

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: "La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'autoMotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita". Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federomotorizzazione ha poi evidenziato: "Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati

come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?". Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: "Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese". Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: "Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio". "I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla

pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada", ha dichiarato Matteo Cimentini, Presidente Federchimica-Assogaliquid. "L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'autoMotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente", ha osservato Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma. Mario Verna - manager autoMotive ha detto: "Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore autoMotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato autoMotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore autoMotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale".



C'è ancora domani

Pur restando su posizioni diverse, i politici che hanno animato la tavola rotonda concordano su un fatto: è un bene che sul Green Deal il dibattito si sia riaperto

di Roberta Carati

Nessuno si aspettava che Carlo Fidanza (Fratelli d'Italia), Isabella Tovaglieri (Patrioti per l'Europa) e Marco Rizzo (Democrazia Sovrana Popolare) uscissero a braccetto dalla prima giornata di lavori di

#FORUMAutoMotive. È però positivo che si siano trovati d'accordo sull'annunciata riapertura, in sede europea, del dibattito sul Green Deal. «Restiamo sul piano A, non facciamo morire una filiera per noi importantissima», ha detto Fidanza, ritenendo prematuro qualunque discorso sulla ventilata riconversione dell'industria dell'auto in industria bellica. Ipotesi che Rizzo bolla come «follia, al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi». Ironica Tovaglieri: «Non mi risulta che i carri armati siano green».

Il valore del confronto

In dieci anni e 27 edizioni, #FORUMAutoMotive si è conquistato il diritto di presentarsi come «il vero tavolo automotive». Il suo ideatore ci spiega perché

Non ha paura di essere contraddetto, Pierluigi Bonora, quando dichiara che «il vero tavolo automotive è il nostro, i decisori sono tutti qui. Partecipano politici e rappresentanti delle istituzioni e delle associazioni di categoria, sindacalisti e imprenditori, concessionari e... In effetti mancano i costruttori, in questi anni di decisioni scellerate prese dalla Commissione europea con il loro

colpevole silenzio - penso al Green Deal, ovviamente - in molti si sottraggono al dibattito».

Il Green Deal è diventato 'IL' tema?

È partito tutto dal dieselgate, che ha dato l'assist a chi ha sempre remato contro l'auto. Ricorda i girotondi? #FORUMAutoMotive è nato mentre alcune amministrazioni comunali iniziavano ad addossare alle quattro ruote

i mali della Terra, creando impedimenti di tutti i tipi. Area C a Milano ne è un esempio. Così facendo, però, si limita la libertà di muoversi, sacrosanta, senza che ci siano benefici tangibili in termini di riduzione dell'inquinamento.

Limitazioni rafforzate da Bruxelles?

L'orientamento era già chiaro, ma è stato durante la pandemia da Covid, quando eravamo impegnati a salvarci la pelle, che la prima Commissione europea guidata da von der Leyen-Timmermans ha varato il provvedimento che mette fuori legge l'endotermico dal 2035 in favore del tutto elettrico. Una decisione presa senza ascoltare il mercato, che

EVENTI



Debole la voce dei sindacati che, per inciso, non si fermeranno abbastanza da replicare agli esponenti delle associazioni di categoria (tra le altre: Unrae, Anfia, Aniasa, Ancma, Motus-E). Come Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, secondo cui «nessuno ha fatto i conti con il mercato, nessuno si è chiesto cosa volesse il cliente». Ma dicevamo dei rappresentanti sindacali: Samuele Lodi, Fiom Cgil, si è detto preoccupato per «il progetto della gigafactory di Termoli che sembra bloccato», mentre Stefano Boschini, Fim-Cisl, ha lamentato le «promesse mancate», con chiaro riferimento a Stellantis, auspicando «ammortizzatori sociali straordinari a salvaguardia dei lavoratori». Bellicoso Rocco Palombella, Uilm: «Abbiamo offerto il nostro mercato, i nostri stabilimenti, la nostra componentistica eccezionale a chi? Alla Cina!». Una risposta indiretta arriverà dal faccia a faccia del giorno dopo tra Pierluigi Bonora, ideatore di #FORUMAutoMotive, e lo Special Advisor Europa di BYD, Alfredo Altavilla: «BYD intende localizzare in Europa nuovi impianti, il processo di selezione del terzo stabilimento terminerà per la fine dell'anno. Certo è che sarà difficile localizzare una fabbrica in Paesi che non sono *friendly* nei con-

fronti delle auto cinesi e l'Italia ha votato a favore dei dazi. Secondo me», ha detto ancora l'ex dirigente FCA, «sarebbe auspicabile trovare modi di collaborazione». Sottotesto: combattere una guerra con i costruttori cinesi sulle nuove tecnologie è una scommessa perdente.

Educare (bene) alla sicurezza stradale

Di nuove tecnologie si è parlato anche nel talk 'Educare (bene) alla sicurezza stradale' con cui si è conclusa la due giorni milanese. Toni Purcaro (Dekra Italia) ha sottolineato come i veicoli di nuova generazione siano «enormemente più sicuri» e che «l'utilizzo consapevole degli Adas potrebbe dimezzare gli incidenti più pericolosi». Valentina Borgogni (Associazione Gabriele Borgogni) ha ricordato che «la maggior parte dei sinistri mortali è provocata da ultraquarantenni di sesso maschile. Forse bisognerebbe fare più formazione sui luoghi di lavoro». È d'accordo Carlotta Gallo (Polizia Stradale): «La formazione non riguarda solo i giovani, spesso ci rivolgiamo al mondo delle aziende. L'incidente non è una fatalità e la tecnologia può impattare positivamente su questo fronte».

non ha reagito come sperava Bruxelles, e oggi ne paghiamo le conseguenze: ci sono fabbriche che chiudono, altre che non aprono (vogliamo dire della gigafactory di Termoli?) e lavoratori che stanno rischiando il posto. Bravi i cinesi ad approfittarne.

A proposito: anche Alfredo Altavilla, BYD, è stato suo ospite. Le dicono tutti di sì... Credo di aver fatto un buon lavoro che mi viene riconosciuto. Sono un giornalista vecchia maniera: politici o imprenditori, a tutti ho sempre chiesto il cellulare (e prima ancora il telefono), anche quando non erano i pezzi da novanta di oggi. Sono stato lungimirante.

Il primo #FORUMAutoMotive: 30 marzo 2015. Un'altra era?

Dieci anni fa potevamo permetterci di trattare temi seri come la sicurezza stradale con approcci diversi, ma sempre all'insegna del massimo rispetto delle regole. Ricordo i consigli dello chef Oldani su che cosa mangiare per non rischiare il colpo di sonno. Poi è cambiato tutto: con l'avvento dello smartphone, quindi la distrazione come prima causa di incidentalità, il dibattito si è spostato sulle responsabilità degli educatori e su certi valori andati persi. Dieci anni fa non si parlava nemmeno di mobilità dolce, che in realtà può diventare molto amara, ancora una volta perché chi ha

spinto su biciclette e monopattini non si è posto il problema dalle fondamenta: le nostre strade, le nostre città, sono adeguate? Ha ragione chi parla di mondo al contrario...



Non paper, anche noto come *Naide-mémoire*, è un documento che viene fatto circolare in maniera ufficiosa a scopo esplorativo, per tastare il terreno su potenziali accordi senza che chi lo presenta debba pronunciarsi ufficialmente sulle questioni in discussione.

Per l'Auto, dunque, in Italia il Governo tasta, si informa, mette in cantiere il processo di riforma delle politiche europee. Proprio come se fossimo in procinto di dare un nuovo corso al piano operativo che guiderà l'intero comparto negli anni a venire. Salvo scoprire che l'Auto si barcamena da un pezzo nella transizione più complessa di sempre. E non è una questione di punti di vista, si parla soprattutto di tempo.

Il tavolo automotive del 14 marzo, dopo due rinvii, è stato presieduto dal ministro del Made in Italy, Adolfo Urso. Hanno partecipato le Regioni, le imprese, le organizzazioni di settore e i sindacati.

In apertura, Urso ha trovato parole di elogio per sé e per il Governo, sostenendo quando fondamentale sia stato il supporto del settore in sede europea portando l'Ue al rinvio delle sanzioni del '25 e all'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri.

Poi il mantra: "Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili, dai biocarburanti all'idrogeno", ha sottolineato Urso. Su questo punto il dubbio è lo stesso di sempre: perché se i biocarburanti e l'idrogeno rappresentano davvero un'alternativa non li usiamo da subito? Perché non si principia a coltivare il ricino nel nostro Paese? Perché non si certifica che il

IL PUNTO

L'Auto al tavolo della inconcludenza

biocarburante è a emissioni zero? Dove sono gli impianti per produrre e distribuire idrogeno? Ma Urso ha poi sottolineato l'importanza di garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe. Strategia chiara ai più, ormai. Resta il fatto che in termini pratici, la fabbrica a Berlino è di Tesla, quella di Northvolt è in bancarotta, in Ungheria c'è Catl, in Polonia LG, Acc (13+13 GWh in Francia) ha sospeso il progetto italiano in attesa di una nuova tecnologia da adottare. Poi c'è Faam: per Taverola 2 (dove si mira a raggiungere gli 8 GWh di capacità produttiva) sono stati erogati 506 milioni a novembre 2024, ieri mattina.

Di seguito sono state illustrate le risorse messe in campo a supporto della filiera e quel che si prevede per interventi mirati sulla domanda.

Poi il colpo di alleggerimento, Urso ha confermato che l'Eco-bonus non sarà rinnovato: "Abbiamo chiesto all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato, invece, a livello continentale". Quindi prima o poi qualcuno si metterà in attesa di incentivi europei a quanto pare.

Al tavolo c'erano anche le organizzazioni di settore. Cercando di cogliere i punti salienti degli interventi, procediamo in ordine alfabetico.

Il Presidente di Aniasa, Alberto Viano, ha sottolineato come "il piano di rilancio dell'industria dell'auto evidenzia il ruolo chiave giocato dalle flotte a livello europeo, sollecitando l'Italia a un riequilibrio della fiscalità dell'auto aziendale. Ma la modifica al regime delle auto aziendali in fringe benefit va nella direzione opposta".

Anfia ha ribadito la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa. Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica, temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi...

Per Massimo Artusi, Presidente di Federauto: "Rendere anche i carburanti rinnovabili (in primis, biofuels, Hvo e biometano) vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti".

Per Andrea Cardinali, Direttore generale di Unrae, quello europeo (di cui riportiamo ampio commento a pagina 6) "sembra più un piano d'attesa che un piano d'azione", in quanto privo della chiarezza necessaria per le Case auto. Cardinali, parlando della transizione energetica, oltre a ricordare l'elevato costo dell'energia e la mancanza di incentivi, ha ribadito che "Le flotte aziendali, da sole, possono rilanciare la transizione energetica nel nostro Paese", sottolineando l'urgenza di misure concrete a sostegno.



ANALISI

Piano d'azione per l'auto, accanimento terapeutico
L'Unione europea tira dritto, l'obiettivo 2035 resta

di Gian Primo Quagliano

La più suggestiva definizione del "Piano di azione per l'auto" della Ue presentato il 5 marzo l'ha data Massimo Artusi, presidente di Federauto. Artusi ha detto che si tratta di un atto di accanimento terapeutico. L'auto elettrica non è ancora un malato terminale, ma è chiaro ormai a tutti che viene acquistata poco e soltanto in presenza di incentivi generosi. L'Unione europea, unica al mondo, ha fatto la scelta di consentire dal 2035 di immatricolare soltanto auto elettriche. Dopo anni di incentivi, agevolazioni e divieti di tutti i tipi la quota di auto elettriche nell'Unione europea rimane comunque modesta. Come è noto, nel 2024 nella Ue questa quota è stata del 15,4% e non è certo alta. E se poi calcoliamo la quota delle elettriche non sulle vendite ma sul parco circolante la percentuale scende drasticamente.

Il lavoro da fare per avere un parco di auto integralmente elettrico è dunque ancora molto, anche perché dal 2035, *rebus sic stantibus*, non si potranno più immatricolare auto non elettriche, ma potranno ancora circolare le auto a combustione interna immatricolate prima del 2035. E dunque si può ritenere che per arrivare ad avere un parco circolante completamente elettrico occorrerà attendere fino agli anni '50 del secolo e a questo punto il risultato raggiunto sarà quello di avere abbattuto il 3,3% delle emissioni di CO₂ delle automobili circolanti nel mondo. Non è certo molto dato lo sforzo immane necessario. D'altra parte, il voto dei partiti ambientalisti è essenziale per raggiungere le maggioranze necessarie per governare l'Unione europea e ovviamente chi la vuole governare non può non tenerne conto, ma non dovrebbe però neppure farsi dettare completamente la linea dai campioni dell'ambientalismo ideologico. Ma tant'è.

Nel momento in cui scriviamo questa nota dobbiamo comunque registrare che il "Piano di azione per l'auto" di Ursula von der Leyen forse piace all'ambientalismo ideologico, ma ha ampiamente scontentato il mondo dell'auto. Una carota è stata data in pasto all'industria ed è la rimodulazione delle famigerate multe ai costruttori, ma a fronte di questa carota si continua a usare il bastone per tutto il resto o quasi. L'obiettivo del 2035, cioè la cessazione delle vendite di auto non elettriche, viene ribadito e non ci sono garanzie per l'accoglimento della cosiddetta neutralità tecnologica, cioè la possibilità di utilizzare dopo il 2035 altre soluzioni a emissioni zero possibili, ad esempio, con l'impiego di carburanti sintetici o biologici.

Sulla questione, Ursula von der Leyen ha dichiarato: "Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". L'Anfia ritiene che alcune linee guida per la neutralità tecnologica siano effettivamente presenti nel documento di 19 pagine emesso il 5 marzo, ma sottolinea che "mancano indicazioni e date certe e mancano di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica". Per chi non lo sapesse, diciamo che la neutralità tecnologica rispetta un principio che è alla base dei regimi democratici e cioè il principio che alla politica compete la scelta degli obiettivi da raggiungere, mentre le scelte su come raggiungere gli obiettivi competono alla società cioè alle industrie, ai cittadini, alla società civile in genere. Se la politica sceglie sia gli obiettivi sia il modo per raggiungerli, compie una prevaricazione. È quella di cui si sta rendendo responsabile l'Unione europea imponendo l'auto elettrica, mentre poteva legittimamente imporre soltanto l'impiego di auto a emissioni zero di CO₂.

GLI INDICI ITALIANI

	Base	Periodo	Indice	Diff. %*
Produzione industriale (dati grezzi)	2021	gennaio	90,4	-3,6
Produzione industriale (corretta per i giorni lavorativi)	2021	gennaio	90,1	-0,6
Fatturato nell'industria (valori corretti per effetti di calendario)	2021	dicembre	110,2	-7,2
Fatturato dei servizi (valori corretti per effetti di calendario)	2021	dicembre	122,6	1,9
Valore delle vendite del commercio fisso al dettaglio (dati grezzi)	2021	gennaio	100,7	0,9
Prezzi alla produzione dell'industria (base 2021=100)	2021	gennaio	126,9	4,4
Prezzi al consumo - Indice generale (base 2015=100)	2015	febbraio	122,2	1,7
Retribuzioni contrattuali orarie	2015	dicembre	108,2	-0,6
Occupati (in migliaia)	-	gennaio	24.222	2,2
Disoccupati (in migliaia)	-	gennaio	1.621	-10,7
Tasso di disoccupazione	-	gennaio	6,3	-0,88

Nota: * La differenza si riferisce allo stesso periodo annuo precedente; § punti percentuali. Fonte: ISTAT

LA SITUAZIONE IN SINTESI (AUTOVETTURE)

Produzione	2024	2023	Diff. %
Gennaio - Dicembre	309.758	541.953	-42,84

Immatricolazioni	2025	2024	Diff. %
Gennaio - Febbraio	271.638	289.179	-6,07

PREVISIONI DI ACQUISTO DI UN'AUTO
NEI PROSSIMI DODICI MESI*

Mese	2021	2022	2023	2024	2025
Gennaio	12,4	16,5	9,3	11,0	11,4
Aprile	13,1	10,9	9,0	11,5	
Luglio	16,9	11,5	11,5	10,3	
Ottobre	16,4	9,4	12,1	10,1	

Fonte: ISTAT

Note: * percentuale sul totale degli intervistati

CLIMA DI FIDUCIA DEI CONSUMATORI
(INDICI CON BASE 2021 = 100)

Mese	2022	2023	2024	2025
Gennaio	102,5	90,5	96,4	98,2
Febbraio	100,9	93,3	97,0	98,8
Marzo	90,4	94,4	96,5	
Aprile	89,8	94,7	95,2	
Maggio	92,2	94,3	96,4	
Giugno	88,2	97,5	98,3	
Luglio	85,1	95,7	98,9	
Agosto	88,3	95,6	96,1	
Settembre	85,1	94,6	98,3	
Ottobre	80,9	91,1	97,4	
Novembre	88,0	93,0	96,6	
Dicembre	92,0	95,8	96,3	

Fonte: ISTAT

CLIMA DI FIDUCIA CSP SUL MERCATO

Mese	2021	2022	2023	2024	2025
Gennaio	37,10	18,10	39,70	45,60	35,30
Febbraio	42,60	19,00	35,50	41,10	26,90
Marzo	39,90	15,00	37,10	38,80	
Aprile	37,00	15,70	30,50	33,50	
Maggio	30,80	23,30	31,30	36,70	
Giugno	24,90	18,30	30,50	36,90	
Luglio	25,50	16,70	29,20	32,10	
Agosto	23,80	16,80	33,00	27,90	
Settembre	16,40	22,00	36,70	31,70	
Ottobre	14,00	15,30	35,70	29,80	
Novembre	15,80	28,10	39,10	25,70	
Dicembre	17,40	32,50	37,60	29,80	

L'indicatore sintetizza le risposte alle domande più importanti poste dal C.S.P. nelle sue indagini congiunturali sull'auto e misura la fiducia degli operatori sulla situazione e sulle prospettive del mercato, espressa in percentuale rispetto alla massima fiducia possibile.

Fonte: Centro Studi Promotor

AUTOTRASPORTO E SOSTENIBILITÀ

Green Deal europeo, c'è chi dice no

Autotrasportatori e concessionari veicoli industriali esprimono il loro disappunto sulla visione "elettrificata" delle autorità europee, mentre i costruttori invitano a "non demonizzare" la trazione elettrica. Tutti d'accordo sull'esigenza di adottare l'approccio basato sul mix tecnologico. Se ne è discusso durante un convegno promosso da Federauto a Fiera Milano Rho.



LE B SORELLE In prima fila, da sinistra: Massimo Artusi, Presidente Federauto; Giovanni Dattoli, AD Volvo Trucks; Enrique Enrich, AD Scania; Marco Bonavoglio, Direttore Commerciale e Marketing Renault Trucks; Massimo Dodoni, AD DAF; in seconda fila, da sinistra: Massimiliano Perri, Direttore Mercato Italia Iveco; Paolo Starace, AD Ford Trucks; Maurizio Pompei, AD Mercedes-Benz Trucks; David Siviero, Direttore Vendite e Prodotto Truck di MAN.

a cura di **Fabio Basilico**, Milano

Due fronti opposti in cerca di una possibile conciliazione. Sul Green Deal europeo, autotrasportatori e concessionari italiani esprimono una forte opposizione alla visione "elettrificata" imposta dalle autorità comunitarie, mentre i costruttori insistono sulla necessità di "non demonizzare" la trazione elettrica. Un punto in comune delle due posizioni contrapposte è il riconoscimento unanime dell'importanza di adottare un approccio multienergetico alla decarbonizzazione, in modo che l'elettrico sia affiancato da altri vettori energetici in base agli specifici utilizzi e alle missioni dei mezzi di trasporto. Se ne è parlato diffusamente

durante il recente convegno organizzato da Federauto (Federazione italiana concessionari auto) e tenutosi in Fiera Milano Rho. Rappresentanti degli autotrasportatori, dei concessionari e dei costruttori si sono ritrovati insieme per discutere di autotrasporto e sostenibilità dal punto di vista dell'attualità di mercato. Nella sua introduzione, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha spiegato che stiamo vivendo "un momento decisivo sul futuro del comparto automotive italiano ed europeo. Il dibattito sulla decarbonizzazione dei trasporti in atto all'interno dell'Unione Europea è connotato da due fattori importanti: uno scontro durissimo tra i fautori del full electric e, dall'altra parte, chi sostiene la necessità di una pluralità di tecnologie. Il principale obiettivo di questo scontro e di questa contrapposizione si può rilevare in quello che è il destino dell'automobile. Da un lato c'è chi non la vorrebbe proprio vedere sulle strade, dall'altra c'è chi vuole conquistare un mercato che in Europa ha un valore molto importante.

Il rapporto tra autoveicoli e autocarri sopra le 3,5 tonnellate è di ben 54 a 1. Ovvio che l'automobile avrà sempre una voce più forte rispetto a quella dei veicoli professionali. Con queste proporzioni in campo la voce della filiera dell'autotrasporto giunge al decisore politico sempre più flebile rispetto



IL PRESIDENTE
Massimo Artusi.



**In Italia,
noi concessionari
siamo più di mille
e siamo
tutte imprese
a capitale familiare**

a quella dell'automobile; eppure, i problemi dei veicoli professionali e dei loro utilizzatori sono diversi da quelli dell'automobile e l'approccio qualunque esso sia al tema non può essere uguale per entrambi i comparti".

INCONTRO AL CLIENTE

Artusi ha sottolineato che c'è solo un momento significativo in cui questi due mercati si accomunano ed è quello del mercato, ovvero quando il concessionario cerca di accentrare il cliente. È dunque la voce del mercato, di tutto il mercato, automobili e veicoli industriali, che vuole giungere chiara e forte ai decisori politici. "In Italia - ha continuato il numero uno di Federauto - noi concessionari siamo più di mille e siamo tutte imprese a capitale familiare di piccola, media e grande dimensione che occupano circa 90.000 addetti diretti e registra un fatturato di 45 miliardi di euro l'anno. Un centinaio di noi si occupa di veicoli industriali. Tre le



caratteristiche che ci accomunano: la capillarità territoriale, la capacità di interpretare le esigenze e le necessità del cliente, la vocazione a crescere, a investire e a soddisfare il mercato. E il mercato parla chiarissimo a chi vuole ascoltarlo: i camion elettrici oggi rappresentano una quota dello 0,7% e se prendiamo in considerazione solamente gli autoveicoli superiori alle 6 tonnellate questa percentuale scende allo 0,03%. Non siamo lontani dagli obiettivi del Green Deal europeo, siamo distanti anni luce. Questo non è un mercato, è un deserto". "In tema di transizione energetica e di trazione elettrica, il cliente è perplesso, confuso, intimorito - ha aggiunto Massimo Artusi - Abbiamo prezzi di acquisto e di esercizio troppi elevati, incentivi incerti e farraginosi nell'erogazione, abbiamo impianti di ricarica fastidiosamente inesistenti, tempi di rifornimento inaccettabili, autonomia limitata e non confacente alla necessità di un autotrasportatore e alla variabilità

del suo viaggio". Artusi ha anche rimarcato il fatto che al tavolo del dialogo con le istituzioni europee non sono stati invitati i rappresentanti dei concessionari, quindi clienti, ovvero i diretti interessati alle conseguenze pratiche delle politiche per la sostenibilità. Eppure, Federauto vuole fattivamente contribuire, chiedendo alle istituzioni un cambiamento di linea basato su tre punti: eliminazione delle multe salatissime (si stima di circa 15 miliardi di euro) per i costruttori auto e veicoli industriali che non rispettano i nuovi limiti sulle emissioni di CO2; l'anticipo al 2025 della revisione dei regolamenti CO2; l'approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti e quindi con l'utilizzo di tutti i vettori energetici potenzialmente a impronta carbonica zero.

AZIENDE E DEALER

Una sessione di interviste ha avuto come protagonisti aziende di trasporto e logistica e concessio-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

15

I miliardi che si stima costituiranno l'ammontare delle multe previste per i costruttori che non rispettano i nuovi limiti sulle emissioni di CO₂.

0,03%

L'esigua percentuale di autoveicoli elettrici superiori alle 6 tonnellate oggi commercializzati.

I NUMERI

ALBO DEGLI AUTOTRASPORTATORI

Flotta veicoli imprese conto terzi nel 2024:

865.770 unità (+1,4% rispetto al 2023) di cui 518.894 autocarri e trattori, 1.551 motoveicoli o motocarri e 345.325 rimorchi

Veicoli Euro 6: 277.452 unità (53,47% del totale)

Veicoli altre classi: 241.442 unità altre classi (46,53%) di cui 143.000 over 7,5 t

Divisione per massa:

Fino a 3,5 t: 150.881 (80.019 Euro 6, +13,15% in più rispetto al 2023)

Tra 3,5 e 7,5 t: 30.336 (12.004 Euro 6, +11,77%)

Oltre le 7,5 t: 328.702 (185.429 Euro 6, +10%).

Veicoli elettrici: Sotto 3,5 t: 1.768 unità (+19,54%),

Tra 3,5 e 7,5 t: 109 unità (+81,67%), Sopra 7,5 t: 85 unità (+49,12%).

Imprese attive nel 2024: 99.309 (-1,58% rispetto a dicembre 2023),

Oltre 100 veicoli: 989 (+2,91%), Fascia 51-100 veicoli: 1.546 (+3%),

Fascia 21-50 veicoli: 5.453 (+1,36%),

Altre fasce in diminuzione: Imprese ADR: 6.299 (-1,98%),

Imprese ATP: 63.933 (+0,67%)

Imprese per massa veicoli: Oltre 44 t: 1.457 (+2,39%),

Da 16 e 44 t: 52.004 (+0,02%), Da 7 a 16 t: 8.800 (-5,14%), Da 3,5 a 7 t: 1.369 (-6,30%),

Da 1,5 a 3,5 t: 16.245 (-0,54%), Fino a 1,5 t: 1.217 (-9,65%)

nari: Massimo Tentori, Presidente Lombardia Truck Italia, Matteo Taverni, Ceo di Truck Italia e Presidente FEAC Mercedes-Benz Dealer, Matteo Lorenzo De Campo, AD Gruppo Maganetti, Filippo Redaelli, AD Gruppo SBG, si sono confrontati sul tema delle trazioni alternative, mettendo in evidenza

le difficoltà connesse all'impiego della trazione elettrica nei trasporti ed evidenziando le potenzialità dei biocarburanti nell'opera di decarbonizzazione della movimentazione merci. Posizione confermata dalla tavola rotonda con le organizzazioni di rappresentanza dei trasportatori, molto critiche

sul Green Deal europeo e sulla "forzatura ideologica" incentrata esclusivamente sull'implementazione della trazione elettrica. Le organizzazioni di categoria hanno ribadito l'importanza di considerare la sostenibilità non solo dal punto di vista ambientale ma anche economico e sociale, per non danneggiare le aziende e il tessuto produttivo. Nel pomeriggio, durante la seconda tavola rotonda, sono intervenuti i rappresentanti dei costruttori: Massimiliano Perri, Direttore Generale Mercato Italia IVECO; Enrique Enrich, AD Scania Italia; Giovanni Dattoli, AD Volvo Trucks Italia; Maurizio Pompei, AD Mercedes-Benz Trucks Italia; David Siviero, Direttore Vendite e Prodotto Truck di MAN Italia; Massimo Dodoni, AD DAF Italia; Marco Bonaveglia, Direttore Commerciale e Marketing Renault Trucks Italia; Paolo Starace, AD Ford Trucks Italia. I manager hanno sottolineato l'importanza di "non demonizzare" la trazione elettrica che può essere la soluzione ideale per determinate mission, come il corto raggio e la distribuzione urbana. I costruttori rivendicano l'opportunità di adottare il criterio del mix tecnologico, ovvero l'impiego di tutte le tecnologie disponibili - elettrico, biocarburanti, e-fuel, idrogeno - a seconda della missione operativa da realizzare. ●



Il dibattito sulla decarbonizzazione UN MOMENTO DECISIVO

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha spiegato che stiamo vivendo "un momento decisivo sul futuro del comparto automotive italiano ed europeo. Il dibattito sulla decarbonizzazione dei trasporti in atto all'interno dell'UE è connotato da due fattori: uno scontro tra i fautori del full electric e chi sostiene la pluralità di tecnologie".

EVENTI

TRUCK SERVICE DAY 2025



SERVICE E DISTRIBUZIONE PROTAGONISTI AL TRUCK SERVICE DAY



**SUCCESSO
CONFERMATO PER LA
SECONDA EDIZIONE
DEL TRUCK SERVICE
DAY. CONTENUTI
DI VALORE,
CONFRONTO APERTO
E CONDIVISIONE
DI VISIONI SONO
GLI ELEMENTI
CHE HANNO
CONTRIBUITO
AL SUCCESSO
DELL'EVENTO.**

Manuela Lai

La seconda edizione del Truck Service Day si è confermata un importante appuntamento per il mondo dell'assistenza dei veicoli industriali.

L'evento, svoltosi il 5 febbraio 2025 presso il Royal Hotel Carlton di Bologna, ha riunito l'intera filiera del mondo truck, dai componentisti alle officine, passando per la distribuzione e le aziende di servizi, creando un'opportunità unica di confronto e aggiornamento sulle sfide del settore.

La giornata, inoltre, ha rappresentato un'importante occasione di confronto tra il mercato indipendente e gli operatori legati ai brand dei costruttori, creando un ponte tra due realtà complementari e favorendo un dialogo costruttivo sulle sfide e le opportunità del settore.

Ripercorriamo i momenti salienti della giornata, caratterizzata da diversi aspetti determinanti: contenuti, confronto, connessioni e condivisione, tutti ingredienti che hanno contribuito al successo dell'evento.

Partendo dai contenuti, va evidenziato che la presenza di relatori di alto livello ha ga-

rantito argomenti di spessore e spunti di riflessione, che si sono rivelati il vero valore aggiunto dell'evento, rendendolo un'occasione di crescita e confronto.

LA SESSIONE MATTUTINA: FOCUS SUL SERVICE

La giornata convegnistica si è aperta con una panoramica sul parco circolante, presentata da Andrea Pizzi in rappresentanza dell'Area Truck & Bus di Anfia Aftermarket, accompagnata da una rapida analisi dei principali trend in atto, con particolare attenzione sul fattore digitalizzazione, un elemento che sta trasformando profondamente il settore, come più volte sottolineato anche durante altri interventi.

Il convegno è quindi entrato nel vivo, spostando la sua attenzione sulle officine e sulle reti di assistenza. Attraverso una tavola rotonda dal titolo "L'evoluzione del network e il futuro del service come leva di fidelizzazione", si è posto l'accento sul crescente ruolo dell'assistenza come



Appuntamento al 2026

Questo è solo un assaggio di quanto emerso durante l'evento, che ha generato numerosi spunti di riflessione e dialogo. Per continuare a esplorare il futuro di questo settore, con un focus sempre più ampio sul service, Notiziario Veicoli Industriali dà appuntamento al prossimo 11 febbraio 2026 nella nuova location Centergross di Bologna, riservando però prima un sincero ringraziamento a tutti i relatori, i partecipanti e gli sponsor, il cui supporto è stato fondamentale per la realizzazione e il successo del Truck Service Day.

strumento strategico per fidelizzare i clienti. Sul palco, Stefano Baruzzi (responsabile operativo Truck Company Group - network TopTruck), Marco Bianchi (branch manager di TN Service - gruppo Torello) e Stefano Pisoni (responsabile servizi assistenza di Scania Italia) hanno affrontato il tema di come le reti di assistenza stiano evolvendo per rispondere alle sfide di un mercato sempre più competitivo e multimarca, evidenziando come i servizi siano diventati un elemento fondamentale per mantenere e rafforzare la relazione con il cliente.

Il microfono è poi passato a due officine della rete Alltrucks, salite sul palco insieme a Raffaele Rossin, area manager Alltrucks Italia, che ha introdotto le nuove iniziative messe in campo e le motivazioni che hanno spinto a investire in questa direzione.

Prima di entrare nel dettaglio dei progetti in corso, un breve video ha presentato Alice Biganzoli (country manager Italia di Alltrucks), che ha riassunto l'evoluzione del marchio tedesco e il suo nuovo impegno nell'ampliare l'offerta di servizi, puntando non solo sulla diagnostica e la formazione, ma anche su soluzioni più complete per le officine.

Successivamente, è stato il turno di Dino Ubiali (officina OVID di Dalmine) e Massimo Maghella (officina MAGHELLA & BUSI di Castiglione delle Stiviere - MN), che hanno illustrato i nuovi progetti sviluppati sotto il programma Alltrucks Next to You.

Questi progetti, pensati per rispondere alle esigenze dei centri di assistenza, mirano non solo all'efficientamento dei processi interni, ma che a migliorare l'approccio verso l'esterno, con un focus particolare sull'espansione nel mercato multimarca.

A concludere la sessione mattutina, l'intervento di Massimo Perrotta, figura di spicco nel mondo della riparazione autorizzata, con un trascorso come responsabile post- vendita per importanti case costruttrici. Oggi

Perrotta è un convinto sostenitore della formazione e della necessità di sviluppare le competenze per far crescere giovani talenti, con l'obiettivo di colmare il mismatch tra domanda e offerta che non riguarda solo il settore del service, ma investe molti altri ambiti cruciali, come logistica e trasporti.

LA SESSIONE POMERIDIANA: LA DISTRIBUZIONE CHE EVOLVE

Dopo la pausa pranzo, che ha offerto un momento informale di networking per creare e rafforzare le connessioni e collaborazioni, la sessione pomeridiana del convegno si è aperta con un approfondimento sui trend attuali e le previsioni nel mercato della distribuzione dei ricambi, a cura di Paolo Saluto del Politecnico di Torino.

L'intervento, iniziato con un quadro di scenario delle situazioni economiche e politiche che impattano anche sulla filiera aftermarket, ha analizzato le dinamiche in corso nel settore. Saluto ha evidenziato le migliori performance dei distributori IAM VI e ha quindi stuzzicato la curiosità della platea, presentando una classifica delle performance del venduto di diverse categorie prodotto.

A seguire, si è passati ad un'analisi più specifica con la visione di alcuni player del mercato, che hanno condiviso le loro esperienze e strategie per affrontare le sfide del settore. A partire da Davide Ghioni (CEO di Telos), un outsider del settore del veicolo industriale, che ha fatto il suo ingresso nel mercato grazie all'acquisizione di Emporio Ricambi Rossi. Ghioni ha illustrato la visione che ha guidato questa operazione e gli obiettivi che si sono posti, sottolineando il valore di un partner come Marina Cavedon, alla guida della nuova divisione truck del gruppo Telos.

È stata quindi la volta di Claudio Santin, direttore generale del consorzio PDA, che ha condiviso il suo punto di vista sul consolidamento in atto nel settore, un processo che

EVENTI

TRUCK SERVICE DAY 2025



sta coinvolgendo anche il proprio consorzio, in fase di crescita costante. Infine, parlando di sfide che un consorzio come PDA deve affrontare, Santin ha accennato al lancio del nuovo progetto officine, che riguarda tanto il settore auto quanto quello truck. Un altro punto cruciale del pomeriggio è stato il contributo di Massimo Artusi di Federauto, che ha esplorato le nuove normative europee e il percorso di transizione

verso la decarbonizzazione. Artusi ha messo in luce le criticità che le case costruttrici devono affrontare in questo contesto, sottolineando l'importanza di un approccio integrato per adattarsi ai cambiamenti normativi e alle sfide ambientali, ma anche per cogliere le opportunità che derivano da queste trasformazioni.

Infine, la sessione si è concentrata sull'integrazione tra ricambio OE e IAM come strategia di crescita per i dealer. Vincenzo Sichera, general manager BU Parts di Iveco Orecchia ha illustrato come la combinazione dei ricambi originali e ricambi aftermarket sia una leva importante per molte officine, per garantire una copertura completa delle esigenze dei clienti finale, con un'attenzione particolare al multibrand e alla qualità del ricambio. ■

Transizione

DECARBONIZZAZIONE: UNITI PER CAMBIARE LA ROADMAP UE

Gli obiettivi fissati dalla Ue sono irrealistici e puntano solo sull'elettrico: in un convegno a Milano Federauto ha chiesto l'aiuto dell'autotrasporto per chiedere a gran voce una revisione delle politiche adottate dalla Ue

Solo uniti si può vincere. Questo, in estrema sintesi, il concetto emerso durante il convegno "Autotrasporto e Sostenibilità - La parola al mercato" che si è svolto a inizio febbraio a Milano e che ha visto coinvolta Federauto e tutto il settore dell'autotrasporto, dall'Albo degli Autotrasportatori alle associazioni di categoria, dai costruttori di truck ai dealer. Il "nemico" su cui vincere, in questo caso, è la politica sulla transizione energetica adottata dall'Unione europea che, per raggiungere

l'obiettivo delle zero emissioni entro il 2050, fissa traguardi troppi stringenti e irraggiungibili, puntando tutto sull'elettrico piuttosto che scegliere un approccio basato sulla neutralità tecnologica.

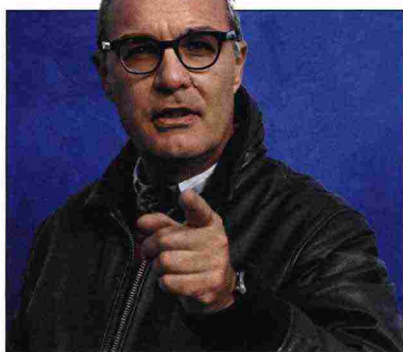
Il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, ha quindi chiesto alla filiera dell'autotrasporto di unire la propria voce a quella della filiera dell'automobile, per farla arrivare a Bruxelles più forte e chiara, anche perchè le problematiche sono le stesse. I numeri del 2024 evidenziano come le immatricolazioni di camion elettrici siano molto basse:

213 mezzi sopra le 3,5 Ton immatricolati nel 2024, lo 0,7% del totale delle immatricolazioni. Prendendo in considerazione solo i mezzi sopra le 5 tonnellate, i veicoli elettrici immatricolati sono stati

addirittura 43: lo 0,15%. Nell'ambito del dialogo aperto dalla Commissione europea sullo stato dell'automotive, Artusi ha quindi chiesto alle nuove istituzioni comunitarie un cambiamento di linea basato su tre punti: eliminazione delle multe alle case costruttrici che non raggiungeranno gli obiettivi di riduzione delle emissioni, stimate in circa 15 miliardi di euro; anticipo al 2025 della verifica prevista dal regolamento CO₂ e un approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti. Il convegno ha ospitato anche una tavola rotonda a cui ha partecipato anche il presidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, **Enrico Finocchi**, che ha fatto il punto sul parco circolante italiano del trasporto merci conto terzi, composto per il 54% da mezzi a motore appartenenti alla categoria Euro 6, e ha fornito i numeri delle imprese (cfr. Tir 278, pag. 6-10). Alla tavola rotonda hanno partecipato anche i rappresentanti delle associazioni di categoria del settore: **Riccardo Morelli**, presidente di Anita, **Claudio Donati**, segretario generale di Assotir, **Patrizio Ricci**, presidente di CNA-Fita, **Claudio Riva**, vicepresidente di Confartigianato Trasporti, **Paolo Uggè**, presidente di Fai-Conftrasporto e **Alessandro Peron**, segretario generale di Fiap.



Il presidente Finocchi durante la sua presentazione



DI LUCA BARASSI

Abbiamo SBAGLIATO

in origine c'era l'elettrico. Per tutti, fino a poco fa, quella era la strada, indiscussa, coi limiti dei tempi da ridefinire e i costi da rendere sostenibili.

Ursula Von Der Leyen detta le **linee guida**, e tutto il mondo (anzi l'Europa) si allinea e comincia a declinare progetti industriali, messaggi promozionali, offerte, quasi concludendo l'approccio con convinzione. Poi, a poco a poco, i dissensi cominciano a farsi sentire. A partire dal non compianto Tavares (pace all'anima "professionale" sua) che forse per primo ha alzato la voce definendo non sostenibile la strada del solo elettrico, nonostante gli ingenti investimenti che l'industria aveva già messo in atto.

Oggi la **voce "contro"** è sempre più grossa e anche chi, fino a poco tempo fa usava toni diplomatici nei confronti delle decisioni comunitarie, ora prende posizioni ben più dure e determinate. Lo abbiamo visto e sentito recentemente al summit (possiamo definirlo così) organizzato da Federauto "**Autotrasporto e sostenibilità**" presso la Fiera di Milano lo scorso 3 febbraio. Tutti, ma proprio tutti, hanno finalmente avuto il coraggio di definire le scelte prese dall'UE alcuni anni fa scellerate: per le tecnologie imposte, per la filiera individuata, per i tempi e, non per ultimo, per le famigerate multe che i Costruttori sarebbero costretti a pagare – sin da quest'anno – in caso di un immatricolato che non soddisfa determinati criteri di emissioni di CO₂.

Lo abbiamo chiamato "summit" perché alla giornata milanese ha partecipato davvero il *gotha* del settore e gli esponenti più di settore della nostra politica: quasi tutte le associazioni di categoria, gli amministratori delegati delle otto Case costruttrici, stakeholder del mondo dell'energia e per la politica Massimiliano Salini, MEP – Vicepresidente Gruppo EPP – Commissione ENVI, Carlo Fidanza, Commissione TRAN – Capodelegazione FDI-ECR, Silvia Sardone, MEP – Commissione ENVI, Nicola Procaccini, MEP – Commissione ENVI e ITRE, Isabella Tovaglieri, MEP – Commissione ITRE, Luca Squeri, Commissione Attività Produttive Camera dei Deputati.

Insomma per tutti, o quasi, "capitanati" da **Massimo Artusi**, presidente di Federauto e patron della manifestazione hanno espresso la necessità di cambiare tempi e modalità per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni. Il dictat non deve essere l'elettrificazione ma la neutralità climatica, i tempi devono essere consoni allo sviluppo delle adeguate infrastrutture e soprattutto vanno abrogate le multe ai Costruttori che hanno sviluppato le tecnologie secondo le direttive comunitarie che non vengono però recepite dal mercato e dai consumatori.

A pagare, altrimenti, non sarà solo l'industria automotive, ma tutta la comunità e la competitività dell'intero sistema. Con buona pace della Von der Leyen.

speciale
RAMME

State... IN GAMMA!

Lasciato alle spalle il **2024**, ci si prepara alle sfide del **2025**. Come si presentano le **Otto Sorelle**, con quali gamme e con quali novità? Cerchiamo di spiegarlo. Non prima, però, di una breve analisi del mercato appena concluso

A cura di Valeria Di Rosa, Andrea Trapani e Ferruccio Venturoli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Sarà un anno abbastanza complicato o, come qualcuno in modo più elaborato dice, "sfidante", il che vuol dire che non si prevede crescita, anzi. Anche lo scorso anno non è stato diciamo così, fantastico: per quanto riguarda i veicoli sopra le 3,5 tonnellate, secondo i dati ANFIA, da gennaio a dicembre sono stati registrati poco più di 28.700 veicoli in Italia, in calo dello 0,6% rispetto all'anno precedente. Nel segmento più alto, quello dei veicoli con massa totale superiore a 16 tonnellate, il calo è stato leggermente più marcato: circa 23.700 pari a -1,8% rispetto al 2023. Alla fine, comunque la perdita è stata dello 0,7%, che vuol dire circa 200 unità immatricolate in meno rispetto al 2023 non tantissime, ma sempre di perdita si è trattato.

MAN E SCANIA GLI SCUDI

Comunque, si potrebbe dire che dal 2024 escono vincitori Scania e MAN, che crescono a doppia cifra sia nel computo totale, sia nel segmento dei pesanti, con aumenti compresi tra il 16% e il 20% rispetto al 2023. Segno meno per le altre 6 sorelle con riduzioni percentuali più accentuate per Mercedes-Benz Trucks (sopra il 9%), Renault Trucks e Ford Trucks, che vedono il loro mercato contrarsi oltre il

10%. In calo anche DAF, che però consolida la quarta posizione in entrambi i segmenti considerati, a scapito di Mercedes-Benz, costretta ad arretrare soprattutto nel mercato over 16 ton, sorpassata quest'anno anche da MAN.

UN ANNO DAI DUE VOLTI

Insomma non è stato un anno drammatico per il mercato ma un anno che, secondo Paolo A. Starace, Presidente della sezione veicoli industriali di UNRAE, è stato caratterizzato da due momenti.

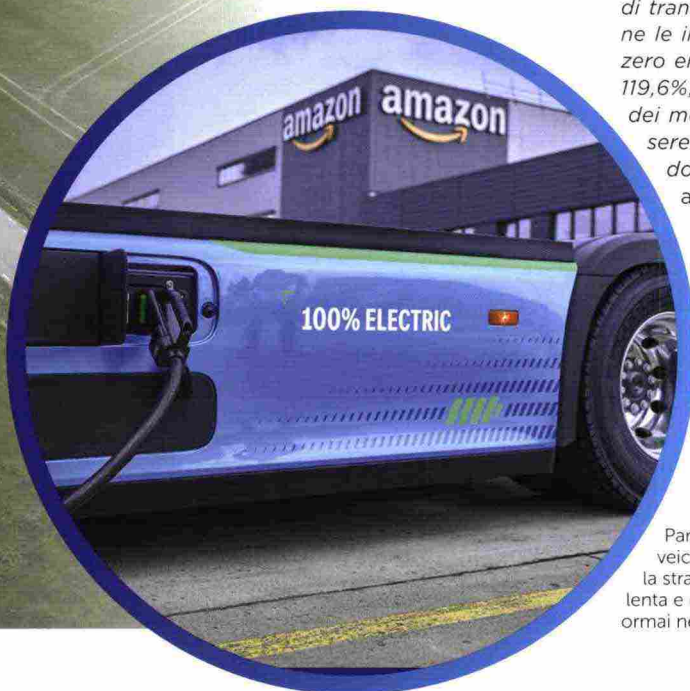
"Dicembre ha chiuso un anno dai due volti - ha detto Starace - contraddistinto da un primo semestre in crescita dell'11,5% rispetto allo stesso periodo del 2023, seguito da un secondo semestre, caratterizzato da una flessione consistente (-14,2%). Questo scenario era stato ampiamente previsto e proprio per questo erano stati sollecitati interventi mirati per scongiurare gli effetti. Appelli che, nostro malgrado, sono rimasti inascoltati e che ora devono essere prioritariamente posti al centro dell'agenda del Governo, per evitare che tale trend negativo si protragga nel corso dell'intero 2025".

Secondo il presidente Starace: *"...le radici del malessere del settore sono profonde e non possono essere certamente attribuite al processo di transizione green. Infatti, sebbene le immatricolazioni dei veicoli a zero emissioni siano aumentate del 119,6%, la stragrande maggioranza dei mezzi venduti continua ad essere appannaggio dei motori endotermici (99,3%)"* - ha detto ancora Starace.

IL CARO VECCHIO DIESEL

A proposito di transizione, il Diesel continua a guadagnare terreno e ora è scelto in più del 97% dei casi. Come sta avvenendo per i commerciali leggeri, anche per gli industriali, non c'è stato

Parlando di elettrico nel mondo dei veicoli industriali sembra davvero che la strada sia segnata, decisamente più lenta e difficoltosa, ma una strada che ormai nessuno può abbandonare.



Speciale
D
A
M
E

L'atteso boom delle emissioni zero, anche se in termini assoluti il numero è aumentato rispetto all'anno precedente: 213 camion elettrici, ben 114 in più rispetto ai 99 del 2023, con una quota di mercato che passa dallo 0,3% allo 0,7%, quote lontane, ancora, per essere considerate un dato davvero significativo. Tra l'altro una notizia dell'ultima ora ci dice che Amazon ha ordinato duecento eActros 600 da impiegare sul medio raggio in Germania e Regno Unito; si tratta del maggiore ordine di sempre di veicoli elettrici da parte di un'azienda di trasporti o logistica. Fatte queste necessarie premesse e dette tutte queste belle cose, come si preparano le Otto sorelle ad affrontare il 2025?

Diciamo subito che anche se dal mondo dei commerciali leggeri e soprattutto delle auto sono arrivati chiari segni se non di ripensamento, almeno di frenata sull'elettrico, nel mondo dei veicoli industriali sembra davvero che la strada sia segnata, decisamente più lenta e difficoltosa, da un punto di vista tecnico, ma segnata: una strada che ormai nessuno può abbandonare, con la consapevolezza, comunque, che così facendo gli investimenti in ricerca e sviluppo delle Case, se non sono raddoppiati, certo sono molto più alti di quanto non lo fossero solo pochi anni fa e forse di quanto fosse stato previsto.

TRE FRONTI PER I COSTRUTTORI

L'investimento sulle motorizzazioni Diesel non può e non deve essere messo in secondo piano, visto che il "vero" mercato dei pesanti è praticamente solo endotermico. Senza dimenticare che tutte le Case hanno anche un "terzo fronte" su cui lavorare e investire, l'idrogeno che, vuoi o non vuoi, prima o poi dovrà passare dallo stato "progettuale e sperimentativo" a una vera realtà commerciale.

Detto questo vediamo come si presentano al nuovo anno le otto sorelle. La prima cosa da dire e da sottolineare è che nessun brand ha vere novità di prodotto, soltanto, e non tutti, dei miglioramenti, delle piccole innovazioni, che guardano ai consumi, al comfort degli autisti e alla sicurezza. Più che a novità tecniche, in questo periodo le Case stanno pensando a migliorare e a ottimizzare la rete vendita e l'assistenza ai clienti, nella consapevolezza che questi sono ormai fattori in grado, spesso, di orientare il mercato.

NUOVI UOMINI AL COMANDO

Altra considerazione che va fatta è che due delle otto sorelle, DAF e Ford Trucks hanno cambiato "l'uomo al comando", visto che Paolo A. Starace,

per molti anni AD di DAF, ha lasciato la Casa olandese per abbracciare i turchi di Ford Trucks; al suo posto è arrivato Massimo Dodoni, manager di lungo corso nel settore. Dunque due menti nuove che potrebbero modificare le strategie di vendita e di gestione dei rispettivi marchi, portando, di conseguenza, aria nuova in un settore tradizionalmente piuttosto "ingessato".

Dunque nella pagine che seguono cercheremo di offrire ai lettori una panoramica, la più completa possibile, su quelle che sono per i prossimi mesi le proposte delle Otto Sorelle, sia per i veicoli endotermici che per quelli a carburante "alternativo".

COSA DICE FEDERAUTO

Per farci dare qualche previsione per l'anno appena cominciato, abbiamo sentito anche Massimo Artusi, presidente di Federauto e componente del Board di AECADR, l'associazione dei dealer europei.

Si dice che il 2025 per i veicoli pesanti sarà un anno complicato, è d'accordo con questa analisi?

Si, in effetti l'anno che stiamo iniziando non sarà semplicissimo, ma non tanto per le immatricolazioni, quanto per il mercato. Credo cioè che i livelli di stock e di scorte che attualmente sono presso i concessionari possono far pensare a un mercato che potrebbe chiudere in linea con quello del 2024 (-0,7%) o con qualcosa di meno, ma non su livelli drammatici. In forte calo, invece è, e temo che sarà, è la raccolta di nuovi ordini; comunque gli effetti di questo, se non cambia qualcosa, si inizieranno a vedere negli ultimi mesi dell'anno.

Cosa vuol dire "cambia qualcosa"?

Vuol dire che ci aspettiamo qualche segnale dal governo; parliamo naturalmente di incentivi, sia per le motorizzazioni a gasolio, per accelerare l'ammmodernamento del parco, ma anche di forme di incentivi su altre motorizzazioni, anche per iniziare a fare "qualche esperimento". Il mercato è tutto gasolio, ancora non c'è altro.

Insomma, non sarà un anno drammatico ma potrebbe essere il preavviso di problemi nell'immediato futuro, per esempio di un nuovo fermo di mercato, visto che l'industria italiana non da grandi segni di ripresa, la situazione geopolitica internazionale è quella che è, il green deal dei trasporti è ancora pieno di incertezze e di contraddizioni.



Nel 2024 il calo del mercato è stato dello 0,7%, che vuol dire circa 200 unità immatricolate in meno rispetto al 2023 non tantissime, ma sempre di perdita si è trattato.

village

grida d'allarme, segnali

FEDERAUTO: IL CONVEGNO

Europa, così proprio non va

Il big dell'autotrasporto (e diversi esponenti politici) a confronto a Milano: cambiare la roadmap europea per evitare una crisi profonda

Il tavolo di confronto promosso dalla presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, non è evidentemente sufficiente per dare risposte a un settore sempre più disorientato dalla transizione energetica.

Appena qualche giorno dopo l'avvio del confronto a livello europeo, lo scorso 3 febbraio Federauto, associazione di riferimento dei concessionari automotive, ha promosso a Milano un convegno sulla sostenibilità dell'autotrasporto. Presenti un po' tutti gli stakeholder del comparto: dai dealer alle associazioni di settore; dai costruttori (tutti di truck attivi in Italia (ne parliamo nel box) alle aziende di trasporto, fino a diversi esponenti politici impegnati in Italia e soprattutto in Europa.

Ridefinire la roadmap europea

Praticamente tutti i relatori si sono detti d'accordo sulla necessità di rimettere radicalmente in discussione l'architettura immaginata e (ad oggi) confermata dall'Europa per la riduzione delle emissioni nel trasporto, sia leggero che pesante. Concetto sintetizzato con chiarezza dal padrone di casa, il presidente di Federauto, Massimo Artu-

si, che ha parlato di «clienti perplessi, confusi e intimoriti nel fare gli investimenti necessari per portare avanti il loro business».

Sul banco degli imputati la supposta coincidenza tra transizione energetica ed elettrificazione su cui poggia il regolamento europeo, ma anche il rifiuto (finora) opposto dalle istituzioni Ue a prendere in considerazione anche i biocarburanti.

«Gli impianti di ricarica fast sono praticamente inesistenti. Inoltre, i veicoli elettrici hanno un'obsolescenza elevatissima rispetto a quelli tradizionali. Il dialogo strategico lanciato qualche giorno fa da Ursula von der Leyen è ottima notizia ma deve seguire le indicazioni che vengono dal mercato e, soprattutto, deve includere anche i concessionari, che invece non

sono stati finora coinvolti», ribadisce Artusi.

Il programma delineato dalla Commissione Ue viene definito da Artusi «autopistico» proprio alla luce delle indicazioni che stanno

emergendo dal mercato, che si tratti di camion, così come di van o anche di auto.

Il 2024 ha evidenziato come i numeri delle immatricolazioni elettriche abbiano fatto addirittura marcia indietro



È ORA DI ALZARE LA VOCE

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, ha fortemente voluto l'evento che si è tenuto a Milano lo scorso 3 febbraio. Secondo Artusi (qui durante il suo intervento), i concessionari non vengono sufficientemente ascoltati dalle istituzioni e vivono un momento di grande incertezza.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'IRU PREOCCUPATA PER IL DESTINO DEI FONDI EUROPEI

La principale associazione internazionale degli operatori logistici teme che le discussioni sulla revisione del Quadro finanziario pluriennale dell'Unione possano modificare il quadro attuale, trasferendo la maggior parte dei finanziamenti dell'Ue per i trasporti ai Piani unici nazionali. Oggi, invece, i fondi vengono gestiti a livello centrale europeo.



Costruttori truck 'in trincea'

Federauto ha avuto, tra gli altri, il merito di mettere attorno a un tavolo lo stato maggiore delle 'otto sorelle', cioè tutti i costruttori di truck che operano in Italia. Occasione ghiotta per tastare il terreno in tema di transizione energetica, non pienamente sfruttata, però, anche perché il dibattito è stato piazzato nel pomeriggio come ultimo tra tutti quelli in programma, con tempi più stretti. Non sono emersi particolari spunti di novità per gli addetti ai lavori: quasi tutte le case hanno investito tanto sia sulla maggiore efficienza dei motori diesel, sia sullo sviluppo di soluzioni elettriche che sono inevitabilmente molto più costose dei veicoli omologhi con motore termico. È stato citato il

caso di Milence, la joint venture creata da Volvo, Daimler e Traton per realizzare l'infrastruttura di ricarica per truck in Europa, di cui il primo hub italiano si trova a Mantova. Va evitata, secondo i costruttori, la demonizzazione dell'elettrico, che sarà certamente una delle opzioni per l'autotrasporto di domani. E sulle multe, la speranza è che qualcosa possa cambiare, altrimenti a pagare sarà la competitività dell'intero sistema. Quanto meno in Europa.



in quasi tutti i segmenti. In Italia come in diversi paesi europei. E allora, Federauto (spalleggiata dalla federazione continentale di settore Aecdr) mette sul tavolo tre proposte. A partire dall'eli-

minazione delle multe per i costruttori che non raggiungeranno gli obiettivi di riduzione delle emissioni fissate a livello continentale e calcolate in oltre 1,5 miliardi di euro a partire dal luglio di

quest'anno. Costo insostenibile per aziende che «vivacchiano in uno stato larvale», ha evidenziato da Artusi.

A voi gli obiettivi, a noi le modalità

La seconda proposta è la richiesta della verifica anticipata sull'efficacia delle misure immaginate dall'Europa per poterle eventualmente modificare. Richiesta, questa, avanzata dal Governo italiano che ha trovato l'avallo di altre sette nazioni. L'ultima proposta si rifà al cosiddetto rapporto Draghi e al fatto che le istituzioni dovrebbero fissare gli obiettivi di decarbonizzazione, lasciando

all'industria la scelta sulle strade tecnologiche da perseguire per raggiungerli.

Il concetto è quello più volte ribadito dalle associazioni di categoria, ma di recente anche dal Governo italiano: occorre un cambio di approccio radicale dal sistema di calcolo basato sulle emissioni allo scarico (scelto dall'Europa) nel ciclo di vita dei prodotti, in questo caso dei carburanti. Insomma, dal tank-to-wheel al well-to-wheel. Sarà questa, crediamo, la madre delle battaglie che verranno combattute, soprattutto a livello politico, in Europa nei prossimi mesi.

Fabrizio Dalle Nogare



NOBIS - FEDERAUTO

Sulla base di un **accordo** stipulato a inizio anno, Nobis Assicurazioni e Federauto - Federazione Italiana Concessionari Auto, collaboreranno alla creazione di valore per l'intera filiera dell'auto. Federauto beneficerà di un supporto per ogni tematica assicurativa afferente il mercato dell'automotive. Nobis svilupperà prodotti che permettano alle concessionarie di offrire plus ai clienti e che al tempo stesso siano in grado di rispondere concretamente alle esigenze di protezione degli automobilisti moderni. ◀

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Fatti & Motizie
INCIDENTI, OGGI, SI RITORNA AL SAFFRON DEL MOTORISMO

INCIDENTI La relazione "pericolosa" tra le quattro ruote e il colosso
L'INCIDENTI, OGGI, SI RITORNA AL SAFFRON DEL MOTORISMO. I dati della ricerca, pubblicati da Fatti & Motizie, mostrano che il 54% degli incidenti è causato da comportamenti non corretti e scarsa consapevolezza dei conducenti, mentre il 49% è dovuto all'eccesso di velocità.

Categoria	Percentuale
Comportamenti non corretti e scarsa consapevolezza dei conducenti	54%
Eccesso di velocità	49%

AVIS
L'AVIS, IL PRIMO RENT A CAR IN ITALIA, HA LAUTAMENTE SUPERATO IL 2024. I DATI DELLA RICERCA, PUBBLICATI DA FATTI & MOTIZIE, MOSTRANO CHE IL 54% DEGLI INCIDENTI È CAUSATO DA COMPORTAMENTI NON CORRETTI E SCARSA COSCIENZA DEI CONDUCENTI, MENTRE IL 49% È DUE ALL'ECESSO DI VELOCITÀ.

NOBIS - FEDERAUTO
Sulla base di un accordo stipulato a inizio anno, Nobis Assicurazioni e Federauto - Federazione Italiana Concessionari Auto, collaboreranno alla creazione di valore per l'intera filiera dell'auto. Federauto beneficerà di un supporto per ogni tematica assicurativa afferente il mercato dell'automotive. Nobis svilupperà prodotti che permettano alle concessionarie di offrire plus ai clienti e che al tempo stesso siano in grado di rispondere concretamente alle esigenze di protezione degli automobilisti moderni.

IL PRINCIPALE RISCHIO PERCEPITO PER LA SICUREZZA STRADALE È L'USO INAPPROPRIATO DEL CELLULARE (64%), A SEGUIRE I CONDIZIONI DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE (55%), I COMPORTAMENTI NON CORRETTI E SCARSA COSCIENZA DEI CONDUCENTI (54%), L'ECESSO DI VELOCITÀ (49%).

NEWS

Servono incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli

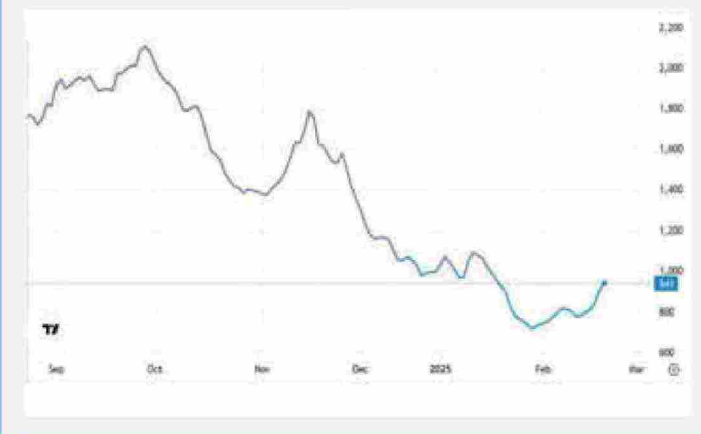
“L'esaurimento nel giro di pochi secondi dei 25 milioni di euro a disposizione delle imprese di autotrasporto con il fondo investimenti attivato con il decreto ministeriale del 6 agosto dimostra l'assoluta necessità di accompagnare le imprese nel fare fronte ai processi di transizione tecnologica”, ha affermato il presidente della Federauto Massimo Artusi, che ha aggiunto: “Le richieste dell'incentivo per l'acquisto di veicoli commerciali euro VI a gasolio, con rottamazione obbligato-



ria, hanno oltrepassato la capienza disponibile per oltre il 60%, con un evidente interessamento soprattutto da parte delle piccole e medie aziende che hanno rottamato vecchi veicoli euro IV o anche inferiori, che si sono giovate di un inedita corsia preferenziale, mentre le prenotazioni per i veicoli ad alimentazione alternativa - prevalentemente GNL - hanno superato la capienza per oltre il 50%. Questo significa solo una cosa: il mercato risponde positivamente alle politiche per la sostenibilità ambientale e per la sicurezza dei mezzi, seguendo una linea pluri-tecnologica e chiedendo con sempre maggiore forza un aiuto pubblico. Nell'ultima legge di bilancio siamo arrivati a un passo da uno stanziamento di 100 milioni all'anno per il rinnovo del parco dei mezzi utilizzati dalle aziende in conto terzi, utilizzando fondi non spesi già in dotazione del ministero dei Trasporti, ma l'emendamento ministeriale che lo avrebbe attivato non è andato a buon fine, nonostante non vi fossero formalmente aspetti ostativi di natura finanziaria. Adesso, resta in vita solo il fondo investimenti ordinario, dotato di pochi milioni di euro, che dovrà essere messo comunque a disposizione del mercato prima possibile”. Artusi ha concluso dicendo che “Si tratta di un pannicello caldo del tutto insufficiente, addirittura risibile se si pensa agli irrealistici target europei che imporrebbero di immatricolare solo camion elettrici tra 15 anni. Quello che serve è un deciso rafforzamento del sistema degli incentivi a supporto degli investimenti per le imprese di autotrasporto,

Dry Baltic Index: in forte calo

(dati del Baltic Exchange di Londra)



Il Baltic Dry Index, rilevato quotidianamente dal Baltic Exchange di Londra, è l'indice che indica sulle principali rotte marittime mondiali (facendo torto al suo nome che indicherebbe solo il Mar Baltico) il livello medio dei costi dei noli marittimi per il trasporto di materie prime "dry", quindi, non liquide, e "bulk", ossia sfuse. È considerato un importante indicatore economico a livello globale in quanto indirettamente mette in luce la domanda di materie prime. L'indice è salito, a dicembre 2023, fino a oltre 3.400 punti a causa degli attacchi degli Houti sul Mar Rosso. Poi, nel 2024, è sceso abbastanza rapidamente mantenendosi intorno ai 2.000 punti, per arrivare fino a poco più di 900 punti a febbraio 2025.

da attivare nella prima metà di quest'anno, utilizzando un apposito strumento normativo che recuperi almeno lo stanziamento accantonato nella legge di bilancio.

I corridoi marittimi verdi hanno bisogno di aiuti

I "corridoi marittimi verdi" sono rotte commerciali specifiche sui mari a emissioni zero. Sono saliti alla ribalta per la prima volta a Glasgow in occasione della COP26 del 2021, il principale vertice internazionale sul clima, quando 19 paesi hanno aderito al primo quadro in assoluto per la creazione di corridoi marittimi oceanici a emissioni zero, con la firma della dichiarazione di Clydebank. Secondo il Global Maritime Forum, il numero di queste iniziative è cresciuto del 40% lo scorso anno, raggiungendo le 62 unità a livello globale. Splash ne ha raccontati molti altri nel 2024, tra cui quello che sarebbe il cor-



ridoio verde più lungo del mondo per portare i kiwi in Europa. Accanto a questa notevole espansione, un terzo dei corridoi esistenti è passato a una nuova fase di esplorazione, compresi studi di fattibilità, roadmap di sviluppo e valutazioni dei costi. Quindi, i "corridoi verdi" si fanno strada sempre più intorno agli oceani e ai mari del mondo, ma si scontrano con un "muro di fattibilità", secondo un nuovo rapporto di 36 pagine della Getting to Zero Coalition e del Global Maritime Forum. "L'alto costo della transizione verso combustibili a emissioni zero e la mancanza di incentivi politici nazionali per colmare questo divario di costo rappresentano una minaccia significativa per ulteriori progressi. Senza un'azione urgente dei governi, lo sviluppo di queste iniziative potrebbe bloccarsi", sostiene il rapporto. Lo stesso studio, che suddivide anche i corridoi per tipo di combustibile, chiarisce che lo sviluppo di corridoi verdi può aiutare i governi a raggiungere le loro ambizioni in materia di idrogeno, fornendo una considerevole fonte di domanda.

"I corridoi marittimi verdi hanno un ruolo essenziale da svolgere nell'accelerare il trasporto marittimo a emissioni zero. Quest'anno ci sono stati una manciata di corridoi avanzati a dettare il ritmo, ma i progressi continui non sono inevitabili. Se l'industria e i governi nazionali faranno uno sforzo concertato per condividere i costi e i rischi associati ai nuovi carburanti, questi corridoi leader potrebbero insieme generare una svolta per il trasporto marittimo a emissioni zero prima del 2030", ha dichiarato Jesse Fahnestock, direttore della decarbonizzazione presso il Global Maritime Forum.

2024: LOS ANGELES SFIORA IL RECORD DI TRAFFICO



Nel 2024, il porto di Los Angeles ha movimentato un traffico di container pari a 10,30 milioni di Teu, volume che rappresenta un sensibile incremento del 19,3% sul 2023 ed è inferiore solo al record storico di 10,67 milioni di Teu stabilito nel 2021. Lo scorso anno i contenitori pieni allo sbarco e all'imbarco sono cresciuti rispettivamente del più 20,6% e più 15,7% salendo a 5,36 milioni e 1,49 milioni di Teu. Nel solo quarto trimestre del 2024 lo scalo portuale californiano ha movimentato complessivamente 2,71 milioni di Teu, con una progressione del 21,5% sul periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente. Nel solo mese di dicembre dello scorso anno il traffico totale è stato di 922 mila Teu, volume che rappresenta il nuovo record per questo mese dell'anno e un rialzo del 24,1% sul dicembre 2023. I container pieni allo sbarco si sono attestati a 461 mila Teu (più 26,4%), i container pieni all'imbarco a 110 mila Teu (meno 9,1%) e i container vuoti, con 350 mila Teu (più 36,7%), hanno segnato il nuovo record per il mese di dicembre.

GENNAIO - FEBBRAIO 🌐 15

LA PAROLA AL MERCATO

Anche i dealer hanno qualcosa da dire. Anzi molto. Troppo spesso si dimentica che i concessionari dell'automotive sono una presenza diffusa e ramificata sul territorio che sente il polso del mercato prima di tutti gli altri soggetti della filiera, conosce i desideri dei clienti, sa quanto e come sono disposti ad acquistare, sono informati sulle reazioni della gente di fronte alle politiche che investono l'automobile.

La loro voce, infatti, è spesso ignorata, o quanto meno posta in secondo piano rispetto a quella di altri soggetti della filiera, perché i 1.100 operatori presenti in Italia - nonostante un fatturato che supera i 400 milioni di euro, dando lavoro qualificato a 85 mila addetti - non hanno la visibilità di altri segmenti che, però, sono distanti dal territorio, dai clienti, dalla quotidianità. In una parola dal mercato. Questa sottovalutazione è, per certi versi, sorprendente in un sistema - quello occidentale, uscito dalla Seconda guerra mondiale - basato su un'economia di matrice liberale che dovrebbe, dunque, essere

estremamente attenta alle risposte del mercato e comunque non dirigista come la politica dalla quale scaturiscono le ultime scelte delle istituzioni europee che proprio il mercato sta respingendo. Di fronte alla chiusura di stabilimenti industriali dell'automotive, ai licenziamenti sospesi nell'aria, alla crisi incipiente dell'indotto non vale trincerarsi in una sterile rivendicazione: l'avevamo detto e non ci avete ascoltato. I concessionari italiani, invece, continueranno a dire la loro, a descrivere il mercato, a raccontare i dubbi e le incertezze dei loro clienti, a raccogliere le testimonianze del territorio per portare il più possibile all'attenzione delle istituzioni e degli stakeholders la realtà nella quale viviamo e con la quale dobbiamo misurarci - tutti insieme - per uscire da questo momento davvero difficile.

Per questo il prossimo 3 febbraio, i concessionari italiani saranno i protagonisti di un convegno patrocinato da Federauto (organizzato dalla trasmissione tv Next to the Truckers), che si svolgerà alla

“

La voce dei concessionari è spesso ignorata, nonostante i 1.100 operatori presenti in Italia, un fatturato che supera i 400 milioni di euro e gli 85.000 addetti

”

Fiera di Milano e nel quale sotto il titolo «Autotrasporto e Sostenibilità - La parola al mercato» i dealer si confronteranno con i clienti - sia personalmente che attraverso le loro associazioni di rappresentanza - con le case costruttrici, ma soprattutto con i parlamentari europei perché è lassù, alle nuove istituzioni che governeranno l'Unione per i prossimi cinque anni, che deve arrivare la parola «del mercato». In nome e in difesa di una decarbonizzazione che tutti - i concessionari per primi - ritengono ineludibile, saranno valutate le ricadute sull'autotrasporto di un Green Deal giusto negli obiettivi, ma inadeguato nei modi e nei tempi.

Il commento



Massimo Artusi
Presidente Federauto

Saranno esaminate le alimentazioni del futuro - in particolare quelle basate sui biocarburanti - per misurare quelle più adatte al trasporto pesante, saranno ascoltate le reazioni degli acquirenti rispetto al percorso attuale e a quello possibile della transizione. E soprattutto saremo felici di conoscere, - praticamente in diretta - come pensano di muoversi, in questo groviglio di difficoltà, fatto anche da intrecci normativi, i nostri rappresentanti nel Parlamento europeo. Con l'augurio e la speranza che ai primi di febbraio, quando il convegno si svolgerà, le istituzioni europee abbiano già avviato il cambiamento dei modi e dei tempi della marcia verso il Green Deal.





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO
Web**

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VENDITE IN CALO, CLIMA CONFUSIONE E INCERTEZZA

Anticipazioni su Action Plan Ue "non confortanti" (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 03 mar - Dopo l'apertura in negativo a gennaio per le immatricolazioni di auto in Italia, "anche il consuntivo di febbraio registra un nuovo calo su cui pesa certamente il giorno lavorativo in meno. Ma, al di là di questa considerazione, tenuto conto che a febbraio i dealer hanno contribuito con circa 11.000 auto immatricolazioni, desta preoccupazione la flessione del canale privati che, a nostro avviso, è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza che si sta creando attorno all'automotive nel contesto delle notizie che giungono da Bruxelles sulle possibili evoluzioni in tema di emissioni degli autoveicoli". Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, ha commentato i dati sulle vendite di gennaio, sottolineando che le anticipazioni che stanno circolando sull'Action Plan, che la Commissione europea renderà noto il 5 marzo, "non sono confortanti, non solo perché sembrerebbe prevalere un orientamento tecnologico non neutrale, ma anche per la mancanza di soluzioni efficaci al sistema di penalties a carico dei costruttori dal 2025". Rispondere ai target e alle scadenze "sfidanti, ma in realtà irrealistiche, poste dalla Commissione europea, unicamente posticipando le scadenze, nella speranza che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell'auto elettrica, e non cambiando invece nettamente la strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, anziché dell'elettrificazione, significa ciondolare sull'orlo dell'abisso, come dimostrano ormai ogni mese i dati del mercato", ha detto Artusi, sottolineando che "se le anticipazioni - peraltro comunicate ufficialmente dalla presidente della Commissione - sono complete o se il timido accenno alla 'neutralità tecnologica' ha contenuti più concreti. Ma le parole pronunciate oggi da Ursula von der Leyen non sembrano lasciare eccessive speranze di ravvedimento e non sgombrano il campo a iniziative dirigistiche quali il Greening Corporate Fleet".

Febbraio 2025, mercato auto italiano in crisi. Incertezza e prezzi alti

Di [Francesco Forni](#)

3 Marzo 2025

Nel febbraio 2025, il **mercato** italiano dell'auto ha subito una contrazione. Le immatricolazioni sono diminuite del 6,3% rispetto al febbraio 2024. Questo calo evidenzia una fase di **difficoltà** per il settore.

Nel complesso, nei primi due mesi del 2025, le immatricolazioni hanno visto un regresso del 6,1% rispetto all'anno precedente. La flessione raggiunge il 14,9% se confrontata con i livelli pre-crisi del 2019. Le previsioni per i prossimi mesi non appaiono **incoraggianti**.

Secondo un sondaggio del [Centro Studi Promotor](#), un elevato numero di concessionari ha segnalato una scarsa acquisizione di ordini e una ridotta affluenza di visitatori nei saloni. I principali ostacoli sono "l'incertezza per la transizione energetica" e "**i prezzi decisamente elevati**".

Preoccupazioni per il futuro

Massimo Artusi, Presidente di [Federauto](#), ha dichiarato: "**Mentre l'Europa cincischia, il mercato crolla**". Artusi sottolinea come il calo delle immatricolazioni sia una "*chiara reazione al clima di confusione e di incertezza che si sta creando attorno all'Automotive*". Ciò è dovuto alle notizie provenienti da Bruxelles sulle possibili evoluzioni in tema di emissioni degli autoveicoli.



Massimo Artusi Federauto

Artusi critica l'orientamento tecnologico non neutrale dell'Action Plan europeo. Lamenta la mancanza di soluzioni efficaci per il sistema di penalità a carico dei costruttori dal 2025.

"Rispondere ai target e alle scadenze "sfidanti" – ma in realtà irrealistiche – poste dalla Commissione europea significa cincischiare sull'orlo dell'abisso".

La flessione coinvolge principalmente i privati, con un calo del 10,83% a febbraio. Le auto a benzina e diesel registrano diminuzioni significative, rispettivamente del 21,26% e del 35,81%. Crescono invece le immatricolazioni di auto elettriche (+39,58%).

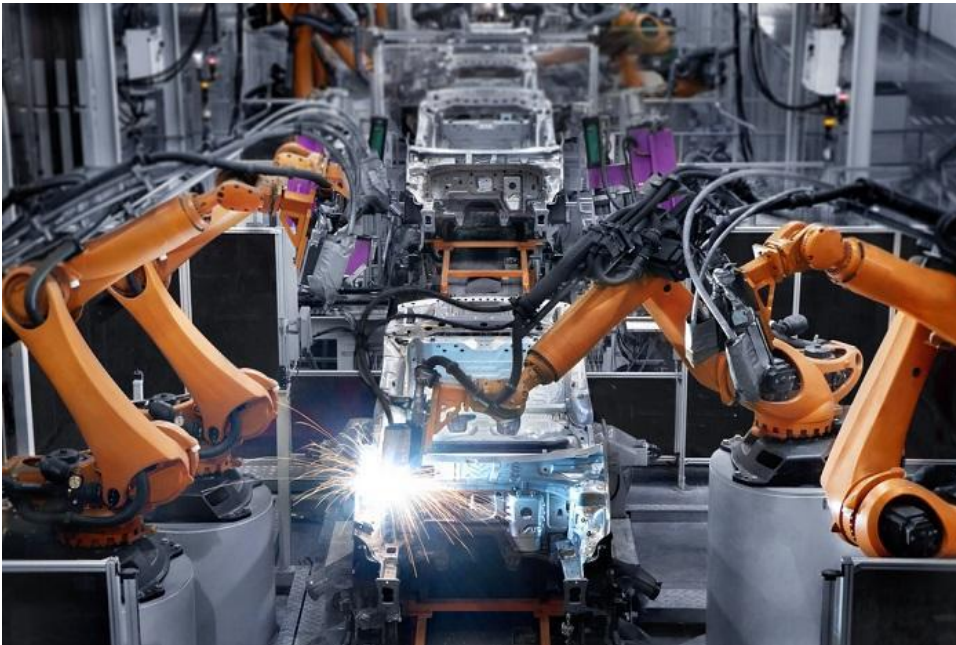


CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



MERCATO AUTO IN CALO ANCHE A FEBBRAIO

Le immatricolazioni sono diminuite del 6,28% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In leggero aumento (+4,63%) i trasferimenti di proprietà.



3 marzo 2025

Anche a febbraio il mercato automobilistico italiano ha chiuso con il segno meno: le **immatricolazioni di auto nuove** si sono infatti attestate a quota 137.922 contro le 147.170 dello stesso mese di un anno fa, con un **calo del 6,28%**. In aumento, invece, i **trasferimenti di proprietà**, pari a 498.103 a fronte dei 476.067 del febbraio 2024, con un **aumento del 4,63%**. Il volume globale delle vendite mensili (636.025) ha pertanto interessato per il 21,68% vetture nuove e per il 78,32% vetture usate. Nei primi due mesi dell'anno, le vendite di auto nuove sono state 271.638 contro le 289.179 dello stesso periodo del 2024, con un calo del 6,04%.

Unrae: “è una flessione preoccupante”

Una flessione “preoccupante”. Così [Unrae-Confcommercio](#) che sottolinea come dalle primissime indiscrezioni sul Piano d’Azione per il settore automobilistico della Commissione Europea di prossima presentazione “*non sembrano ancora emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la*

decarbonizzazione". In particolare, per quanto riguarda la "mobilità pulita", la Commissione dichiara infatti di voler supportare concretamente lo sviluppo della domanda di auto a zero emissioni, ma non parla più di incentivi europei alla domanda, bensì di raccomandazioni agli Stati membri per valorizzare le best practices e individuare possibili fonti di finanziamento per supportarne l'implementazione. *"Con un approccio del genere - dice il **presidente Michele Crisci** - e senza un fondo centralizzato per il loro finanziamento, si allontana indefinitamente l'obiettivo di ottenere dei programmi di incentivazione omogenei a livello europeo"*.

Unrae dichiara invece il suo apprezzamento per quanto dichiarato della **presidente Ursula Von der Leyen** circa un emendamento sui regolamenti riguardanti le sanzioni per il mancato rispetto dei target di emissione di Co2, tenendo conto delle reali difficoltà di mercato: per risultare efficace la proposta, che consentirebbe di calcolare le emissioni sulla media di tre anni, dovrà essere rapidamente approvata da Parlamento e Consiglio Europeo.

Federauto: "mentre l'Europa cincischia il mercato crolla"

"Dopo l'apertura in negativo a gennaio, anche il consuntivo di febbraio registra un nuovo calo su cui pesa certamente il giorno lavorativo in meno. Ma, al di là di questa considerazione, tenuto conto che a febbraio i dealer hanno contribuito con circa 11mila immatricolazioni, desta preoccupazione la flessione del canale privati che è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza che si sta creando attorno all'automotive nel contesto delle notizie che giungono da Bruxelles sulle possibili evoluzioni in tema di emissioni degli autoveicoli": parole di **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto aderente A Confcommercio.

"Le anticipazioni che stanno circolando sull'Action Plan non sono confortanti, non solo perché sembrerebbe prevalere un orientamento tecnologico non neutrale, ma anche per la mancanza di soluzioni efficaci al sistema di penalties a carico dei costruttori dal 2025. Rispondere ai target e alle scadenze "sfidanti" - ma in realtà irrealistiche - poste dalla Commissione europea unicamente posticipando le scadenze, nella speranza che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell'auto elettrica, e non cambiando invece nettamente la strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione anziché dell'elettrificazione, significa cincischiare sull'orlo dell'abisso, come dimostrano ormai ogni mese i dati del mercato", conclude Artusi.

Federauto, mercato auto febbraio -6,3%



Massimo Artusi, presidente di Federauto

Federauto, mercato auto febbraio -6,3%

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di febbraio totalizza 137.922 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 147.170 di febbraio 2024, segnando una variazione del -6,3%.

«Dopo l'apertura in negativo a gennaio, anche il consuntivo di febbraio registra un nuovo calo su cui pesa certamente il giorno lavorativo in meno. Ma, al di là di questa considerazione, tenuto conto che a febbraio i dealer hanno contribuito con circa 11.000 auto immatricolazioni, desta preoccupazione la flessione del canale privati che, a nostro avviso, è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza che si sta

creando attorno all'automotive nel contesto delle notizie che giungono da Bruxelles sulle possibili evoluzioni in tema di emissioni degli autoveicoli – dichiara **Massimo Artusi, presidente di Federauto**, la federazione dei concessionari auto –. Le anticipazioni che stanno circolando sull'Action Plan, che la commissione europea renderà noto il 5 marzo, non sono confortanti, non solo perché sembrerebbe prevalere un orientamento tecnologico non neutrale, ma anche per la mancanza di soluzioni efficaci al sistema di penalties a carico dei costruttori dal 2025. Rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti”, ma in realtà irrealistiche, poste dalla commissione europea unicamente posticipando le scadenze, nella speranza che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell'auto elettrica, e non cambiando invece nettamente la strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, anziché dell'elettrificazione, significa cincischiare sull'orlo dell'abisso, come dimostrano ormai ogni mese i dati del mercato. Vedremo se le anticipazioni, peraltro comunicate ufficialmente dalla presidente della commissione, sono complete o se il timido accenno alla “neutralità tecnologica”, che non deve significare solo eFuel, ha contenuti più concreti. Ma le parole pronunciate oggi da Ursula von der Leyen non sembrano lasciare eccessive speranze di ravvedimento e non sgombrano il campo a iniziative dirigistiche quali il “Greening Corporate Fleet. Per ogni necessario commento, e questa volta iniziativa concreta a difesa dei concessionari, aspetteremo qualche cosa di “nero su bianco”».

Ibride ancora in crescita

Passando all'analisi della struttura del mercato, guardando i canali di vendita, i privati, a febbraio, registrano un'importante flessione del -10,83% e rappresentano il 54,78% del mercato (da inizio anno la flessione è del -7%, quota di mercato 59,01%); le flotte rimangono sostanzialmente invariate (-0,17%), con una quota al 5,09%, nel cumulato perdono il -1,93% (quota di mercato 5,06%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, registrano nel mese il -10,95%, con una quota di mercato che si attesta a circa il 9%, a livello cumulato perdono il -6,34% rispetto al 2024 (significativo l'incremento del +4,11% in capo alle auto-immatricolazioni delle aziende concessionarie). Il noleggio, nel mese di febbraio, registra +4,25% (essenzialmente guidato dal +13,57% del noleggio a lungo termine); da inizio anno, al contrario, il noleggio registra segno negativo (-4,02%).

Per quanto riguarda le alimentazioni, le auto a benzina perdono il -21,26% (-19,42% da inizio anno), il diesel registra un importante calo del -35,81% (-38,59% da inizio anno), gpl -2,62% (-6,93% da inizio anno). L'ibrido full e mild guadagna +11,97%, ibrido plug-in +19,32%, le vetture ibride rappresentano nel complesso il 48,81% del mercato. I veicoli elettrici presentano un segno fortemente positivo nel mese (+39,58%), portando la quota di mercato al 5%. Negli ultimi tre giorni di febbraio 2025 è stato immatricolato il 38,63% del totale mercato.

Calo del mercato auto in Italia a febbraio: -6,3%



Il mercato automobilistico italiano mostra segnali di rallentamento. Le immatricolazioni di nuove auto a febbraio sono state 137.922, un calo del 6,3% rispetto alle 147.170 dello stesso mese del 2024. Questo dato negativo segue un andamento simile già registrato a gennaio.

Secondo **Massimo Artusi**, Presidente di **Federauto**, la **flessione è dovuta in parte a un giorno lavorativo in meno**, ma soprattutto alla reazione negativa dei privati di fronte all'incertezza sulle future normative europee in materia di emissioni. *"C'è preoccupazione per il clima di confusione creato dalle notizie provenienti da Bruxelles"*, ha dichiarato Artusi,

sottolineando come le anticipazioni sull'Action Plan della Commissione Europea non siano rassicuranti.

Artusi critica l'orientamento tecnologico percepito come non neutrale e la mancanza di soluzioni efficaci per le penalità che i costruttori dovranno affrontare dal 2025. A suo parere, posticipare le scadenze senza cambiare strategia e concentrandosi sull'elettrificazione anziché sulla decarbonizzazione è un approccio rischioso. "*Stiamo cincischiando sull'orlo dell'abisso*", ha affermato.

Analizzando i canali di vendita, si osserva che:

- I *privati* hanno subito una notevole diminuzione del 10,83%, rappresentando il 54,78% del mercato. Da inizio anno, il calo è del 7% con una quota di mercato del 59,01%.
- Le *flotte* sono rimaste sostanzialmente stabili (-0,17%), con una quota del 5,09%. Nel complesso, da inizio anno, perdono l'1,93% (quota di mercato 5,06%).
- Le *auto-immatricolazioni* (incluso l'uso noleggio) hanno registrato un calo del 10,95%, con una quota di mercato intorno al 9%.

Da inizio anno, la perdita è del 6,34% rispetto al 2024, con un aumento del 4,11% per le auto-immatricolazioni delle concessionarie.

- Il *nolegg* ha visto un aumento del 4,25% nel mese, trainato principalmente dal +13,57% del Lungo Termine. Tuttavia, da inizio anno, il nolegg è in territorio negativo (-4,02%). Per quanto riguarda le alimentazioni, il quadro è il seguente: - Le auto a *benzina* hanno perso il 21,26% (-19,42% da inizio anno).

- Il *diesel* ha subito un calo significativo del 35,81% (-38,59% da inizio anno).

- Il *GPL* ha registrato una diminuzione del 2,62% (-6,93% da inizio anno).

- Le auto *ibride* (Full e Mild) hanno guadagnato l'11,97%, mentre le ibride plug-in sono aumentate del 19,32%. Complessivamente, le vetture ibride rappresentano il 48,81% del mercato.

- I veicoli *elettrici* hanno mostrato una crescita notevole nel mese (+39,58%), portando la quota di mercato al 5%.

Infine, è interessante notare che negli ultimi tre giorni di febbraio 2025 è stato immatricolato il 38,63% del totale mercato.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



PIANO EUROPEO PER L'AUTOMOTIVE, FEDERAUTO: “LA COMMISSIONE UE RISCHIA CON IL FUOCO”

5 marzo 2025

"È sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione Ue mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi". Lo ha affermato il presidente di [Federauto](#), **Massimo Artusi**, commentando la pubblicazione da parte della Commissione Ue del Piano europeo per l'automotive.

Per rafforzare la domanda di auto elettriche Bruxelles promette **incentivi all'acquisto**, sia nazionali che europei, **leasing sociale** ed **elettrificazione delle flotte aziendali**. Il piano non fa passi indietro sullo **stop ai motori termici dal 2035** ma promette di accelerare sulla revisione del regolamento attesa nel 2026 per sancire il principio di neutralità tecnologica. Entro fine mese l'esecutivo Ue presenterà una modifica alle norme per calcolare su tre anni, e non uno, la conformità agli standard di emissione del 2025, dando **flessibilità sulle multe**.

"L'Action Plan continua nel solco di una impostazione dirigistica che ha già espresso tutta la sua debolezza strategica, aggiungendo generici indirizzi a supporto di una sola tecnologia, quella meno attrattiva per il mercato, quella elettrica. La Commissione europea continua ad essere prigioniera di un approccio dogmatico, quello di chi dispensa teorie, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell'economia reale europea", ha continuato Artusi.

"Dispiace doverlo dire, ma siamo di fronte all'ennesima occasione perduta, che non giustifica alcuna espressione di soddisfazione. Chiunque conosce le regole del mercato dell'automotive sa che questo genere di soccorsi servono a poco o a nulla. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d'azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato (l'auto elettrica ha una quota di mercato in Europa di appena il 15%, con trend in sensibile decrescita) al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie", ha concluso il presidente di Federauto.

AUTO: FEDERAUTO, CON PIANO UE ACCANIMENTO SU ELETTRICO, ALTRA OCCASIONE PERSA

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 05 mar - 'E' sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione Ue mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi'. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando la pubblicazione da parte della Commissione Ue del 'Industrial Action Plan for the European Automotive Sector'. 'La Commissione europea continua a essere prigioniera di un approccio dogmatico, quello di chi dispensa teorie, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell'economia reale europea', ha continuato Artusi, sottolineando che 'siamo di fronte all'ennesima occasione perduta, che non giustifica alcuna espressione di soddisfazione'. 'Per rispondere ai target e alle scadenze 'sfidanti' - in realtà irrealistiche - poste dalla Commissione europea non serve di certo posticipare le scadenze, sperando che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell'auto elettrica, ma un cambio netto di strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, non quelli dell'elettrificazione', ha continuato Artusi, concludendo che 'i concessionari italiani insistono nel riconoscere il 'Non Paper' del Governo italiano, appoggiato da 15 Paesi Membri e a sua volta ispirato dal Piano Draghi, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore ed auspicano che questo Action Plan Automotive della Commissione sia implementato dall'Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell'ambiente), a partire dalla profonda revisione in senso pragmatico e pluritecnologico, dei Regolamenti sui target CO2, sia per le auto che per i veicoli pesanti'.

QNMotori

Federauto “La UE scherza col fuoco, forzando con l’auto elettrica rischia il disastro”

Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, esprime forte preoccupazione. **Critica l’approccio della Commissione UE verso l’auto elettrica**. Artusi evidenzia i segnali di **scarso** successo sul mercato.

*«È sorprendente l’accanimento terapeutico che la Commissione UE mostra di voler esercitare nei confronti dei **veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi**».*

L’*“Industrial Action Plan”* europeo rischia di aggravare la crisi. Questo piano favorisce una sola tecnologia, quella elettrica. **Artusi sottolinea la debolezza di questa strategia dirigistica**. La Commissione sembra **ignorare** le dinamiche del mercato.



L'occasione persa e le critiche all'UE

Artusi definisce questo piano un'ennesima occasione sprecata. Gli interventi a supporto del settore si rivelano **inefficaci**. La quota di mercato dell'auto elettrica è solo del 15%. Il trend di vendita è in calo.

L'emendamento sui target CO2, che concede più tempo alle case automobilistiche, non risolve il problema. Artusi critica la scelta mono-tecnologica di Bruxelles. La **decarbonizzazione** rischia di essere compromessa.

Strategie alternative per la decarbonizzazione

Per Artusi, è necessario un **cambio di strategia**. Bisogna puntare sulla decarbonizzazione, non solo sull'elettrificazione. Propone di rivedere il metodo di calcolo della CO2. Superare le emissioni al tubo di **scarico** è fondamentale.

È essenziale modificare i regolamenti su auto (LDV) e veicoli pesanti (HDV). Artusi invoca il principio di "**neutralità tecnologica**". Accoglie con favore i ripensamenti sul vecchio Green Deal. Tuttavia, **ritardare** le scadenze non è una soluzione.

Ursula von der Leyen

Il ruolo dei concessionari e il "Non Paper"

I concessionari continueranno a subire pressioni commerciali. L'obiettivo è immatricolare veicoli elettrici che il mercato non **richiede**. Federauto sostiene il "*Non Paper*" del Governo italiano. Questo documento, appoggiato da 15 Paesi, è un riferimento strategico.

Artusi auspica che l'Europarlamento e il Consiglio Europeo adottino misure compatibili. Le **dinamiche** di mercato e dell'ambiente devono essere prese in considerazione. È necessaria una profonda revisione dei regolamenti sui target CO2. L'approccio deve essere pragmatico e pluritecnologico.

I dati chiave

- Quota di mercato auto elettriche in Europa: 15% (in calo)
- Critica all' "Industrial Action Plan" della Commissione
- Richiesta di "neutralità tecnologica" nei regolamenti CO2
- Supporto al "Non Paper" del Governo italiano
- Preoccupazione per le pressioni commerciali sui concessionari

Federauto boccia il piano auto Ue, Artusi: “Forzare sull’auto elettrica serve solo ad accentuare la crisi del settore”

"Così la Commissione Europa rischia con il fuoco"



Le azioni previste dall’Unione europea per il settore automotive non piacciono per nulla a **Federauto**, la federazione italiana dei concessionari auto, che, per bocca del suo presidente **Massimo Artusi**, boccia su tutta linea quanto contenuto nel documento “**Industrial Action Plan for the European Automotive Sector**” pubblicato da parte della Commissione Europea.

“È sorprendente – afferma Artusi – l’**accanimento terapeutico** che la Commissione UE mostra di voler esercitare **nei confronti dei veicoli elettrici** nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi”.

Commissione Ue prigioniera di un approccio dogmatico

“L’Action Plan appena presentato dalla Commissione UE continua nel solco di una impostazione dirigistica che ha già espresso tutta la sua debolezza strategica, aggiungendo generici indirizzi a supporto di una sola tecnologia, quella meno attrattiva per il mercato, quella elettrica. La Commissione europea continua ad essere prigioniera di un approccio dogmatico, quello di chi dispensa teorie, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell’economia reale europea”, ha continuato Artusi.

Ennesima occasione perduta

“Dispiace doverlo dire – prosegue il presidente di Federauto – siamo di fronte all’**ennesima occasione perduta**, che non giustifica alcuna espressione di soddisfazione. Chiunque conosce le regole del mercato dell’automotive sa che questo genere di ‘soccorsi’ servono a poco o a nulla. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d’azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato (l’auto elettrica ha una quota di mercato in Europa di appena il 15%, con trend in sensibile decrescita) al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie”.

La proroga delle multe non risolve il problema

“Inoltre – chiosa Artusi – l’annunciato emendamento mirato al Regolamento sui target CO2 di autovetture e LDV da parte della Commissione UE (inspiegabile che venga ignorato quello sugli HDV), che ‘concede’ più tempo alla Case per raggiungere gli obiettivi sulle emissioni ed evitare le relative multe CAFE – al di là del momentaneo sospiro di sollievo da parte di qualche costruttore – lascia sostanzialmente inalterato sia l’elemento strutturale che è alla base dello stato critico del comparto automotive, sia le ben più gravi problematiche di scarso contributo alla decarbonizzazione che genera la scelta mono-tecnologica di Bruxelles”.

Rivedere l’approccio sul calcolo della CO2

“Per rispondere ai target e alle scadenze ‘sfidanti’ – in realtà irrealistiche – poste dalla Commissione europea – spiega Artusi – **non serve di certo posticipare le scadenze**, sperando che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell’auto elettrica, **ma un cambio netto di strategia**, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, non quelli dell’elettrificazione”.

“Si tratta innanzitutto di revisionare l’approccio metodologico sul calcolo della CO2, superando il dogma delle emissioni al tubo di scarico, quindi, di modificare sia il Regolamento per le autovetture (LDV) che quello per i veicoli pesanti (HDV) rispettando rigorosamente il principio della ‘neutralità tecnologica’”, precisa il presidente di Federauto.

“È certamente un segnale positivo che vi siano ripensamenti, a fronte dell’evidente inapplicabilità del vecchio Green Deal – ha aggiunto Artusi – ma concedere agli OEM 3 anni anziché 1 per mettersi nelle condizioni di non pagare le multe significa solo ‘annacquare’ momentaneamente la sostanza del problema. Questa soluzione non cambia la posizione delle concessionarie che, evidentemente, continueranno ad essere sottoposte a pressioni commerciali per l’immatricolazione dei veicoli elettrici che il mercato non assorbe”.

Ripartire dal “Non Paper” del Governo italiano

Conclude Massimo Artusi: “I concessionari italiani insistono nel riconoscere il ‘**Non Paper del Governo italiano**, appoggiato da 15 Paesi Membri e a sua volta ispirato dal Piano Draghi, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore ed auspicano che questo Action Plan Automotive della Commissione sia implementato dall’Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell’ambiente), a partire dalla profonda revisione in senso pragmatico e pluritecnologico, dei Regolamenti sui target CO2, sia per le auto che per i veicoli pesanti”.



**DISTRIBUZIONE
MODERNA**

Il primo quotidiano online sulla GDO

Federauto, mercato auto febbraio -6,3%



Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di febbraio totalizza 137.922 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 147.170 di febbraio 2024, segnando una variazione del -6,3%.

«Dopo l'apertura in negativo a gennaio, anche il consuntivo di febbraio registra un nuovo calo su cui pesa certamente il giorno lavorativo in meno. Ma, al di là di questa considerazione, tenuto conto che a febbraio i dealer hanno contribuito con circa 11.000 auto immatricolazioni, desta preoccupazione la flessione del canale privati che, a nostro avviso, è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza che si sta creando attorno all'automotive nel contesto delle notizie che giungono da Bruxelles sulle possibili evoluzioni in tema di emissioni degli autoveicoli – dichiara **Massimo Artusi, presidente di Federauto**, la federazione dei concessionari auto –. Le anticipazioni che stanno circolando sull'Action Plan, che la commissione europea renderà noto il 5 marzo, non sono confortanti, non solo perché sembrerebbe prevalere un orientamento tecnologico non neutrale, ma anche per la mancanza di soluzioni efficaci al sistema di penalties a carico dei costruttori dal 2025. Rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti”, ma in realtà irrealistiche,

poste dalla commissione europea unicamente posticipando le scadenze, nella speranza che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell'auto elettrica, e non cambiando invece nettamente la strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, anziché dell'elettrificazione, significa cincischiare sull'orlo dell'abisso, come dimostrano ormai ogni mese i dati del mercato. Vedremo se le anticipazioni, peraltro comunicate ufficialmente dalla presidente della commissione, sono complete o se il timido accenno alla "neutralità tecnologica", che non deve significare solo eFuel, ha contenuti più concreti. Ma le parole pronunciate oggi da Ursula von der Leyen non sembrano lasciare eccessive speranze di ravvedimento e non sgombrano il campo a iniziative dirigistiche quali il "Greening Corporate Fleet. Per ogni necessario commento, e questa volta iniziativa concreta a difesa dei concessionari, aspetteremo qualche cosa di "nero su bianco"».

Ibride ancora in crescita

Passando all'analisi della struttura del mercato, guardando i canali di vendita, i privati, a febbraio, registrano un'importante flessione del -10,83% e rappresentano il 54,78% del mercato (da inizio anno la flessione è del -7%, quota di mercato 59,01%); le flotte rimangono sostanzialmente invariate (-0,17%), con una quota al 5,09%, nel cumulo perdono il -1,93% (quota di mercato 5,06%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, registrano nel mese il -10,95%, con una quota di mercato che si attesta a circa il 9%, a livello cumulato perdono il -6,34% rispetto al 2024 (significativo l'incremento del +4,11% in capo alle auto-immatricolazioni delle aziende concessionarie). Il noleggio, nel mese di febbraio, registra +4,25% (essenzialmente guidato dal +13,57% del noleggio a lungo termine); da inizio anno, al contrario, il noleggio registra segno negativo (-4,02%).

Per quanto riguarda le alimentazioni, le auto a benzina perdono il -21,26% (-19,42% da inizio anno), il diesel registra un importante calo del -35,81% (-38,59% da inizio anno), gpl -2,62% (-6,93% da inizio anno). L'ibrido full e mild guadagna +11,97%, ibrido plug-in +19,32%, le vetture ibride rappresentano nel complesso il 48,81% del mercato. I veicoli elettrici presentano un segno fortemente positivo nel mese (+39,58%), portando la quota di mercato al 5%.

Negli ultimi tre giorni di febbraio 2025 è stato immatricolato il 38,63% del totale mercato.

Artusi (Federauto): appello contro l'Industrial Action Plan for the European Automotive Sector

Forzare sull'auto elettrica serve solo ad accentuare la crisi del settore

In un clima sempre più incerto per il comparto automobilistico europeo, **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, ha lanciato un appello contro il recente "Industrial Action Plan for the European Automotive Sector". Durante una conferenza-stampa ha messo in luce le criticità del piano, focalizzato esclusivamente sul sostegno all'elettrica rischi di intensificare la crisi che già colpisce il settore.

"La Commissione europea continua ad essere prigioniera di un approccio dogmatico, quello di chi dispensa teorie, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell'economia reale europea" ha commentato, sottolineando poi come il piano privilegi una tecnologia poco attraente per il mercato, la quota, secondo i dati riportati dalla federazione, si aggira intorno al 15%. L'estensione per le scadenze per il raggiungimento dei target di emissioni di CO2 rappresenta solo un sollievo temporaneo, ma che in realtà non risolve la situazione. In questo contesto è stato sottolineato come il supporto finanziario alla filiera delle batterie in Europa sia insufficiente a compensare le debolezze del mercato, viene quindi ignorata l'importanza e la necessità di una vera neutralità tecnologica.

Il presidente ha spiegato che: "non serve di certo posticipare le scadenze, sperando che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell'auto elettrica, ma un cambio netto di strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, non quelli dell'elettrificazione". È fondamentale promuovere una metodologia che superi il dogma delle emissioni al tubo di scarico e che contestualmente favorisca un modello industriale più inclusivo e basato su una pluralità di tecnologie.

Ha concluso **Artusi** affermando che: "I concessionari italiani insistono nel riconoscere il 'non paper' del Governo italiano, appoggiato da 15 Paesi membri ed a sua volta ispirato dal piano **Draghi**, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore ed auspicano che questo action plan automotive della Commissione sia implementato dall'Europarlamento e dal Consiglio europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell'ambiente), a partire dalla profonda revisione in senso pragmatico e pluri-tecnologico, dei regolamenti sui target CO2, sia per le auto che per i veicoli pesanti".

Piano auto Ue, Federauto: "Accanimento terapeutico sull'elettrico"



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

Il presidente di **Federauto**, **Massimo Artusi**, critica aspramente il piano della **Commissione UE** per il settore automobilistico europeo.

"È sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione UE mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici", afferma Artusi, evidenziando i segnali di scarso interesse da parte del mercato e i conseguenti impatti negativi su industria e lavoro. Artusi commenta così la pubblicazione del "Industrial Action Plan for the European Automotive Sector" da parte della **Commissione UE**.

Secondo il presidente di **Federauto**, il piano continua a seguire un approccio dirigistico che si è già dimostrato debole strategicamente, supportando una sola tecnologia, quella

elettrica, che risulta meno attrattiva per il mercato. **Federauto** accusa la **Commissione europea** di essere prigioniera di un approccio dogmatico che compromette la vitalità di un settore fondamentale dell'economia europea.

"Siamo di fronte all'ennesima occasione perduta", dichiara Artusi, sottolineando che tali "soccorsi" hanno un impatto limitato. Artusi mette in dubbio l'efficacia di un piano che supporta il prodotto meno interessante per il mercato, dato che l'auto elettrica ha una quota di mercato in **Europa** di appena il 15%, con un trend in calo.

Critica, inoltre, l'emendamento mirato al Regolamento sui target **CO2** di autovetture e **LDV** da parte della **Commissione UE**, che concede più tempo alle case automobilistiche per raggiungere gli obiettivi sulle emissioni ed evitare le relative multe **CAFE**.

Ecco l'atteso Action Plan sull'automotive della Commissione UE (che lascia un po' tutti scontenti)

La Commissione UE rende pubblico il documento compilato dopo il confronto, iniziato a gennaio, con l'industria automotive europea. Inalterati gli obiettivi della transizione, concesso più tempo alle Case per allinearsi ai parametri ed evitare le multe. Annunciati investimenti in competitività del settore. Artusi (Federauto): "Quello della Commissione UE è accanimento terapeutico sui veicoli elettrici".

03/05/2025 di Redazione

Il 5 marzo è finalmente arrivato. [Come annunciato a gennaio](#), quando la presidente della Commissione UE, Ursula von der Leyen, annunciò l'apertura di un tavolo di confronto con i protagonisti europei dell'automotive, ecco puntuale **il risultato, nero su bianco, dell'interlocuzione tra le massime istituzioni europee e l'industri dell'auto e dei veicoli commerciali**. [Qui](#) la Commissione riporta i principali punti del documento.

Partiamo dalla coda, cioè dalla questione delle multe che i costruttori di auto e veicoli commerciali avrebbero dovuto iniziare a pagare già da quest'anno. [Come anticipato qualche giorno fa dalla stessa von der Leyen](#), è stata concessa una dilazione, **con la possibilità di rientrare nei parametri di riduzione delle emissioni precedentemente fissati entro il 2027 e non più entro il 2025**. Un passo in avanti della Commissione di fronte alle richieste dei costruttori e del mercato dei veicoli elettrici che fatica a decollare (eufemismo) in Europa. In realtà occorrerà ancora passare formalmente attraverso Parlamento e Consiglio UE, ma paiono passaggi abbastanza scontati: la volontà è chiara.



L'Action Plan automotive della Commissione UE

Come prevedibile, l'Action Plan diffuso oggi dalla Commissione UE mantiene **pressoché inalterata la roadmap stabilita per la transizione energetica dell'automotive europeo**: nessuna deroga, insomma, all'obiettivo di vietare la vendita di auto e van a zero emissioni allo scarico nel 2035, nessuna apertura ai carburanti alternativi, come chiesto da più parti. Arriva invece l'annuncio di **maggiori investimenti da parte della UE a sostegno della transizione e dei lavoratori dell'automotive**.

Innanzitutto, **sulle colonnine di ricarica, con un totale di 2,2 miliardi di euro messi a disposizione per la realizzazione di sistemi fast e ultra-fast**, soprattutto, in modo da supportare la transizione anche dei veicoli pesanti. Quindi, viene affermata la volontà di agire sugli strumenti concreti dell'UE, come Horizon Europe, per esempio, per creare una filiera produttiva di batterie realmente europea. Il Piano promette, quindi, un accesso facilitato a quelle materie prime (leggasi: terre rare) essenziali per la costruzione delle batterie, appunto. **Tutto abbastanza vago, a dire il vero, in un settore come quello delle batterie che, come dimostra il caso di Northvolt, è straordinariamente complesso**. A questo proposito, una recentissima inchiesta britannica ha messo in luce come non sia per nulla certa la capacità della stessa Northvolt di realizzare le celle in-house, ma di ricorrere a materie prime di provenienza (ancora) cinese.

Altre aree di intervento: dal software alla guida autonoma

Oltre alle infrastrutture e alle batterie, la Commissione UE ha identificato altri due ambiti primari di intervento, che dovrebbero consentire all'industria europea di non perdere il treno della competizione con altre aree del mondo. **Uno è lo sviluppo del software**, sempre più importante pensando ai veicoli del futuro sempre più prossimo, con la creazione di un sistema di condivisione delle informazioni "open source" da mettere a disposizione delle Case europee.

L'altro è quello della guida autonoma, con la promessa da parte della Commissione UE non solo di ulteriori investimenti, ma anche della creazione di una cornice legislativa che possa accelerare lo sviluppo di veicoli a guida autonoma sia nel trasporto persone, sia nel trasporto merci.



Le reazioni: molto duro il presidente di Federauto, Massimo Artusi

Questo è un riassunto di quanto riportato nell'Action Plan. Un piano che, secondo [il presidente di Federauto, Massimo Artusi](#), "continua nel solco di una impostazione dirigistica che ha già espresso tutta la sua debolezza strategica, aggiungendo generici indirizzi a supporto di una sola tecnologia, quella meno attrattiva per il mercato, quella elettrica".

"È sorprendente **l'accanimento terapeutico che la Commissione UE mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici** nonostante

gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi”, aggiunge Artusi, che definisce il Piano come un’occasione perduta, “che non giustifica alcuna espressione di soddisfazione”.

“Chiunque conosce le regole del mercato dell’automotive sa **che questo genere di ‘soccorsi’ servono a poco o a nulla. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d’azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato** al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie”. Artusi si chiede anche perché la questione della revisione delle multe non riguardi, in questo momento, anche il settore dei truck, ma soltanto quello dei veicoli leggeri.

Come già fatto pochi giorni fa **l’ACEA** ha espresso soddisfazione per i passi avanti fatti dall’UE, ma ha anche rimarcato che tanti elementi sono ancora mancanti e che il Piano non rappresenta una soluzione definitiva per una transizione giusta e sostenibile dai costruttori e dalla società. Il documento non è piaciuto molto nemmeno a **Transport & Environment**, che teme un possibile graduale ripensamento dell’intero Green Deal europeo e denuncia la possibilità che le Case rallentino i propri investimenti nei veicoli a zero emissioni.

L' A U T O M O B I L E

**PENSATO OGGI
PER GUIDARVI
AL DOMANI**

IN EDICOLA IL NUOVO NUMERO SCOPRI DI PIÙ



Auto, il Piano UE divide: Acea cauta, Federauto attacca

di Marco Triulzi - 06/03/2025



Le reazioni non si sono fatte attendere dopo la presentazione del “Piano d’Azione per il Settore Automotive Europeo” da parte della Commissione Europea. Il documento, che delinea strategie per la transizione verso una mobilità a zero emissioni, ha suscitato opinioni contrastanti tra le principali associazioni del settore. Da una parte le case auto rappresentate dall’**Acea**, l’Associazione Europea dei **Costruttori** di Automobili, che hanno accolto con favore alcune misure. Dall’altro lato le concessionarie, in questo caso

italiane, rappresentate da **Federauto** che hanno espresso un forte dissenso rispetto all'approccio adottato da Bruxelles.

La posizione di Acea: apertura con riserve

L' Acea ha riconosciuto nel Piano d'Azione un tentativo di maggiore pragmatismo nella decarbonizzazione, apprezzando in particolare la flessibilità introdotta per il raggiungimento dei target di CO₂ nei prossimi anni.

Sigrid de Vries, Direttore Generale di Acea ha affermato che tale flessibilità rappresenta “**un primo passo positivo** verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione, dettato dalla realtà geopolitica e di mercato”. Tuttavia, ha anche evidenziato la necessità di azioni concrete per potenziare le infrastrutture di ricarica, fornire incentivi alla domanda e ridurre i costi di produzione, sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti.

De Vries ha inoltre espresso **preoccupazione per l'assenza di un impegno esplicito a rivedere gli standard di CO₂ per i veicoli pesanti nel 2025**, sottolineando l'urgenza di una valutazione delle condizioni abilitanti per questo segmento.

La critica di Federauto: un piano insufficiente e dirigistico

Le concessionarie, che si sono trovate a dover fare i conti con un mercato poco ricettivo verso il mondo elettrico, non hanno visto di buon occhio le decisioni emerse dal Piano di Bruxelles. **Massimo Artusi, presidente di Federauto**, ha definito il piano “un'ulteriore manifestazione di un **approccio dirigistico** da parte della Commissione Europea, focalizzato esclusivamente sulla tecnologia elettrica, che attualmente rappresenta solo il 15% del mercato europeo e mostra un trend in calo”.

“La Commissione europea continua ad essere **prigioniera di un approccio dogmatico**, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell'economia reale europea”, ha aggiunto Artusi, evidenziando come la concessione di più tempo alle case automobilistiche per raggiungere gli obiettivi sulle emissioni non affronti le problematiche strutturali del comparto e non contribuisca significativamente alla decarbonizzazione.

Federauto **auspica un cambio di strategia**, mettendo **al centro i target di decarbonizzazione piuttosto che quelli di elettrificazione**, e chiede una **revisione del metodo di calcolo delle emissioni di CO₂**, superando il focus esclusivo sulle emissioni allo scarico e rispettando il principio della neutralità tecnologica.

“I concessionari italiani insistono nel riconoscere il “Non Paper” del Governo italiano, appoggiato da 15 Paesi Membri e a sua volta ispirato dal Piano Draghi, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore ed auspicano che questo Action Plan Automotive della Commissione sia implementato dall’Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell’ambiente), a partire dalla profonda revisione in senso pragmatico e pluritecnologico, dei Regolamenti sui target CO₂, sia per le auto che per i veicoli pesanti” conclude Artusi.

Federauto attacca e boccia il Piano d'Azione UE. Per ACEA non basta



La Commissione Europea ha presentato ieri il tanto atteso Piano d'Azione che servirà a rilanciare il settore auto europeo. Si tratta di un piano articolato di cui **abbiamo visto i principali punti**. Ovviamente non si sono fatti **attendere i primi commenti** da parte delle associazioni di categoria e non sono certamente positivi. **Federauto**, in particolare, **è molto critica** e il presidente Arturi dichiara che la Commissione europea rischia con il fuoco.... **Molti dubbi anche da parte di ACEA**, l'associazione dei costruttori che ha partecipato attivamente al Dialogo Strategico.

FEDERAUTO BOCCIA IL PIANO UE

Con un comunicato, l'associazione **si dimostra molto dura nei confronti delle decisioni prese** dall'Unione Europea.

È sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione UE mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi. L'Action Plan appena presentato dalla Commissione UE continua nel solco di una impostazione dirigistica che ha già espresso tutta la sua debolezza strategica, aggiungendo generici indirizzi a

supporto di una sola tecnologia, quella meno attrattiva per il mercato, quella elettrica. La Commissione europea continua ad essere prigioniera di un approccio dogmatico, quello di chi dispensa teorie, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell'economia reale europea. Dispiace doverlo dire, siamo di fronte all'ennesima occasione perduta, che non giustifica alcuna espressione di soddisfazione. Chiunque conosce le regole del mercato dell'Automotive sa che questo genere di "soccorsi" servono a poco o a nulla. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d'azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato (l'auto elettrica ha una quota di mercato in Europa di appena il 15%, con trend in sensibile decrescita) al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie.

I DUBBI DI ACEA

L'associazione **riconosce la svolta pragmatica** del piano d'azione della Commissione nel contesto delle turbolenze del mercato globale, ma avverte che mancano ancora elementi chiave.

Il piano d'azione identifica molti campi chiave in cui è necessario un lavoro immediato. La flessibilità proposta per soddisfare gli obiettivi di CO2 nei prossimi anni è un gradito primo passo verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione dettato dalle realtà geopolitiche e di mercato. Promette un po' di respiro per i produttori di auto e furgoni, a patto che la domanda tanto necessaria e le misure infrastrutturali di ricarica ora entrino effettivamente in azione. Tuttavia, nonostante siano state delineate diverse misure promettenti per promuovere l'implementazione delle infrastrutture e l'adozione di veicoli pesanti a zero emissioni, questo segmento di veicoli non ha ancora un impegno esplicito per avviare la revisione degli standard di CO2 nel 2025, inclusa una valutazione urgente delle condizioni abilitanti.

In ogni caso, ACEA è pronta a proseguire il dialogo con la Commissione Europea per definire una strategia globale di decarbonizzazione a lungo termine e garantire un'industria automobilistica europea più resiliente, competitiva e sostenibile

NEMMENO GLI AMBIENTALISTI SONO CONTENTI

Pare che il piano **non abbia convinto del tutto nemmeno gli ambientalisti**. In un comunicato, infatti, **Transport & Environment**, pur apprezzando una serie di misure che la Commissione Europea ha deciso di istituire, punta il dito sulla **scelta di dare più tempo alle case automobilistiche per conformarsi agli obiettivi delle emissioni di CO2 del 2025** (il famoso tema delle multe).

Secondo T&E, infatti, gli obiettivi più deboli porterebbero le case automobilistiche a vendere fino a 880.000 auto elettriche in meno tra il 2025 e il 2027 rispetto all'obiettivo attuale e rimuoverebbero la pressione sul settore per lanciare modelli di veicoli elettrici più economici. La Commissione ha affermato che sta valutando il **supporto per la produzione di batterie nell'UE**, ma per T&E **è già troppo tardi** visto che almeno 100 GWh di capacità di batterie sono stati cancellati l'anno scorso, poiché i produttori europei hanno difficoltà a competere con la concorrenza globale.

T&E ha poi affermato che i legislatori devono opporsi fermamente a ulteriori pressioni per modificare gli standard di CO₂ delle auto per il 2030 e il 2035 quando l'UE condurrà la revisione delle regole.

Mercato auto: ulteriore crollo a febbraio -6,3%



L'ibrido Full e Mild guadagna +11,97%, ibrido plug-in +19,32%, le vetture ibride rappresentano nel complesso il 48,81% del mercato.

Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, il mese di febbraio totalizza 137.922 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 147.170 di febbraio 2024, **segnando una variazione del -6,3%**.

«Dopo l'apertura in negativo a gennaio, anche il consuntivo di febbraio registra un nuovo calo su cui pesa certamente il giorno lavorativo in meno. Ma, al di là di questa considerazione, tenuto conto che a febbraio i dealer hanno contribuito con circa 11.000 auto immatricolazioni, desta preoccupazione la flessione del canale privati che, a nostro avviso, è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza che si sta creando attorno all'Automotive nel contesto delle notizie che giungono da Bruxelles sulle possibili evoluzioni in tema di emissioni degli autoveicoli» ha dichiarato Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

«Le anticipazioni che stanno circolando sull'Action Plan, che la Commissione europea renderà noto il 5 marzo, non sono confortanti, non solo perché sembrerebbe prevalere un orientamento tecnologico non neutrale, ma anche per la mancanza di soluzioni efficaci al sistema di penalties a carico dei costruttori dal 2025».

«Rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti” - ma in realtà irrealistiche - poste dalla Commissione europea», ha continuato Artusi, «unicamente posticipando le scadenze, nella speranza che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell’auto elettrica, e non cambiando invece nettamente la strategia, mettendo al centro i target di decarbonizzazione, anziché dell’elettrificazione, significa cincischiare sull’orlo dell’abisso, come dimostrano ormai ogni mese i dati del mercato».

«Vedremo se le anticipazioni - peraltro comunicate ufficialmente dalla presidente della Commissione - sono complete o se il timido accenno alla “neutralità tecnologica” (che non deve significare solo eFuel...) ha contenuti più concreti. Ma le parole pronunciate oggi da Ursula von der Leyen non sembrano lasciare eccessive speranze di ravvedimento e non sgombrano il campo a iniziative dirigistiche quali il “Greening Corporate Fleet. Per ogni necessario commento, e questa volta iniziativa concreta a difesa dei concessionari, aspetteremo qualche cosa di “nero su bianco”».

Passando all’analisi della struttura del mercato, vediamo prima di tutto i canali di vendita: i Privati, a febbraio, registrano un’importante flessione del -10,83% e rappresentano il 54,78% del mercato (da inizio anno la flessione è del -7%, quota di mercato 59,01%); le flotte rimangono sostanzialmente invariate (-0,17%), con una quota al 5,09%, nel cumulato perdono il -1,93% (quota di mercato 5,06%). **Le auto-immatricolazioni (incluso l’uso noleggio)**, secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, registrano nel mese il -10,95%, con una quota di mercato che si attesta a circa il 9%, a livello cumulato perdono il -6,34% rispetto al 2024 (da notare l’incremento del +4,11% in capo alle auto-immatricolazioni delle aziende concessionarie). Il noleggio, nel mese, registra il +4,25% (essenzialmente guidato dal +13,57% del Lungo Termine), da inizio anno, al contrario, il noleggio registra segno negativo (-4,02).

Passiamo ora all’analisi delle alimentazioni: le auto a benzina perdono il -21,26% (-19,42% da inizio anno), il diesel registra un importante calo del -35,81% (-38,59 da inizio anno), GPL -2,62% (-6,93% da inizio anno). L’ibrido Full e Mild guadagna +11,97%, ibrido plug-in +19,32%, le vetture ibride rappresentano nel complesso il 48,81% del mercato. I veicoli elettrici presentano un segno fortemente positivo nel mese (+39,58%), portando la quota di mercato al 5%.

AUTO: FEDERAUTO, BENE NON-PAPER SU SETTORE, TRE PROPOSTE PER DECARBONIZZAZIONE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 mar - 'Federauto si riconosce nel non-paper sulle prospettive dell'automotive, presentato dal Governo italiano e ribadisce in tre punti la posizione di Federauto: rendere piu' flessibili le regole sulle multe per la case produttrici di autoveicoli; anticipare al quest'anno la verifica sul Regolamento Co2 per accertarne l'efficacia; revisionare il testo e di modificare l'approccio - ideologico e dirigistico - al tema della transizione puntando tutto su un'unica tecnologia - quella del veicolo elettrico - che non sta ricevendo dal mercato il riscontro che si attendevano i redattori dei piani e dei regolamenti Ue, anziche' applicare il principio della neutralita' tecnologica, sollecitata anche dal Piano Draghi per rendere anche i carburanti rinnovabili (in primis, Biofuels, HVO e Biometano) vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti'. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, in occasione del tavolo Automotive, convocato dal ministro per le Imprese e il Made in Italy, Adolfo Urso, ricordando che le multe sono state solo rinviate e non cancellate. Inoltre, al Governo italiano, Federauto chiede 'di ridisegnare il sistema fiscale del settore, sul modello dei principali paesi europei, anziche' penalizzare ulteriormente uno dei mercati piu' resilienti riducendo i benefit delle auto aziendali e su quello dei veicoli commerciali di istituire un fondo di investimenti pluriennale, per favorire lo svecchiamento del parco circolante', ha concluso Artusi.

Federauto sostiene il Governo sulla transizione: più flessibilità e neutralità tecnologica per il futuro dell'auto

di Carlotta Nicoletti

Ven 14 Marzo 2025

Massimo Artusi al Tavolo Automotive: servono regole più flessibili per le case produttrici, revisione del Regolamento CO2 e approccio tecnologicamente neutrale

Federauto si schiera a favore del “Non-Paper” del Governo italiano sulla transizione del settore automotive. Il presidente Massimo Artusi, intervenendo al Tavolo Automotive convocato dal ministro Adolfo Urso, ha ribadito tre punti chiave: maggiore flessibilità nelle sanzioni per le case automobilistiche, anticipazione della verifica sul Regolamento CO2 e un cambio di approccio nella transizione, oggi troppo focalizzata sull'elettrico, come riporta Ferpress.

Critiche alla normativa UE – Secondo Artusi, l'attuale regolamentazione impone un modello rigido che spinge esclusivamente sull'auto elettrica, senza considerare alternative come biocarburanti e idrogeno. «Il mercato sta rifiutando la trazione elettrica», ha affermato, sottolineando come il principio della neutralità tecnologica dovrebbe essere centrale nelle decisioni europee.

Sanzioni e misurazione CO2 – Federauto critica la scelta di posticipare, ma non cancellare, le multe per le case automobilistiche. Artusi ha evidenziato anche il metodo di calcolo delle emissioni, ritenuto fuorviante: «Applicare solo il Tank-to-Wheels (dal serbatoio alle ruote) favorisce l'elettrico in modo surrettizio, senza reali benefici ambientali».

Settore da tutelare – Il presidente di Federauto ha anche lanciato un appello per una riforma fiscale del settore e l'istituzione di un fondo per il rinnovo del parco veicoli commerciali, oggi tra i più obsoleti d'Europa. «Serve un approccio pragmatico, non imposizioni che penalizzano chi lavora con i mezzi», ha concluso.



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

Federauto: Artusi al tavolo automotive, appoggio a non-paper del Governo e ai tre punti per decarbonizzazione

(FERPRESS) – Roma, 14 MAR – «Federauto si riconosce nel Non-Paper sulle prospettive dell'automotive, presentato dal Governo italiano e ribadisce in tre punti la posizione di Federauto: rendere più flessibili le regole sulle multe per la case produttrici di autoveicoli; anticipare al quest'anno la verifica sul Regolamento CO2 per accertarne l'efficacia; revisionare il testo e di modificare l'approccio – ideologico e dirigitico – al tema della transizione puntando tutto su un'unica tecnologia – quella del veicolo elettrico – che non sta ricevendo dal mercato il riscontro che si attendevano i redattori dei piani e dei regolamenti UE, anziché applicare il principio della neutralità tecnologica, sollecitata anche dal Piano Draghi per rendere anche i carburanti rinnovabili (in primis, Biofuels, HVO e Biometano) vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti». Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi, intervenendo oggi al Tavolo Automotive, convocato dal ministro per le Imprese e il Made in Italy, Adolfo Urso.

MOTORIONLINE

#FORUMAutoMotive 2025 | Vanini (Federauto): “Non si può imporre l’auto elettrica ai consumatori” [INTERVISTA VIDEO]

Il vice presidente di Federauto ribadisce la necessità di assicurare la libertà di scelta

#FORUMAutoMotive 2025



L'imposizione dell'auto elettrica non è la scelta giusta per far progredire la transizione ecologica. Ne è fermamente convinto **Plino Vanini**, vice presidente di **Federauto**, l'associazione italiana dei concessionari auto, come ha raccontato ai nostri microfoni in occasione dell'edizione del decennale di #FORUMAutoMotive che si sta svolgendo in questi giorni a Milano.

L'auto elettrica non può essere imposta

Sulla questione della transizione e della strada tracciata dall'Europa, Vanini spiega: “Per noi la **neutralità tecnologica** è stata sempre il nostro punto di partenza. Abbiamo costantemente portato avanti le nostre istanze presso tutte le istituzioni, con il governo italiano che si è fatto promotore delle stesse istanze in Europa, rappresentando quello che noi ripetiamo da anni. Cioè, che **non è possibile imporre l'acquisto dell'auto elettrica al consumatore**, ma bisogna mettere il consumatore in condizione di poter scegliere”.

L'accelerazione sull'elettrico una scelta scellerata

Vanini sottolinea poi come l'Ue abbia fatto un passo più lungo della gamba: “Si è fatto un' **accelerata scellerata** che ha portato aziende e imprese al punto in cui siamo. La realtà è che **il mercato dell'elettrico in Italia fa fatica a raggiungere il 5%**, ed in Europa è un po' più alto ma con la forte incidenza delle autoimmatricolazioni. Credo che l'elettrico ha un suo spazio, ma non può coprire il totale della scelta dei consumatori, perché non siamo pronti, perché non ci sono le infrastrutture necessarie e perché le tecnologie danno risposte ad alcune esigenze e non ad altre”.

No agli incentivi, si a rivedere la fiscalità dell'auto

Sulle proposte avanzate da Federauto per rilanciare il mercato automobilistico italiano, Vanini conferma la **contrarietà agli incentivi**: “Noi non siamo per gli incentivi perché non portano da nessuna parte. La prima cosa da fare è invece **rivedere la fiscalità dell'auto**, mettendo in condizioni aziende e imprese di poter far sì che l'acquisto di auto nuove sia compatibile con le loro esigenze, quindi non orientata a favorire esclusivamente l'elettrico. In questo modo si andrebbe a creare un percorso virtuoso dove molte molte centinaia di migliaia di automobili tornerebbero sul mercato dell'usato, e quindi più vicine a quei consumatori che non sono in condizioni di avvicinarsi all'acquisto di un'auto nuova ma che sono comunque possessori di veicoli ante-Euro 4 che hanno la maggiore responsabilità delle emissioni inquinanti”.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



FEDERAUTO: "PIÙ FLESSIBILITÀ SU BIOCARBURANTI E MEZZI PESANTI"

Il presidente Artusi ha sottolineato l'impegno del governo sulla decarbonizzazione ma ha chiesto interventi concreti su biocarburanti e trasporto pesante, criticando l'assenza di soluzioni definitive.

26 marzo 2025

Massimo Artusi, presidente di [Federauto](#), ha espresso apprezzamento per l'impegno della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, nel perseguire una decarbonizzazione pragmatica dei trasporti durante l'ultimo Consiglio europeo. *"Meloni ha portato avanti l'idea di una neutralità tecnologica, puntando sulla concretezza"*, ha dichiarato Artusi, commentando le discussioni sulla transizione ecologica.

Il presidente di Federauto ha poi evidenziato come, nonostante l'anticipazione dei controlli sui target di CO2 per auto e furgoni e il rinvio delle multe per le case automobilistiche che non raggiungeranno gli obiettivi di emissioni, la misura sia stata considerata solo parziale. *"Servirebbe una revisione dei criteri di calcolo delle emissioni, con un maggiore supporto ai biocarburanti, evitando confusione con gli e-fuels, e un intervento immediato sul trasporto pesante"*, ha sottolineato.

Artusi si è detto soddisfatto per l'invito del Consiglio europeo alla Commissione di proporre una **maggiore flessibilità per il 2025 sui livelli di CO2 per auto e furgoni**, ma ha fatto notare l'assenza di soluzioni concrete sui temi cruciali, come i biocarburanti e il trasporto pesante, con una continua spinta verso l'elettrificazione totale. Infine, Artusi ha auspicato che *"la posizione del governo italiano si traduca in azioni concrete nei prossimi giorni, puntando a un processo di decarbonizzazione che risponda alle sfide climatiche, economiche e sociali"*.

ANSA

Federauto, più flessibilità per biocarburanti e mezzi pesanti



"Abbiamo apprezzato l'impegno della nostra presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, nel perseguire, davanti ai suoi omologhi nel Consiglio Ue, una decarbonizzazione dei trasporti all'insegna di una neutralità tecnologica improntata al pragmatismo e alla concretezza".

Lo afferma il presidente di Federauto, Massimo Artusi.

"Dopo la decisione di anticipare la verifica sui target CO2 per auto e furgoni e il rinvio delle multe per le case che non riusciranno a raggiungere gli utopistici obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 già da quest'anno - prosegue Artusi - Federauto ha da subito considerato che si trattasse di una misura parziale e non decisiva, sostenendo la necessità di ridefinire il criterio di calcolo delle emissioni, valorizzando i biocarburanti (da non confondere con gli e-fuels, già autorizzati dopo il 2035 e, comunque, di alto costo e limitato impiego) e intervenendo da subito anche nel settore del trasporto pesante, che è quello che incontra le maggiori difficoltà spesso insormontabili nell'adeguarsi a una indistinta elettrificazione di massa.

Prendiamo, pertanto, atto con soddisfazione che il documento conclusivo del Consiglio europeo invita la Commissione a presentare senza indugio una proposta mirata di flessibilità aggiuntiva rispetto alla tappa del 2025 prevista dal regolamento che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni e a portare avanti la revisione prevista da tale regolamento. Ma non possiamo evitare di sottolineare come continui a essere omesso ogni riferimento chiaro e definitivo sui temi strategici - biocarburanti e trasporto pesante - da noi evidenziati, lasciando trasparire un'intenzione di flessibilità limitata ad automobili e furgoni e comunque in continuità con la linea dell'elettrificazione totale. Ci auguriamo di essere smentiti dai fatti nelle prossime ore".



Biocarburanti e trasporto pesante: cosa si nasconde dietro le “dimenticanze” dell’Ue?



Perché l’Europa continua a “dimenticare” di mettere, nero su bianco, nei propri documenti un riferimento chiaro e definitivo sull’impiego di biocarburanti nel trasporto pesante? Sono sempre più le persone che si stanno ponendo questa domanda. E fra loro c’è anche il presidente di Federauto Massimo Artusi, che per non lasciare spazio a interpretazioni il proprio pensiero in proposito ha deciso di scriverlo, in un comunicato stampa diffuso all’indomani dell’invito, rivolto dal Consiglio europeo alla Commissione Ue rivedere le regole del gioco in materia di alimentazione dei mezzi “presentando senza indugio una proposta mirata di flessibilità aggiuntiva rispetto alla tappa del 2025 prevista dal regolamento che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni e a portare avanti la revisione prevista da tale regolamento”, come riporta un comunicato stampa diffuso dall’associazione.

Un comunicato che si apre con parole di apprezzamento, rivolte alla presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, “per aver saputo “perseguire, davanti ai suoi omologhi nel Consiglio Ue, una decarbonizzazione dei trasporti all’insegna di una neutralità tecnologica improntata al pragmatismo e alla concretezza”, ma che si chiude con toni decisamente “meno soddisfatti”, esprimendo “l’augurio di essere smentiti dai fatti nelle prossime ore”. Smentiti su cosa? Sul fatto che quelle dimenticanze, quelle “omissioni” nei documenti scritti non nascondano “ un’intenzione di flessibilità limitata ad automobili e furgoni e comunque in continuità con la linea dell’elettrificazione totale.

Dopo la decisione di anticipare la verifica sui target CO2 per auto e furgoni e il rinvio delle multe per le case che non riusciranno a raggiungere gli utopistici obiettivi di riduzione delle emissioni di

CO2 già da quest'anno", aggiunge sempre Massimo Artusi, "Federauto ha da subito considerato che si trattasse di una misura parziale e non decisiva, sostenendo la necessità di ridefinire il criterio di calcolo delle emissioni, valorizzando i biocarburanti (da non confondere con gli e-fuels, già autorizzati dopo il 2035 e, comunque, di alto costo e limitato impiego) e intervenendo da subito anche nel settore del trasporto pesante, che è quello che incontra le maggiori difficoltà – spesso insormontabili – nell'adeguarsi a una indistinta elettrificazione di massa".

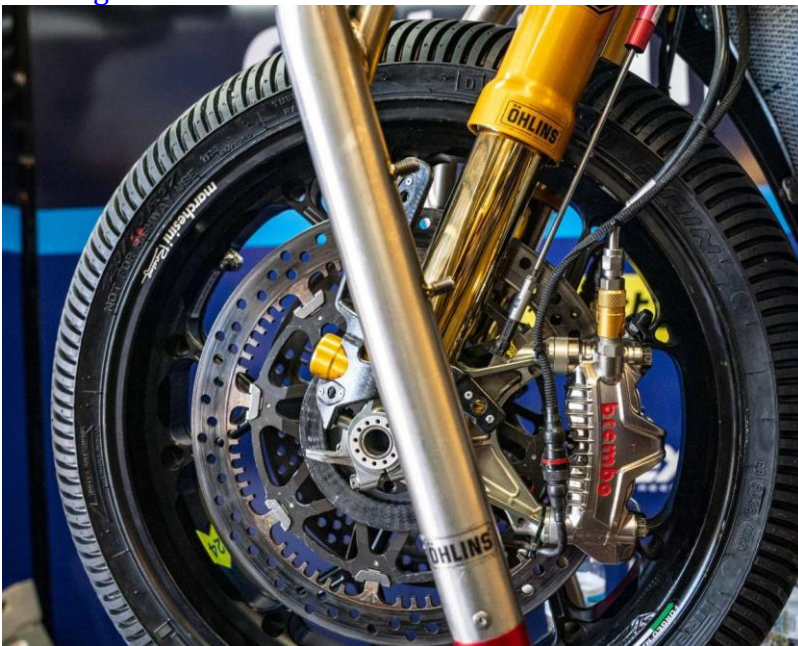
La conclusione? "Ci auguriamo di essere smentiti dai fatti nelle prossime ore e continuiamo a confidare che l'impegno coerentemente e costantemente dimostrato personalmente dalla stessa presidente Giorgia Meloni si traduca nei prossimi giorni in un'attenta vigilanza affinché la linea del governo italiano – che Federauto ha sempre dichiarato di condividere pienamente – possa finalmente tradursi in atti concreti e condurre a un processo di decarbonizzazione che coinvolga in modo credibile e razionale sia le autovetture che i veicoli pesanti, capace di rispondere contemporaneamente alle tre emergenze: climatica, economica e sociale".

IL GIORNALE

Settore auto, l'Italia continua il pressing su Bruxelles

Rispetto ai piani del “tutto elettrico” dal 2035, si punta al pragmatismo e al rilancio di un sistema industriale, imprese della componentistica incluse, in forte difficoltà. E che si vorrebbe riconvertire a produrre materiale bellico

[Pierluigi Bonora](#) 26 Marzo 2025 - 15:32



Da una parte, il plauso di Federauto, la Federazione dei concessionari, attraverso il suo presidente Massimo Artusi, per l'impegno del premier [Giorgia Meloni](#) "nel perseguire, davanti ai suoi omologhi nel recente Consiglio Ue, una decarbonizzazione dei trasporti all'insegna di una neutralità tecnologica improntata al pragmatismo e alla concretezza". Il che significa insistere sulla considerazione dell'importanza dei biocarburanti, insieme alla centralità del trasporto pesante, entrambi gravemente ignorati nel “Piano d'azione” presentato dalla presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen. Dall'altra parte, ecco la “Proposta di risoluzione sull'industria automotive”, redatta dal gruppo Patrioti per l'Europa, con Isabella Tovaglieri relatrice “ombra” per la delegazione italiana della Lega, che nei prossimi giorni sarà illustrata a Strasburgo.

L'Italia continua il pressing su Bruxelles affinché la politica del settore auto venga rivista, rispetto ai piani del “tutto elettrico” dal 2035, all'insegna del pragmatismo e del rilancio di un sistema industriale, imprese della componentistica incluse, in forte difficoltà e che si vorrebbe riconvertire a produrre materiale bellico.

Una manovra a tenaglia, quella italiana, e non soltanto dal punto di vista politico, ma anche con il contributo della filiera dei combustibili rinnovabili, allo scopo di sensibilizzare cittadini e decisori di tutta l'Ue sulle potenzialità di questi prodotti in tema di decarbonizzazione.

In proposito, è infatti partito il “Tour d’Europa, un viaggio di tre mesi attraverso 20 diversi Paesi del Vecchio continente, che ha l’obiettivo di dimostrare l’efficacia “green” dei biocarburanti in purezza e miscelati, per altro già disponibili in migliaia di punti vendita distribuiti in tutto il continente nonché impiegati su veicoli leggeri e pesanti in circolazione.

“Occorre lavorare insieme - spiega Gianni Murano, presidente di Unem (Unione nazionale energie per la mobilità, l’ex Unione petrolifera) - per raggiungere l’obiettivo del Net zero emissions al 2050 senza però distruggere l’industria europea, permettendo ai consumatori di scegliere la soluzione più adatta alle loro esigenze e alle loro preferenze. I biocarburanti sono prodotti che possono svolgere, affiancati ai veicoli elettrici, un ruolo cruciale per una transizione sostenibile ed equilibrata, favoriti da motorizzazioni sempre più digitali ed efficienti, con una significativa componente elettrica. La conferma arriva dai dati sulle nuove immatricolazioni, inclusa l’ultima rilevazione di febbraio, dove in Italia l’ibrido raggiunge una quota di mercato vicina al 45%, mentre a livello europeo supera il 35%”.

Intanto, nella “Proposta di risoluzione sull’industria automotive”, che sarà presentata la prossima settimana a Strasburgo, si parla anche di salvaguardia dei veicoli storici, “al fine di consentirne la conservazione, il restauro e l’utilizzo, nel rispetto del loro ruolo nel patrimonio tecnico e industriale”, come precisa l’eurodeputata Tovaglieri.

Un punto fondamentale, questo, in un periodo in cui si tende a trascurare il Dna di marchi e modelli che hanno fatto la storia delle quattro ruote, standardizzando e mescolando stile e contenuti, abbandonando motori simbolo di passione e, soprattutto, di un “made in Italy” da difendere a tutti i costi e tramandare alle nuove generazioni.

Auto: riparte dal 13 al 15 maggio l'Automotive Dealer Day



Riparte per l'edizione numero 23 l'Automotive Dealer Day (ADD) – House of Mobility, l'appuntamento clou per le reti italiane di distribuzione. Organizzato come di consueto da Quintegia, il centro di studi e ricerche trevigiano, l'ADD 2025 si svolgerà dal 13 al 15 maggio nella Fiera di Verona nei padiglioni 11 e 12. Il titolo di quest'anno sarà: Decoding Revolution. La lunga serie di convegni e di incontri su cui è imperniata la manifestazione avrà infatti come obiettivo quello di non limitarsi a osservare il cambiamento, ma di decifrarlo, offrendo chiavi di lettura concrete per il futuro della mobilità.

Nel lungo elenco dei relatori ci sono, tra gli altri, il Chief operating officer Enlarged Europe di Stellantis, Jean-Philippe Imparato, lo Special advisor per l'Europa di BYD, Alfredo Altavilla, il presidente di Federauto, Massimo Artusi e quello di AsConAuto, Roberto Scarabel.

I tre giorni di dibattito, si legge in una nota, saranno finalizzati a individuare quali rivoluzioni del settore avranno un impatto concreto nei prossimi anni, trasformandosi in sfide urgenti, e quali rappresentano invece opportunità strategiche da valutare in una prospettiva di medio-lungo termine. In particolare, verranno approfonditi i temi relativi alle auto elettriche, ai nuovi brand, all'intelligenza artificiale, al capitale umano, alla marginalità e alle aspettative del consumatore.

Artusi: «Maggiore flessibilità per il futuro di biocarburanti e mezzi pesanti»

26 marzo 2025 | 10:36

ROMA – «Accogliamo con favore l'impegno della presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che nel recente Consiglio europeo ha ribadito la necessità di una decarbonizzazione dei trasporti basata sulla neutralità tecnologica, con un approccio pragmatico e concreto». Così Massimo Artusi, presidente di FEDERAUTO, ha commentato i risultati dell'ultimo summit Ue.

Artusi ha poi sottolineato come la decisione di anticipare la revisione dei target di CO₂ per auto e furgoni, così come il rinvio delle sanzioni per i produttori che non riusciranno a rispettare i rigidi obiettivi di riduzione delle emissioni, sia un passo avanti, ma insufficiente: «Si tratta di un intervento parziale, che non risolve il problema alla radice. **È fondamentale ridefinire il calcolo delle emissioni, valorizzando i biocarburanti** – da non confondere con gli e-fuels, già approvati dopo il 2035 ma con costi elevati e impieghi limitati – e includendo nel dibattito anche il trasporto pesante, il settore che più fatica ad adattarsi a un'elettrificazione forzata».

Il presidente di Federauto ha poi espresso un cauto ottimismo riguardo al documento conclusivo del Consiglio europeo: «Accogliamo con soddisfazione l'invito alla Commissione a introdurre maggiore flessibilità rispetto ai target 2025 sulle emissioni di CO₂ per auto e furgoni. Tuttavia, rimane un silenzio preoccupante su due aspetti cruciali: **biocarburanti e trasporto pesante**. Il rischio è che la flessibilità concessa si limiti solo alle auto, restando in linea con la strategia di elettrificazione totale».

Infine, Artusi ha lanciato un appello affinché il governo italiano continui a vigilare sulla questione: «Ci auguriamo di essere smentiti nei prossimi giorni e che l'impegno costante della presidente Meloni si traduca in misure concrete. Servono scelte equilibrate, che permettano una transizione sostenibile sia per le auto che per i veicoli pesanti, in grado di affrontare con realismo le tre grandi sfide del nostro tempo: climatica, economica e sociale».

Artusi (Federauto): “Maggiore flessibilità per il futuro di biocarburanti e mezzi pesanti”

Il commento di Artusi ai lavori dell'ultimo Consiglio europeo



Federauto, associazione che riunisce i concessionari italiani, ha accolto positivamente le istanze presentate dal governo italiano all’ultimo Consiglio europeo sulle necessità di rivedere il percorso di transizione ecologica dei trasporti.

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha dichiarato: “Abbiamo apprezzato l’impegno della nostra presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, nel perseguire, davanti ai suoi omologhi nel Consiglio Ue della scorsa settimana, una **decarbonizzazione dei trasporti all’insegna di una neutralità tecnologica** improntata al pragmatismo e alla concretezza”.

“Dopo la decisione di anticipare la verifica sui target CO2 per auto e furgoni e il rinvio delle multe per le case che non riusciranno a raggiungere gli utopistici obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 già da quest’anno – ha continuato Artusi – Federauto ha da subito considerato che si trattasse di una misura parziale e non decisiva, sostenendo la necessità di ridefinire il criterio di calcolo delle emissioni, valorizzando i biocarburanti (da non confondere con gli e-fuels, già autorizzati dopo il 2035 e, comunque, di alto costo e limitato impiego) e intervenendo da subito anche nel settore del trasporto pesante, che è quello che incontra le maggiori difficoltà – spesso insormontabili – nell’adeguarsi a una indistinta elettrificazione di massa”.

Continua a mancare chiarezza su biocarburanti e trasporto pesante

“Prendiamo, pertanto, atto con soddisfazione, – ha detto ancora il presidente Federauto – che il documento conclusivo del Consiglio europeo invita la Commissione a presentare senza indugio una proposta mirata di flessibilità aggiuntiva rispetto alla tappa del 2025 prevista dal regolamento che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni e a portare avanti la revisione prevista da tale regolamento. Ma non possiamo evitare di sottolineare come continui ad essere omesso ogni riferimento chiaro e definitivo sui temi strategici – **biocarburanti e trasporto pesante** – da noi evidenziati, lasciando trasparire un’intenzione di flessibilità limitata ad automobili e furgoni e comunque in continuità con la linea dell’elettrificazione totale”.

“Ci auguriamo – ha concluso Artusi – di essere smentiti dai fatti nelle prossime ore e continuiamo a confidare che l’impegno coerentemente e costantemente dimostrato personalmente dalla stessa presidente Meloni si traduca nei prossimi giorni in un’attenta vigilanza affinché la linea del governo italiano – che Federauto ha sempre dichiarato di condividere pienamente – possa finalmente tradursi in atti concreti e condurre a un processo di decarbonizzazione che coinvolga in modo credibile e razionale sia le autovetture che i veicoli pesanti, capace di rispondere contemporaneamente alle tre emergenze: climatica, economica e sociale”.



Radio/TV/Eventi

12 Marzo 2025

CAMPO BASE DISTRIBUZIONE – ha partecipato Massimo Artusi, presidente Federauto.