



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Gennaio 2025



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	14
Radio/TV/Eventi.....	38



Cartaceo

NEL 2024 VENDITE -0,5%

Il mercato
italiano
ha perso il 18%
dal periodo
pre Covid

Filomena Greco — a pag. 4

In Italia il mercato 2024 ristagna (-0,5%) Dal 2019 il 18% di vetture vendute in meno

Settore in crisi

A dicembre vendite in calo del 4,9%. Stellantis ha perso quasi il 10% in un anno

Filomena Greco
TORINO

Il mercato dell'auto in Italia chiude l'anno con immatricolazioni in calo dello 0,5% sul 2023 e una serie di incognite sul 2025. A cominciare dalle possibili conseguenze delle strategie che le case produttrici dovranno adottare per ridurre il rischio di multe nel corso dell'anno, riequilibrando il mix di motorizzazioni da immatricolare. E senza dimenticare poi l'assenza di incentivi a sostegno della domanda, almeno stando alle attuali intenzioni espresse dal Governo. Nel mese di dicembre, le immatricolazioni sono state 105.715, in calo del 4,9% su dicembre 2023. Da gennaio le auto vendute sono state un milione e 558.704, lo 0,5% in meno rispetto all'anno prima e oltre il 18% in meno rispetto ai volumi del 2019, pari a oltre 350mila autovetture. In questo contesto l'elettrico in Italia resta inchiodato ad una quota di mercato pari al 4,2% e registra in un anno un calo dei volumi comunque di quasi l'1%, nonostante gli incentivi che per questa

categoria di auto si sono volatilizzati in un solo giorno. Stellantis chiude l'anno con volumi in calo del 10% mentre le immatricolazioni di dicembre in forte discesa (-18,1%) sono state condizionate dall'andamento di Fiat, che ha perso nel mese il 40% dei volumi pur restando il primo brand.

L'equazione necessaria a sostenere il mercato auto nel suo complesso, dunque, risulta ancora difficile da chiarire in maniera univoca per gli operatori del settore. L'Unrae (case produttrici estere) chiede una «con-



IL CONTATORE DELLA CRISI

Il contatore della crisi calcola i giorni di calo della produzione italiana dal 1° febbraio 2023, il momento di avvio della lunga sequenza di segni meno che caratterizza la nostra industria manifatturiera. L'ultimo aumento della produzione industriale, infatti, risale al gennaio dell'anno scorso.

grua, coerente e continuativa attenzione di sostegno al mercato delle nuove tecnologie». Per Federauto (concessionari), «gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché - spiega il presidente Massimo Artusi - arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto, hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo». Anfia (filiera auto) mette insieme i due fronti della crisi, il mercato e la produzione: «Oltre alla debolezza che permane nel mercato - sottolinea il presidente Roberto Vavassori - continuiamo ad essere l'unico Paese con un divario enorme tra i veicoli venduti e quelli prodotti a livello nazionale». Il 2025 sarà un anno difficile, su questo ci sono pochi dubbi, «mentre l'attesa per il 2026 - aggiunge Vavassori - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit, è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia».

In casa Stellantis, l'anno chiude con un calo delle immatricolazioni del 10% e una quota di mercato scesa sotto il 30%. A soffrire sono soprattutto i marchi ex Fca, Fiat, Lancia e Maserati, mentre Jeep e Alfa Romeo iniziano a risalire la china grazie ai nuovi modelli, Avenger - il SUV più

venduto in Italia - e Junior. Fiat perde il 40% dei volumi nel mese e il 17% da inizio anno. L'andamento negativo di dicembre - Fiat sconta l'attesa dell'arrivo sul mercato della Nuova Panda e le prestazioni deboli della famiglia allargata di 500 e 600 - fa scivolare il brand italiano per eccellenza al quarto posto nel mese per volumi di vendite dopo Dacia, Toyota/Lexus e Volkswagen mentre resta il primo marchio se si guarda alle performance dell'intero anno, sebbene con una quota di mercato ridotta dall'11 al 9%. Lancia paga il prezzo della fine della vecchia Ypsilon e del lancio del nuovo modello e da gennaio perde un terzo delle immatricolazioni. Anno difficile anche per Maserati che vede ridurre all'osso la gamma e calare del 41%. Anche il Gruppo Volkswagen archivia un mese deludente ma tiene i volumi nell'anno (+0,42%) grazie al contributo positivo di Skoda e Audi. Renault recupera volumi da gennaio (+10%) e sfiora il 12% di quota di mercato. Tra i new comer, la cinese MG archivia un anno con immatricolazioni in crescita di oltre il 30% e una quota di mercato al 2,5% mentre inizia la sua corsa sul mercato italiano Byd che registra 2.886 immatricolazioni, 1.700 solo nell'ultimo trimestre. Ma tra le performance migliori c'è quella messa a segno da Toyota che insieme a Lexus chiude un anno con volumi in crescita del 25% e con una quota di mercato più alta di due punti rispetto al 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

L'INTERVISTA 1 / ADOLFO DE STEFANI, DE STEFANI GROUP

«Elettrico di nicchia, l'usato è attrattivo»

Adolfo Cosentino De Stefani (nella foto con i nipoti Andrea e Luca Barbera), ex presidente nazionale di Federauto, è il titolare di De Stefani Group, concessionaria Mercedes, Smart, MG, Renault, Nissan e Dacia.

De Stefani, come si può definire il mercato dell'auto del 2024?

«Il 2024 è stato contraddistinto da una notevole pressione per poter raggiungere l'immatricolato del 2023, quindi ha evidenziato che il mercato Italia, con gli attuali prezzi delle autovetture, non possa essere superiore a 1.600.000 nuove immatricolazioni anno».

Quali sono i modelli di successo?

«Per quanto riguarda i nostri marchi, sicuramente tutti i modelli delle gamme Dacia ed MG, particolarmente apprezzate per l'ottimo rapporto qualità prezzo. E poi, GlA per Mercedes-Benz».

Cosa si prevede per il 2025?

«Mi aspetto un mercato con performance in leggero calo rispetto al 2024».

Come giudica il mercato dell'elettrico che avrebbe dovuto fornire dati e cifre importanti?

«Resta un mercato di nicchia e, senza incentivi, appunto importanti, non può avere possibilità di sviluppo, anche se poi, tutti i marchi offrono ormai un discreto numero di modelli Bev».

In una tale situazione, che ruolo può giocare l'usato?

«L'usato continua ad avere una certa attrattività, in modo particolare per le vetture con meno di 5 anni di vita. Proprio in conseguenza dell'impennata dei prezzi del nuovo, un buon usato è sempre una opzione interessante».



L'ANALISI

«Quest'anno mi aspetto performance in leggero calo rispetto a quanto registrato nel 2024»



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951



AUTOMOTIVE

Vendite auto in calo full electric in crisi e 2024 da scordare

Giù le immatricolazioni in Puglia

GIANPAOLO BALSAMO

● Un anno in frenata per il mercato auto in Puglia e nel resto d'Italia con le vendite e le immatricolazioni che fanno registrare un preoccupante segno meno.

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, infatti, a dicembre il mercato autoveicoli ha registrato 105.715 immatricolazioni, con una variazione al -4,9% su dicembre 2023, portando a chiudere l'intero 2024 con un totale di 1.558.704 unità, pari al -0,5% sull'anno 2023. Negli ultimi tre giorni dello scorso mese di dicembre è stato immatricolato il 29,7% del totale mercato.

Un calo che, a ben vedere, non riguarda solo il settore elettrico: nell'anno appena trascorso sono state immatricolate nella Penisola 64.983 vetture full electric, il 2% in meno rispetto al 2023. Solo nel mese di dicembre le auto elettriche registrate in Italia sono 5.853, il 14% in meno rispetto allo stesso mese del 2023.

«L'anno chiude con un numero di vendite analogo al 2023 - ha commentato Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana concessionari auto - ma quello fu un anno in crescita, con un saldo attivo del 18% che ci aveva fatto sperare di tornare ai livelli precedenti il Covid. Invece non è stato così: alla fine di un 2024 in altalena - influenzato da una politica di incentivi tardiva e occasionale - il risultato finale è quello che abbiamo davanti agli occhi. La struttura delle ven-

dite mostra che vanno bene solo le ibride, mentre le elettriche segnano una fortissima difficoltà a crescere che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolate dai concessionari, spesso vincolate dai costruttori. Alla fine, gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché - arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto - hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo».

L'effetto attesa dell'ecobonus, come al solito, prima ha frenato il mercato poi lo ha improvvisamente e per poco tempo dilatato, suscitando qualche illusione.

«Per questo, più che gli incentivi, serve una politica fiscale sull'auto equa e condivisa, che metta ordine nella giungla delle imposizioni che gravano sugli autoveicoli e ridistribuisca più razionalmente il carico fiscale», aggiunge Artusi.

Passando ad analizzare la struttura del mercato dal lato delle alimentazioni, nel mese di dicembre in Puglia come altrove l'unico settore a segnare un incremento positivo (+10,84%) è quello dell'ibrido (mild+full), da registrare una perdita del -25,12% per l'ibrido alla spina e del -13,8 per quanto riguarda l'elettrico. Su base annuale, guadagnano l'ibrido rappresenta il 40% del mercato), le alimentazioni a Benzina (+1,70%) e GPL (+2,28%); le altre alimentazioni perdono, anche in maniera con-

sistente: Ibrido plug-in -25,8%, Diesel -21,6%.

«Nello scenario 2025, ci auguriamo scaturiscano decisioni delle nuove istituzioni europee in materia di Green Deal Automotive fra cui, naturalmente, la revoca del sistema di sanzioni a carico dei costruttori che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti, non trovano nel mercato le risposte ad un programma politico che si sta dimostrando irrealizzabile. Se quelle sanzioni dovessero rimanere, infatti - conclude il presidente di

Federauto - le conseguenze sarebbero pesantissime e non solo per i costruttori. Perché questi ultimi, per mantenere le percentuali di veicoli a zero emissioni in un mercato che non li vuole, saranno costretti ad abbassare le quote di produzione dei veicoli ad alimentazione fossile (quelli cioè che hanno più mercato) ed aumentare il prezzo al consumatore. Il che porterà a un ulteriore calo delle immatricolazioni, e al ridimensionamento delle reti di vendita con il risultato paradossale che il circolante diventerà sempre più dannoso per l'ambiente, sia in termini di Co2 che di inquinanti, e per la sicurezza».



MERCATO AUTO In calo nel 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

108951

Primo numero del nuovo anno e spazio alle stime di mercato per il 2025.

“Un mestieraccio - come lo ha definito Andrea Cardinali, Direttore generale di Unrae - quello delle previsioni”, dove azzeccare il numero con le relative norme di condotta ci porta indietro all’arte divinatoria dell’aruspicina. Cominciando proprio dall’Associazione di via Abruzzi, l’anno in corso è dato in sostanziale parità con il 2024, nessuna ulteriore specifica. Analoga lettura per Federauto che si appoggia sulla variabile delle multe Cafe, con un mercato “simil 2024” se l’Unione europea dovesse sospendere le sanzioni a carico dei costruttori e flessione nella circostanza contraria. Nessuna ulteriore specifica anche in questo caso. Sulla stessa linea c’è anche Dataforce che però riesce a scendere a un livello di dettaglio maggiore. In particolare l’analista italo-tedesco, abbandonando le tradizionali stime per utilizzatore e sposando sensatamente la valutazione per alimentazione, prospetta un 2025 con due scenari, anch’essi indissolubilmente legati al meccanismo delle sanzioni Cafe. La forchetta va da 1,623 milioni di targhe, cioè da una crescita del 4% sul ’24, a 1.109.000 immatricolazioni, equivalenti a una severa contrazione del 29%. Naturalmente, lo scenario peggiore è destinato a verificarsi qualora l’Ue dovesse confermare e dunque infliggere le sanzioni. In ballo ci sono mezzo milione di immatricolazioni secondo Dataforce, non esattamente *noisette*. Fine delle previsioni, per fortuna. Per quanto è dato di capire, risulta necessaria una certa generica vaghezza per evitare che una lettura delle viscere poco conforme al

IL PUNTO

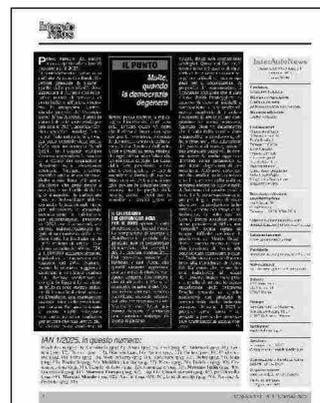
**Multe,
quando
la democrazia
degenera**

futuro possa mettere a repentaglio l’incolumità degli oracoli. D’altro canto va detto che il clima di incertezza, specie quella normativa, prosegue la devastante opera di influenza su tutto il settore dell’auto, Case e Dealer in testa, rendendo ogni stima nient’altro che un esercizio di stile. Le Case, dalla loro posizione, sanno che è consigliabile evitare di attendere le fumate di una politica così volubile e che è meglio trovare le soluzioni meno onerose tra le pieghe delle norme, come i pool per lo scambio di crediti green, o

IL CALENDARIO DEI COMUNICATI ACEA

PER IL 2025 sposta le date di release alla fine del mese. Le tempistiche di stampa e distribuzione postale del giornale non ci permettono di attendere i dati completi dei 31 mercati continentali. Dal prossimo numero di febbraio i dati Acea, che quindi saranno aggiornati con un mese di ritardo, verranno integrati con statistiche di altre fonti. Come di consueto, le tabelle dell’Associazione europea saranno pubblicate, secondo release, sul sito interautonews.com. Mentre i nostri lettori potranno ricevere il cartaceo con maggiore anticipo rispetto al passato.

veicoli ibridi non esattamente ecologici. Quanto ai Dealer, il nostro timore è quello di ritrovarli di latta vestiti a dover accogliere articoli di scarso appeal per il consumatore. A proposito del consumatore, è altamente probabile che il caro cliente dovrà fronteggiare un accesso limitato ai modelli a combustione e che probabilmente sceglierà di ritardare l’acquisto in attesa di una congiuntura con meno incertezze, appunto. Non va dimenticato che il calo delle vendite danneggerebbe la produzione, oltre a ritardare l’elettrificazione del parco e di conseguenza il suo auspicato rinnovo. In questo senso le multe appaiono davvero come strumento di una forma degenerata di democrazia. Abbiamo visto come due analisti su tre considerino l’intervento della politica europea elemento chiave nella definizione del quadro predittivo. Un’Unione europea sempre più fragile, priva di energia e con la produzione industriale, almeno nei Paesi di riferimento, in netto declino. Con il debito pubblico medio ormai prossimo al 90% e una “crescita” ferma ormai da tempo, difficile confutare la previsione di Mario Draghi dove l’Europa rischia la marginalizzazione di fronte alla concorrenza americana e cinese. Dello stesso avviso il neo-eletto alla Presidenza di Acea, Ola Källenius, che, in una lettera indirizzata ai leader dell’Unione, indica tra le priorità quella di attuare le raccomandazioni della relazione Draghi, creando un quadro normativo che migliori la competitività delle industrie europee. Di certo il 2025 si presenta come l’anno in cui progetti e parole dovranno essere trasformati in azioni concrete. 



Artusi (Federauto): “Revisionare tutti i regolamenti europei sui target CO₂”

Al giro di boa del primo anno di mandato abbiamo incontrato Massimo Artusi, Presidente di Federauto. Nell'intervista, Artusi mette in evidenza le priorità dell'Associazione a partire da quella di interagire con i soggetti associativi e con le istituzioni nazionali ed europee per revisionare tempestivamente i regolamenti sui target emissivi di autovetture e veicoli commerciali leggeri e pesanti. (A pagina 7)

Artusi (Federauto): “La priorità è revisionare tutti i regolamenti europei sui target emissivi”

Al giro di boa del primo anno di mandato abbiamo voluto incontrare Massimo Artusi, Presidente di Federauto.

Presidente, ci vuole sottolineare i risultati significativi raggiunti dall'Associazione nel 2024?

“Abbiamo avviato il programma che ho proposto a marzo 2024, in occasione della mia nomina a Presidente, che è imperniato sul rafforzamento della Federazione, valorizzandone il ruolo strategico di cerniera tra prodotto e cliente, migliorandone la struttura e il posizionamento nel rapporto con le istituzioni nazionali e internazionali e con le associazioni più rappresentative della filiera automotive. Ma, direi che il risultato più significativo sia stato quello di essere riuscito a mettere al centro di un processo così complesso i Concessionari, che sono i soggetti che si confermano come i più consapevoli e competenti nel conoscere le reali dinamiche del mercato e di saperne prevedere le reazioni”.

Una associazione che per effetto delle concentrazioni si rivolge a una platea di Dealer sempre più ridotta, come gestite questa cosa?

“Le concentrazioni di Dealer sono un fenomeno che ha origini lontane con una accelerazione che ha caratterizzato gli anni più recenti, ma credo che il quadro si stia ormai stabilizzando con una platea formata da una parte da operatori di grandi dimensioni, dall'altra di Concessionari più piccoli, ma ormai strutturati per crescere autonomamente. In questa situazione, il nostro compito è quello di sostenere tutti, sia quelli che sono presenti sul mercato con grosse organizzazioni, sia quelli più piccoli diffusi sul territorio, sia pure nel rispetto delle rispettive problematiche che poi sono meno diverse di quanto si pensi, soprattutto per quanto riguarda i temi del quadro generale che sono proprio quelli più sensibili in questi giorni”.

Ci vuole segnalare le urgenze che stanno di fronte all'Associazione?

“La priorità strategica è quella di interagire con i soggetti associativi europei e con le istituzioni nazionali ed europee per revisionare tempestivamente i regolamenti sui target emissivi di autovetture e veicoli commerciali leggeri e pesanti, che sono la fonte principale della traiettoria negativa che ha assunto in tutta Europa il mercato dell'auto. Sul piano delle scelte immediate, la priorità è quella di rimuovere l'irrealistico sistema sanzionatorio previsto da questi regolamenti a carico dei Costruttori che - nel caso delle auto-

vetture - non riescono a stare sotto il target dei 94 g/Km di emissione di CO₂ al terminale di scarico della gamma immatricolata al 2025. Analogamente, lo stesso vale per le multe previste a carico dei Costruttori dei veicoli pesanti, ancor più irrealistiche se si pensa che i veicoli pesanti elettrici hanno una considerazione sul mercato reale sostanzialmente pari a zero. Il 'non-paper' elaborato dal Mimit, che sta avendo crescenti consensi da parte di altri Paesi Membri, richiede non solo la rimozione delle multe a carico dei costruttori al 2025, ma anche un'anticipazione di un anno del processo di revisione dei regolamenti sui target CO₂ e la valorizzazione dei carburanti a impronta neutra di carbonio. Si tratta di una posizione che coincide a quella che ormai da molti mesi - e prima di altri - stiamo promuovendo in ogni sede possibile”.



Massimo Artusi,
Presidente Federauto

Come giudica il tavolo di lavoro istituzionale per l'automotive?

“Come Federauto, abbiamo sempre partecipato con impegno e fiducia ai tavoli istituzionali in cui siamo stati coinvolti, anche se preferiremmo che questi tavoli fossero più operativi e meno pletorici. Al Tavolo Automotive promosso dal Mimit, abbiamo sempre insistito sulla necessità di lavorare per una rapida riforma dell'impianto fiscale a carico di autovetture e veicoli commerciali, prevedendo una semplificazione complessiva del sistema e una allocazione del carico fiscale che favorisca, anziché sfavorire, il rinnovo del parco, con vantaggi per l'impatto sull'ambiente e sulla sicurezza”.

L'Agenzia sembrerebbe per molti brand una storia del passato...



I Concessionari si confermano come i più competenti nel conoscere le reali dinamiche del mercato e di saperne prevedere le reazioni

“Il combinato disposto tra il Green deal dei trasporti e la direttiva sulle Reti verticali di vendita è all'origine di una serie di interpretazioni da parte di alcune Case che hanno forzato per tentare di trasformare la propria Rete di vendita, riducendola da una catena di imprenditori autonomi a una sorta di servizio collaterale del produttore. Noi abbiamo fatto notare fin dall'inizio l'incongruità di questa formula: la gestione diretta del mercato da parte di un soggetto così lontano dal cliente non può funzionare. È un po' quello che dicevamo prima sull'evoluzione del Dealer verso la grande dimensione e l'ampliamento dei servizi. Non si tratta soltanto di vendere un oggetto, c'è anche tutto l'accompagnamento postvendita, che poi è quello che consente di fidelizzare il cliente: il costruttore dovrebbe dotare la 'sua' agenzia della stessa quantità e qualità di servizi. Se la sente? Per questo, credo che oggi si parli sempre meno di Concessionari da trasformare in Agenzie. E poi - mi permetta una battuta - come farebbero i produttori in questa fase così drammatica del mercato, se non ci fossero i Concessionari a contribuire - da imprenditori - all'acquisto, attraverso autotricolazioni spesso indotte, di veicoli elettrici che nessuno vuole, aiutando le Case a raddrizzare i propri bilanci?”.

Piano di lavoro 2025? Quale sarà la cosa che vorrete evidenziare maggiormente con la vostra iniziativa?

“Abbiamo di fronte a noi uno scenario forse ancora più critico di come lo avevamo immaginato: il sostanziale rifiuto dell'auto full electric da parte degli automobilisti sta mettendo in ginocchio l'industria europea dell'automotive. Si tratta di conseguenze che stanno diventando drammatiche, ecco perché è diventato urgente fare pressione sulle istituzioni - sia con prese di posizioni pubbliche, sia con consultazioni dirette, sia attraverso le nostre rappresentanze internazionali - perché abbandonino l'impostazione ideologica e tutt'altro che environment-friendly dell'electric-only, seguendo una linea di coerenza per gli obiettivi di decarbonizzazione del sistema, una linea di maggiore pragmatismo e concretezza. La nostra posizione è favorevole a una urgente revisione complessiva dei regolamenti sui target CO₂, sia per i veicoli leggeri sia per quelli pesanti, adottando seri criteri di valutazione sull'impatto dei diversi vettori energetici per le emissioni di CO₂, che dovranno superare l'approccio superficiale del calcolo al 'tailpipe', passando a un approccio che tenga conto di tutte le variabili che contribuiscono alle emissioni di CO₂ (di tipo WtW) e - soprattutto - puntando su un principio di neutralità tecnologica”.



L'INCHIESTA

Le tante valenze del **biometano** nel trasporto di oggi e di domani in uno studio presentato durante un **convegno** di **Federmetano**, dalla società di ricerca e **consulenza RIE**

di Federico Vallini

Transizione energetica e trasporto: lo sappiamo, in Europa va di moda l'elettrico. Che sia un'opzione ragionata o dettata da spinte "esterne" non è il momento né il luogo per discuterne (lo abbiamo fatto e lo faremo ancora) per ora ci basti dire che le alternative al "Dio elettrico" ci sono, e come se ci sono! Prendiamo, ad esempio, il biometano, un carburante che contiene in sé molte, ma molte valenze per sviluppare una mobilità sostenibile. Prima di tutto consente una forte riduzione delle emissioni, calcolate lungo il ciclo di vita del prodotto, rispetto ai combustibili fossili, riduzione che può

giungere al 100% o anche a valori negativi. La crescita del biometano, nonostante tutto, è un tema rilevante nelle politiche europee e nazionali per la transizione energetica: gli obiettivi al 2030 sono molto ambiziosi, tanto da

L'impianto di compostaggio di Contarina, in provincia di Treviso, è il primo a produrre biometano in Italia con i fondi del PNRR.



Lo studio del RIE è stato presentato a Roma, alla fine di settembre in occasione del convegno: "Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna" organizzato da Federmetano.

prevedere una produzione più che decuplicata rispetto all'attuale. È quindi una risorsa che, nell'ambito di un'offerta di tecnologie low e zero carbon complementari, offre sicurezza per la copertura della domanda di mobilità nella complessa fase di transizione. Sono tutte considerazioni contenute nello studio "Le molteplici valenze del biometano per una mobilità sostenibile", realizzato dalla società di ricerca e consulenza RIE, Ricerche Industriali Energetiche, recentemente presentata a Roma, nel corso del convegno "Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna", organizzato da Federmetano, la Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano.

ENERGIA DAI RIFIUTI

Lo studio ha fornito un ritratto del settore: negli ultimi anni la produzione nazionale di biometano, utilizzato nei trasporti, è in forte crescita, anche favorita dalle incentivazioni statali. Nel 2022 il biometano immesso in consumo, incentivato e utilizzato nei trasporti, è stato di 232 milioni di metri cubi, pari al 5% della produzione totale UE di biometano ed equivalente al 7% della produzione nazionale di gas naturale.

Il numero degli impianti è in fase di crescita, come è in aumento la capacità di produzione: se nel 2017 fossero stati solo 7 quelli in esercizio, a fine giugno 2024 sarebbero esistiti 114 siti produttivi allacciati alla rete di trasporto o di distribuzione del gas. Altri 210 gli impianti che hanno richiesto a Snam l'allacciamento alla rete gas e la cui domanda è stata accettata. Trarre energia dai rifiuti sembrerebbe quasi un modo per risolvere tanti dei problemi e tra le materie prime utilizzate per il biometano ci sono proprio

"Il biometano specialmente nella mobilità - ha detto Dante Natali, presidente di Federmetano - può fornire un immediato contributo al complesso e lungo percorso della transizione energetica."



i rifiuti. Su tutte spicca la FORSU (Frazione Organica dei Rifiuti Solidi Urbani, detta anche "umido", la componente dei rifiuti costituita da scarti alimentari e vegetali prodotti a livello domestico e non. Costituisce fino al 50% in peso dei rifiuti solidi urbani.), il cui impiego nel 2022 ha generato il 72% del biometano; ci sono poi gli scarti agricoli e quelli dell'industria agroalimentare per il 13%, le deiezioni animali (raccolte nei grandi allevamenti) e fanghi di depurazione con il 9%, altri rifiuti organici e sottoprodotti per il restante 6%.

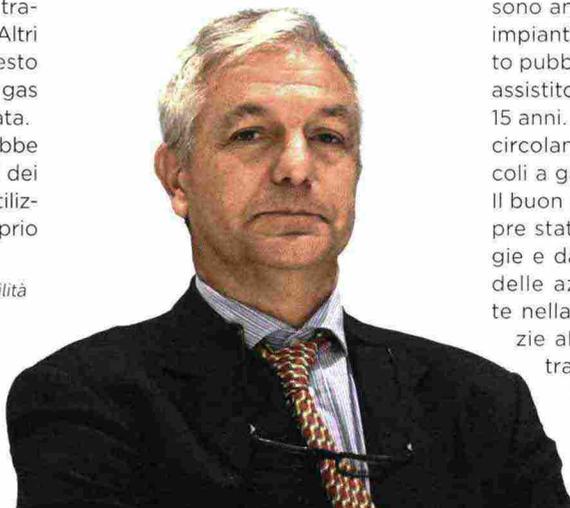
NUMERI IN GRANDE CRESCITA

Il biometano può alimentare veicoli a metano, sia CNG (gas naturale compresso) che GNL (gas naturale liquefatto), senza necessità di modifiche, né all'infrastruttura, né ai motori. Può quindi essere usato come carburante per la mobilità privata, per il trasporto merci su brevi e lunghe distanze e per il trasporto pubblico. Questo

significa che il bio GNC e il bio GNL possono essere immediatamente impiegati per rifornire i veicoli normalmente alimentati a GNC e a GNL, utilizzando le medesime infrastrutture. Ciò permette di ridurre i costi della transizione e salvaguardare l'occupazione delle filiere esistenti.

Già oggi le formulazioni bio stanno gradualmente subentrando al GNC/GNL fossile nel trasporto stradale e hanno raggiunto, nel 2023, un tasso di sostituzione stimabile almeno nel 50-60%, se si considerano anche gli impianti di biometano entrati in produzione ma non ancora incentivati. Come da obiettivo DM 2018 (1,1 mld di metri cubi), nei prossimi anni si raggiungerà il target di sostituire interamente il gas naturale di origine fossile con biometano.

In Italia sono attive circa 1.592 stazioni di rifornimento (67 su autostrada) di GNC (su circa 21.700 punti vendita carburanti complessivi), di cui 167 punti vendita di GNL e 94 dotati di self-service. Ma non basta perché sono anche presenti una trentina di impianti presso aziende di trasporto pubblico. Complessivamente, si è assistito a un raddoppio negli ultimi 15 anni. Per quanto riguarda il parco circolante, è di 1,061 milioni di veicoli a gas naturale GNC+GNL (2%). Il buon successo del metano è sempre stato supportato dalle tecnologie e dalla capacità di innovazione delle aziende italiane specializzate nella componentistica che, grazie alla crescita nel mercato dei trasporti in Italia, hanno saputo cogliere le opportunità.





CARBURANTI ALTERNATIVI

L'IVECO S-Way alimentato a biometano, che ha fatto parte della carovana dell'ultimo Giro d'Italia.



L'INCHIESTA

SCENDE IN CAMPO
FEDERMETANO

Ma come sfruttare appieno il potenziale tecnico di produzione nazionale di biometano? Secondo lo studio RIE, occorrerebbe superare le attuali barriere normative dell'Unione Europea, pianificare in modo coordinato impianti e infrastrutture, ridurre le criticità che limitano l'upgrading del biogas, costruire per la filiera un quadro di sostegno equilibrato rispetto a quanto già adottato per altri vettori rinnovabili. *"Il biometano può fornire un immediato contributo al complesso e lungo percorso della transizione - ha detto Dante Natali, Presidente Federmetano -, specialmente nella mobilità. Fin da subito, un veicolo alimentato a benzina, ma anche diesel, oppure ibrido elettrico, può essere trasformato a biometano, oggi anche con incentivo statale, e usufruire della rete di distribuzione già esistente. La trasformazione a biometano - ha detto ancora Natali - può essere effettuata presso le officine abilitate, distribuite su tutto il territorio nazionale, una rete efficiente con decenni di esperienza che le derivano dalla lunga tradizione italiana nell'alimentazione dei motori con i carburanti gassosi."*

LE RICHIESTE
AL GOVERNO

Proprio per questo motivo, in vista dell'imminente totale sostituzione del gas naturale fossile per uso autotrazione con il biometano, Federmetano vuole portare all'attenzione del Governo una serie di richieste per promuovere l'utilizzo del biometano in autotrazione, a partire

dall'equiparazione dei veicoli a biometano ai veicoli elettrici. Insomma, perché gli elettrici sì e il metano no? Tra le misure proposte per favorire la diffusione dei veicoli a biometano, ci sono il libero accesso alle ZTL, agevolazioni sui canoni di sosta, esenzione dalla tassa automobilistica per almeno cinque anni, prosecuzione degli incentivi retrofit



per i veicoli trasformati a biometano. Ma non solo, secondo Federmetano occorre monitorare e intervenire su tutti i meccanismi europei e non, la cui applicazione potrebbe portare a un'alterazione dei rapporti di concorrenzialità tra i diversi carburanti penalizzando il biometano. Infine, la Federazione dei distributori chiede di agevolare il completamento dei punti di stoccaggio GNL nel Sud Italia e Sicilia per favorire un ampliamento della rete distributiva di GNL/bio-GNL per autotrazione, semplificare le procedure per l'accesso agli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti alimentati a bioGNC e GNL/bioGNL, ridurre il pedaggio autostradale per i veicoli a bioGNC e bioGNL.

GRANDI BENEFICI IN TEMPI BREVISSIMI

Attenzione, però, anche se le previsioni vedono almeno un raddoppio della produzione di biometano, la sua disponibilità non sarà "infinita", per limiti connessi alle materie prime economicamente sostenibili e per motivi impiantistici. Dovrà quindi essere utilizzata oculatamente, soprattutto in quei settori, come l'autotrasporto, in cui può dispiegare i maggiori benefici in tempi brevissimi. Come sappiamo, la diffusione dei veicoli elettrici e dei RFNBO (combustibili rinnovabili liquidi o gassosi di origine non biologica) resta infatti, piuttosto incerta nei tempi e



IL PARERE DI MASSIMO ARTUSI

In questa fase di transizione verso l'abbattimento, il biometano non potrebbe essere una vera alternativa ai motori Diesel?

Lo abbiamo chiesto a Massimo Artusi, presidente di Federauto che da tempo si batte con veemenza per il raggiungimento degli obiettivi europei attraverso una molteplicità di carburanti. Sicuramente sì - risponde il Presidente - no, come si sa, siamo d'accordo nell'ampliare al massimo il range dei carburanti che aiutano il processo di decarbonizzazione. Ma qual è il punto? Sappiamo che la stessa UE ha affrontato il tema dell'impatto in termini di CO₂ di tutti i vettori energetici dando loro un determinato peso. Questo contenuto si trova in una direttiva che è la famosa RED III (nella quale l'UE si impegna a ridurre le emissioni di gas serra del 14,5% entro il 2030). Quindi basterebbe applicare lo stesso metro di misura a tutti gli strumenti di trasporto in base ai vettori energetici per avere dati ottimali per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO₂.

Come Federauto siamo assolutamente favorevoli al metano e in particolare al biometano, perché già soltanto usando si ha una decarbonizzazione visto che si tratta di un carburante che nasce da un processo circolare quindi si

ricicla qualcosa di già utilizzato che, comunque, andrebbe smaltito.

L'Europa recepisce questo discorso?

No, l'Europa fa orecchie da mercante accecati come sono dall'ideologia elettrica; in Federauto questa situazione la combattiamo quotidianamente, perché, come andiamo ripetendo, a noi interessa la decarbonizzazione non il tipo di vettore con il quale ci si arriva.

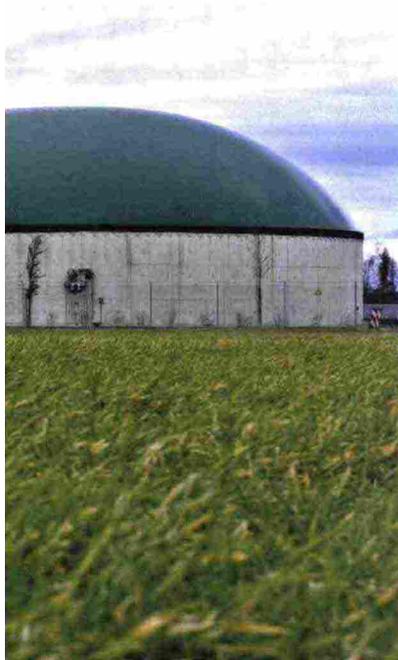
C'è gradimento da parte dei clienti di veicoli industriali?

Decisamente sì anche perché nel TCO del veicolo, il biometano ha un impatto positivo; al di là degli incentivi governativi, il costo del biometano è minore di quello del gasolio e di quello dell'HVO dunque il TCO ne esce positivo.

Purtroppo, il mercato dei veicoli a metano e quindi a biometano ha subito uno shock quando è scoppiata la guerra in Ucraina e il prezzo del gas è salito alle stelle, provocando un grosso disorientamento e una disaffezione tra i clienti che avevano già adottato questa tecnologia. È stato un momento abbastanza complicato - conclude - che non dovrebbe però più ripetersi, visto che oggi rispetto al metano fossile, c'è concorrenza, proprio da parte del biometano, una situazione che permette di tenere sotto controllo i prezzi.

nelle quantità; quindi, sbilanciare il settore a favore solo di questi vettori comporterebbe rischi nel caso non si raggiungano gli obiettivi, con possibili problemi di equilibrio domanda/offerta e riflessi sui prezzi per i consumatori. Al contrario, un numero più ampio di tecnologie low/zero carbon complementari, tra cui il biometano, offre sicurezza per la copertura della domanda di mobilità nella complessa fase

di transizione. Il recente "rapporto Draghi" sottolinea come la neutralità tecnologica, a parità di risultati in termini emissivi, debba essere un principio guida della legislazione UE. Per poter sfruttare appieno il potenziale tecnico di produzione nazionale di biometano, va creato un contesto di regole per un corretto uso delle risorse, ma soprattutto vanno superate le attuali barriere poste dall'Unione Europea. ●



Artusi sulla grave situazione dell'automotive

“Mentre le istituzioni europee sono bloccate da veti contrapposti che ne rallentano l'esecutività, l'industria europea automotive e le reti distributive sono in grave difficoltà per il mancato decollo delle vendite di auto elettriche e per le conseguenti pesanti multe per i mancati obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 dal terminale di scarico, cresce - e non solo nel nostro paese - il coro di quanti ritengono non più rinviabile una sostanziale correzione di rotta, nel segno del pragmatismo, dei regolamenti dell'Unione per la transizione verso la decarbonizzazione dei trasporti”, ha dichiarato il presidente di **Federauto**, Massimo Artusi, a conclusione del convegno promosso a Milano da NGV Italy, con la collaborazione della Regione Lombardia, sul tema “Superare la transizione ideologica”. “Di fronte alla crescente drammatica crisi del comparto automotive innescata dalle imposizioni irrealistiche della normativa comunitaria in materia di transizione tecnologica, i massimi stakeholder industriali e associativi hanno chiesto, all'unisono e dati alla mano, di dare concretezza a un processo di profonda revisione dell'intero pacchetto Fit-for-55, partendo dall'applicazione dell'art. 18.b del regolamento 1610/2024 che impone alla commissione di elaborare entro il 2025 una relazione per la promozione di biometano, e biocarburanti,



creati da 'economia circolare' e già ampiamente disponibili, le cui produzione e consumo sono carbon neutral mentre l'energia elettrica, che è notoriamente ottenuta da fonti fossili per una quota intorno al 55-60%, non lo è”. “Le numerose voci che si sono pronunciate, con estrema chiarezza e concretezza, a Milano per superare le incrostazioni ideologiche che hanno >

finora caratterizzato la produzione normativa dell'Unione", ha detto ancora il presidente di **Federauto**, "si sono concentrate sulla necessità di anticipare al prossimo anno la revisione prevista dagli stessi regolamenti sui target CO2 e di rimuovere le euomulte dal 2025, confermando la richiesta strategica per un impegno basato su tre pilastri: la neutralità tecnologica nei processi di decarbonizzazione, definendo l'obiettivo, ma lasciando i singoli paesi la scelta della tecnologia per raggiungerli; la coerenza normativa nella decarbonizzazione rispetto ai parametri definiti dalla direttiva RED III; una diversificazione dei vettori energetici che consenta, accanto all'elettrico, l'uso dei biocarburanti carbon neutral e dei low carbon fuels". "Auspichiamo che il confronto in corso a Bruxelles per la formazione della commissione", ha concluso Artusi, "sfoci al più presto in un accordo che dia piena esecutività all'organo di governo dell'Unione e porti alla scelta di un indirizzo meno ideologico e più pragmatico verso i complessi target di decarbonizzazione dei trasporti, come chiedono non solo tutti gli stakeholder del comparto automotive, ma soprattutto i cittadini".



Web

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VENDITE COME IN 2023, MERCATO DISORIENTATO DA ECOBONUS

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 gen - Il 2024 si chiude "con un numero di vendite analogo al 2023. Ma quello fu un anno in crescita, con un saldo attivo del 18% che ci aveva fatto sperare di tornare ai livelli precedenti il Covid. Invece non e' stato cosi': alla fine di un 2024 in altalena - influenzato da una politica di incentivi tardiva e occasionale - il risultato finale e' quello che abbiamo davanti agli occhi. La struttura delle vendite mostra che vanno bene solo le ibride, mentre le elettriche a spina segnano una fortissima difficolta' a crescere che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolazioni dei concessionari, spesso vincolate dai costruttori". Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha commentato i dati sulle immatricolazioni di dicembre e del 2024, sottolineando che, alla fine, "gli effetti degli incentivi sono stati di fatto piu' che azzerati a fine anno, proprio perche' - arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto - hanno contribuito a disorientare il mercato piu' che a sostenerlo. L'effetto attesa dell'ecobonus, come al solito, prima ha frenato il mercato poi lo ha improvvisamente e per poco tempo dilatato, suscitando qualche illusione". Nello scenario 2025, "ci auguriamo scaturiscano decisioni delle nuove istituzioni europee in materia di Green Deal Automotive fra cui, naturalmente, la revoca del sistema di sanzioni a carico dei costruttori che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti, non trovano nel mercato le risposte ad un programma politico che si sta dimostrando irrealizzabile. Se quelle sanzioni dovessero rimanere, infatti, le conseguenze sarebbero pesantissime e non solo per i costruttori", ha aggiunto Artusi.

Auto: Federauto, incentivi hanno disorientato il mercato

“La struttura delle vendite mostra che vanno bene solo le ibride, mentre le elettriche a spina segnano una fortissima difficoltà a crescere che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolazioni dei concessionari, spesso vincolate dai costruttori”. E’ il commento di Federauto alle immatricolazioni auto. “Alla fine, gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché – arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l’auto – hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo”. L’effetto attesa dell’ecobonus, come al solito, “prima ha frenato il mercato poi lo ha improvvisamente e per poco tempo dilatato, suscitando qualche illusione”.

“Noi avevamo, però, messo subito in guardia dal troppo rapido esaurimento delle risorse destinate ai BEV. Non è un caso che oggi registriamo la stasi del noleggio e dell’auto aziendale – peraltro ulteriormente penalizzata dalla nuova bozza di legge di Bilancio per il 2025 – che costituiscono una fetta preponderante del mercato. Per questo, più che gli incentivi, serve una politica fiscale sull’auto equa e condivisa, che metta ordine nella giungla delle imposizioni che gravano sugli autoveicoli e ridistribuisca più razionalmente il carico fiscale”. “Nello scenario 2025 – prosegue Federauto – ci auguriamo scaturiscano decisioni delle nuove istituzioni europee in materia di Green Deal Automotive fra cui, naturalmente, la revoca del sistema di sanzioni a carico dei costruttori che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti, non trovano nel mercato le risposte ad un programma politico che si sta dimostrando irrealizzabile. Se quelle sanzioni dovessero rimanere, infatti, le conseguenze sarebbero pesantissime e non solo per i costruttori. Perché questi ultimi, per mantenere le percentuali di veicoli a zero emissioni in un mercato che

non li vuole, saranno costretti ad abbassare le quote di produzione dei veicoli ad alimentazione fossile (quelli cioè che hanno più mercato) ed aumentare il prezzo al consumatore. Il che porterà a un ulteriore calo delle immatricolazioni, e al ridimensionamento delle reti di vendita (dopo gli annunciati licenziamenti nelle fabbriche degli OEM e dell'indotto), con il risultato paradossale che il circolante diventerà sempre più dannoso per l'ambiente, sia in termini di CO2 che di inquinanti, e per la sicurezza”.

Dal lato dei canali di vendita, i privati rimangono stabili nel mese di Dicembre (+0,11%) al 60,2% di quota (58,5% da inizio anno, +2,00 p.p.); le flotte guadagnano +2,2%, con una quota al 6,6%, mentre nel cumulato segnano un disavanzo del -4,4% (quota 5,2%). (AGI)

Auto, in calo le immatricolazioni: - 0,5% sul 2023

In calo le immatricolazioni auto: a dicembre sono state pari a 105.715 contro le 111.201 di dicembre 2023, giù del 4,93%. Nell'intero anno il ribasso è più contenuto: -0,5%.

di **Redazione**02/01/2025

In calo le **immatricolazioni** auto: a dicembre sono state pari a 105.715 contro le 111.201 di dicembre 2023, giù del 4,93%. Nell'intero anno il ribasso è più contenuto: -0,5%. Le vendite di auto nuove sono state 1.558.704. Nel 2023 furono 1.566.521. I trasferimenti di proprietà sono stati 472.071 a fronte di 416.680 passaggi registrati a dicembre 2023, con un aumento del 13,29%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 577.786, ha interessato per il 18,30% vetture nuove e per l'81,70% vetture usate.

Stellantis: immatricolazioni 2024 sotto quota mezzo milione

Stellantis registra un calo del 18,1% delle immatricolazioni a dicembre 2024: sono state 24.411 contro le 29.818 di dicembre 2023. La quota di mercato passa al 23,1% dal 26,8% del dicembre 2023. Nell'intero 2024, le immatricolazioni sono calate del 9,9% essendo state pari a 452.615 contro le 502.546 del 2023. La quota di mercato passa dal 32% del 2023 al 29% dello scorso anno.

Anfia, il 2025 sarà ancora difficile e incerto

"Ci aspettiamo un 2025 ancora difficile ed incerto su entrambi i fronti, mercato e produzione, mentre l'attesa per il 2026 - anche grazie ai risultati del Tavolo sviluppo automotive al Mimit - è di ridurre finalmente questo divario, tra un mercato che vogliamo torni ad essere tonico e una produzione che dovrà soddisfare in maggior grado le richieste del mercato stesso, con veicoli e componenti prodotti in Italia", commenta **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**. "Sul versante europeo, è necessaria una revisione urgente del percorso che porterà al 2035 e oltre, e, da questa prospettiva, supportiamo fortemente il lavoro del governo con il non-paper del Mimit e il lavoro di ACEA e CLEPA per modificare in chiave di flessibilità e neutralità tecnologica

l'attuale normativa". Come Anfia, "siamo fermamente impegnati a portare a tutti gli Associati, con misure concrete da concordare col governo in tempi rapidi, un effettivo sostegno nei prossimi mesi, che si prevedono ancora molto complicati".

Federauto, incentivi hanno disorientato il mercato

"La struttura delle vendite mostra che vanno bene **solo le ibride**, mentre le **elettriche** a spina segnano una **fortissima difficoltà a crescere** che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolazioni dei concessionari, spesso vincolate dai costruttori". E' il commento di **Federauto**.

"Alla fine, gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché - arrivati in ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto - hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo". L'effetto attesa dell'ecobonus, come al solito, "prima ha frenato il mercato poi lo ha improvvisamente e per poco tempo dilatato, suscitando qualche illusione". "Noi avevamo, però, messo subito in guardia dal troppo rapido esaurimento delle risorse destinate ai BEV. Non è un caso che oggi registriamo la stasi del noleggio e dell'auto aziendale - peraltro ulteriormente penalizzata dalla nuova bozza di legge di Bilancio per il 2025 - che costituiscono una fetta preponderante del mercato. Per questo, più che gli incentivi, serve una politica fiscale sull'auto equa e condivisa, che metta ordine nella giungla delle imposizioni che gravano sugli autoveicoli e ridistribuisca più razionalmente il carico fiscale".

Mercato auto dicembre 2024: immatricolazioni ancora in calo

-0,5% rispetto al 2023, prospettive critiche per il nuovo anno

Il mercato automobilistico chiude il 2024 con 1.558.704 immatricolazioni, registrando un calo dello 0,5% rispetto al 2023. Inoltre dicembre segna il quinto mese consecutivo in flessione (-4,9%), con 105.715 unità vendute. Secondo Anfia e Federauto il settore fatica a recuperare i livelli pre-pandemia, evidenziando una debolezza strutturale legata alla scarsa crescita delle alimentazioni alternative e alla frammentazione delle politiche di incentivo.

Le auto ibride (mild e full) si confermano il segmento più dinamico, con una crescita del +9,3% nel mese passato e del +10,1% nell'intero anno, raggiungendo una quota di mercato del 40%. Le auto a benzina registrano un lieve aumento (+1,9% nek 2024), mentre quelle a diesel continuano a calare (-21,4%). Critica invece la situazione delle vetture ricaricabili: Bev(-1% su base annua) e Phev (-24,4%) soffrono di un mercato poco reattivo agli incentivi, spesso tardivi e poco coordinati. Nel 2024, le elettriche rappresentano solo il 4,2% del totale immatricolato.

Le vendite ai privati rimangono stabili (+0,11% a dicembre), ma il comparto del noleggio puro mostra una contrazione significativa (-12,5% su base annua). Anche le auto aziendali faticano, penalizzate dalle incertezze normative e dalla bozza della legge di Bilancio 2025.

Negli ultimi tre giorni di dicembre si è concentrato il 29,7% delle immatricolazioni, segnale di dinamiche di fine anno spesso influenzate da strategie di immatricolazione forzata dei concessionari.

La Fiat Panda si conferma il modello più venduto dell'anno con 99.105 unità, mentre Jeep Avenger spicca tra i suv, seguita da altri modelli del Gruppo Stellantis come Citroën C3 e Peugeot 208. Tuttavia le immatricolazioni complessive del Gruppo Stellantis calano del 10,2%.

Il 2025 si presenta come un anno incerto, la mancanza di una politica fiscale e normativa coordinata continua a pesare sul settore. Anfia e Federauto sottolineano l'urgenza di rivedere il green deal automotive per evitare un'ulteriore pressione sui costruttori, costretti a bilanciare veicoli elettrici poco richiesti con sanzioni normative.



**DISTRIBUZIONE
MODERNA**

Il primo quotidiano online sulla GDO

Federauto, mercato auto dicembre -4,9%



A dicembre 2024 il mercato autovetture ha registrato 105.715 immatricolazioni, con una variazione del -4,9% rispetto a dicembre 2023. Una flessione che ha portato a chiudere il 2024 con un totale di 1.558.704 unità, con una flessione del -0,5% rispetto al 2023.

«L'anno chiude con un numero di vendite analogo al 2023, un anno in crescita, con un saldo attivo del 18% che ci aveva fatto sperare di tornare ai livelli precedenti il Covid – commenta **Massimo Artusi, presidente Federauto** –. Invece non è stato così: alla fine di un 2024 in altalena, influenzato da una politica di incentivi tardiva e occasionale, il risultato finale è quello che abbiamo davanti agli occhi. La struttura delle vendite mostra che vanno bene solo le ibride, mentre le elettriche a spina segnano una fortissima difficoltà a crescere, che sarebbe anche maggiore se non fosse per le auto immatricolazioni dei concessionari, spesso vincolate dai costruttori. Alla fine, gli effetti degli incentivi sono stati di fatto più che azzerati a fine anno, proprio perché, arrivati in

ritardo e isolati da una revisione complessiva della politica per l'auto, hanno contribuito a disorientare il mercato più che a sostenerlo. L'effetto atteso dell'ecobonus, come al solito, prima ha frenato il mercato poi lo ha improvvisamente e per poco tempo dilatato, suscitando qualche illusione. Noi avevamo, però, messo subito in guardia dal troppo rapido esaurimento delle risorse destinate ai BEV. Non è un caso che oggi registriamo la stasi del noleggio e dell'auto aziendale, peraltro ulteriormente penalizzata dalla nuova bozza di legge di Bilancio per il 2025, che costituiscono una fetta preponderante del mercato. Per questo, più che gli incentivi, serve una politica fiscale sull'auto equa e condivisa, che metta ordine nella giungla delle imposizioni che gravano sugli autoveicoli e ridistribuisca più razionalmente il carico fiscale».

Gli auspici per il 2025 di Federauto

«Nello scenario 2025, ci auguriamo scaturiscano decisioni delle nuove istituzioni europee in materia di Green Deal Automotive fra cui, naturalmente, la revoca del sistema di sanzioni a carico dei costruttori che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti, non trovano nel mercato le risposte ad un programma politico che si sta dimostrando irrealizzabile. Se quelle sanzioni dovessero rimanere, infatti, le conseguenze sarebbero pesantissime e non solo per i costruttori. Perché questi ultimi, per mantenere le percentuali di veicoli a zero emissioni in un mercato che non li vuole, saranno costretti ad abbassare le quote di produzione dei veicoli ad alimentazione fossile (quelli cioè che hanno più mercato) ed aumentare il prezzo al consumatore. Il che porterà a un ulteriore calo delle immatricolazioni, e al ridimensionamento delle reti di vendita (dopo gli annunciati licenziamenti nelle fabbriche degli OEM e dell'indotto), con il risultato paradossale che il circolante diventerà sempre più dannoso per l'ambiente, sia in termini di CO2 che di inquinanti, e per la sicurezza».

Canali di vendita, le flotte conquistano quote

Guardando i canali di vendita, i privati rimangono stabili nel mese di dicembre (+0,11%) al 60,2% di quota (58,5% da inizio anno, +2 p.p.); le flotte guadagnano +2,2%, con una quota al 6,6%, mentre nel cumulato segnano un disavanzo del -4,4% (quota 5,2%). Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, rappresentano una quota del 11,4% del mercato, perdendo il -9,09% rispetto a dicembre 2023. Su base annuale il comparto delle auto-immatricolazioni registra un incremento del +11,09% (passando dal

10,24% al 11,45% del mercato totale); in particolare spicca l'incremento nei volumi del +14,5% registrato dalle auto-immatricolazioni in carico ai concessionari. Il noleggio puro perde il -15,28% dei volumi, portando la quota di mercato al 21,8% (-2,74%); su base annuale la perdita è del -12,5%, la quota di mercato scende di -2,4 punti percentuali rispetto al 2023.

Ibrido, unico segmento in crescita

Analizzando la struttura del mercato dal lato delle alimentazioni, nel mese di dicembre l'unico settore a segnare un incremento positivo (+10,84%) è quello dell'ibrido (mild+full), mentre l'ibrido alla spina registra una perdita del -25,12% e l'elettrico del -13,8%. Su base annuale, guadagnano l'ibrido mild+full (+10,33%, che ora rappresenta il 40% del mercato), le alimentazioni a benzina (+1,70%) e gpl (+2,28%); le altre alimentazioni perdono, anche in maniera consistente: l'ibrido plug-in flette del -25,8%, il diesel del -21,6%. Negli ultimi tre giorni di dicembre 2024 è stato immatricolato il 29,7% del totale mercato.

Artusi (Federauto): “Incentivi esauriti in pochi secondi, del tutto insufficienti”

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari italiani, ha affermato: “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 DM del 6 agosto dimostra l’assoluta necessità di accompagnare le imprese nel fare fronte ai processi di transizione tecnologica”.

01/16/2025



Massimo Artusi, Presidente di [Federauto](#), la Federazione dei concessionari italiani, ha affermato: “**L’esaurimento nel giro di pochi secondi dei [25 milioni di euro](#)** di incentivi a disposizione delle imprese di autotrasporto con il Fondo Investimenti attivato con il DM del 6 agosto dimostra l’assoluta necessità di accompagnare le imprese nel fare fronte ai processi di transizione tecnologica”.

Continua: “I contatori del sito RAM evidenziano che **le richieste dell’incentivo per l’acquisto di veicoli commerciali euro VI a gasolio – con rottamazione obbligatoria – hanno oltrepassato la capienza disponibile per oltre il 60%**, con un evidente interessamento soprattutto da parte delle PMI 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 – precisa Artusi – **siamo arrivati ad 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 MIT, 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, quello gestito da RAM e dotato di pochi milioni di euro, che dovrà essere messo comunque a disposizione del mercato prima possibile”.

“Si tratta di un pannicello caldo del tutto insufficiente – conclude Artusi – 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, da attivare nella prima metà di quest’anno, utilizzando un apposito strumento normativo che recuperi almeno lo stanziamento accantonato in Legge di Bilancio”.

Incentivi per mezzi pesanti esauriti in pochi secondi. Artusi (Federauto): «Imprese in difficoltà»

I 25 milioni del Fondo Investimenti per il rinnovo dei veicoli pesanti sono andati presto esauriti. Per il presidente della Federazione dei concessionari italiani, ciò significa che «il mercato sta rispondendo positivamente alle politiche per la sostenibilità ambientale e la sicurezza dei mezzi», ma anche che «le imprese chiedono con sempre maggiore forza un aiuto pubblico nel fare fronte ai processi di transizione tecnologica»



Gli incentivi per il rinnovo dei veicoli pesanti messi a disposizione dal Fondo Investimenti, pari a 25 milioni di euro, istituito con il DM del 6 agosto, sono stati letteralmente polverizzati in pochi secondi. È quanto denuncia Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari italiani, sottolineando la

difficoltà per le imprese di autotrasporto nel far fronte alle sfide della transizione tecnologica.

Secondo Artusi, i dati del **portale RAM** parlano chiaro: le **richieste di incentivo** per l'acquisto di veicoli commerciali Euro VI a gasolio con rottamazione obbligatoria **hanno superato di oltre il 60% la capienza disponibile**, coinvolgendo soprattutto le PMI che hanno sostituito vecchi mezzi Euro IV o inferiori. Anche i fondi per i veicoli alimentati a combustibili alternativi, come il GNL, hanno registrato una domanda superiore del 50% rispetto alle risorse disponibili.

«Questi numeri – evidenzia Artusi – confermano che **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».

Il Presidente di Federauto ricorda inoltre che, nonostante l'ultima Legge di Bilancio fosse arrivata vicina a un finanziamento strutturale di 100 milioni di euro annui per il rinnovo del parco mezzi, l'emendamento necessario non è stato approvato. Attualmente resta solo il Fondo Investimenti ordinario gestito da RAM, con risorse limitate.

«Serve un deciso **rafforzamento del sistema degli incentivi** – conclude Artusi – a supporto degli investimenti per le imprese di autotrasporto, da attivare nella prima metà di quest'anno, utilizzando un apposito strumento normativo che recuperi almeno lo stanziamento accantonato in Legge di Bilancio».

Federauto: incentivi per veicoli pesanti esauriti in pochi secondi, imprese in difficoltà

I 25 milioni di euro stanziati per il rinnovo dei mezzi pesanti sono stati prenotati in pochi secondi. Federauto chiede interventi urgenti



Gli incentivi per l'acquisto di veicoli pesanti sono stati esauriti in pochi secondi, confermando la necessità di supportare le imprese nel processo di transizione tecnologica. Federauto chiede misure più incisive per rispondere alle esigenze del settore autotrasporto, come riporta Ferpress.

Esaurimento immediato – Il fondo da 25 milioni di euro, previsto dal DM del 6 agosto per il rinnovo dei veicoli pesanti, è stato prenotato in pochi secondi.

Secondo Massimo Artusi, presidente di Federauto, “questo dimostra la forte domanda da parte del settore, soprattutto delle PMI, per affrontare la transizione tecnologica e ambientale.”

Dettagli del fondo – Le richieste per veicoli commerciali Euro VI a gasolio, con rottamazione obbligatoria, hanno superato del 60% le risorse disponibili. Anche i veicoli a alimentazione alternativa, come quelli alimentati a GNL, hanno registrato un'eccedenza del 50%. “Il mercato risponde alle politiche di sostenibilità ambientale, ma servono maggiori investimenti pubblici,” aggiunge Artusi.

Legge di Bilancio – Artusi ha criticato il mancato stanziamento di 100 milioni di euro per il rinnovo dei mezzi in Conto Terzi previsto nella Legge di Bilancio: “Non c'erano ostacoli finanziari, ma l'emendamento non è andato a buon fine. Ora rimane solo il Fondo Investimenti ordinario, del tutto insufficiente.”

Obiettivi europei – Artusi avverte che gli obiettivi dell'UE, che prevedono l'immatricolazione esclusiva di camion elettrici entro 15 anni, sono irrealistici senza un rafforzamento del sistema di incentivi: “Serve uno strumento normativo per recuperare i fondi accantonati e sostenere le imprese già nei prossimi mesi.”

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

L'allarme di Federauto: "Incentivi per i veicoli pesanti esauriti in pochi secondi: le imprese gridano aiuto"

«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 DM del 6 agosto dimostra l'assoluta necessità di accompagnare le imprese nel fare fronte ai processi di transizione tecnologica».

Lo afferma [Massimo Artusi, Presidente di Federauto](#), la Federazione dei concessionari italiani, il quale aggiunge: *«I contatori del sito RAM evidenziano che le richieste dell'incentivo per l'acquisto di veicoli commerciali euro VI a gasolio – con rottamazione obbligatoria – hanno oltrepassato la capienza disponibile per oltre il 60%, con un evidente interessamento soprattutto da parte delle PMI 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 – precisa Artusi – siamo arrivati ad 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 MIT, 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, quello gestito da RAM e dotato di pochi milioni di euro, che dovrà essere messo comunque a disposizione del mercato prima possibile».

«Si tratta di un pannicello caldo del tutto insufficiente – conclude Artusi – 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, da attivare nella prima metà di quest'anno, utilizzando un apposito strumento normativo che recuperi almeno lo stanziamento accantonato in Legge di Bilancio».

Incentivi per i veicoli pesanti esauriti in pochi secondi

Il presidente di Federauto sollecita il rafforzamento delle politiche per la transizione tecnologica nel settore

Il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, ha espresso preoccupazione per l'esaurimento immediato dei fondi disponibili per l'acquisto di veicoli pesanti attraverso il Fondo Investimenti, attivato dal Decreto Ministeriale del 6 agosto 2024. I 25 milioni di Euro messi a disposizione dalle politiche di incentivazione per l'acquisto di mezzi commerciali Euro VI sono andati esauriti in pochi secondi, segnalando un grande interesse da parte delle imprese, in particolare le piccole e medie imprese, che hanno utilizzato le risorse per rottamare veicoli obsoleti (Euro IV e inferiori) e acquisire mezzi più moderni e sostenibili.

Artusi sottolinea che la risposta positiva del mercato dimostra come le politiche per la sostenibilità ambientale e la sicurezza dei mezzi siano ben accolte, soprattutto quando sono in grado di supportare una transizione tecnologica pluri-tecnologica. Tuttavia la rapidità con cui sono stati esauriti i fondi evidenzia anche la difficoltà per molte aziende di fronteggiare autonomamente il rinnovo del parco mezzi, sottolineando la necessità di un intervento pubblico concreto e tempestivo.

Nel corso dell'ultimo esercizio finanziario, la Legge di Bilancio sembrava essere vicina a un'importante misura di supporto: l'emendamento che avrebbe stanziato 100 milioni di Euro annui per il rinnovo del parco veicoli delle aziende di autotrasporto, utilizzando fondi già accantonati dal ministero delle infrastrutture e dei Trasporti. Purtroppo tale emendamento non è stato approvato, nonostante non vi fossero ostacoli finanziari evidenti. Attualmente l'unico strumento ancora disponibile è il Fondo Investimenti Ordinario che dispone però di risorse limitate.

La richiesta di Federauto è chiara: un rafforzamento del sistema degli incentivi per le imprese di autotrasporto, da attivare quanto prima, possibilmente nella prima metà di quest'anno, attraverso un intervento normativo che permetta di recuperare i fondi accantonati e rendere disponibile una cifra sufficiente a sostenere il rinnovo del parco mezzi del settore.

Incentivi sui veicoli industriali esauriti in pochi secondi, la transizione vuole molto di più

Le richieste per gli incentivi destinati all'acquisto di veicoli commerciali hanno superato il budget disponibile del 60%.



La **transizione tecnologica** del settore dell'autotrasporto verso mezzi meno [inquinanti](#) incontra un ostacolo significativo nella scarsità di incentivi disponibili. La realtà italiana in questione risulta evidenziata dall'esaurimento rapidissimo dei **25 milioni di euro** stanziati dal Fondo Investimenti attivato con il decreto ministeriale del 6 agosto scorso.

Il fondo, nonostante l'entusiasmo generato, si è dimostrato insufficiente a soddisfare la grande richiesta, come dimostrano i dati raccolti dal sito RAM. **Massimo Artusi**, Presidente di Federauto, ha commentato il fenomeno sottolineando l'urgenza di politiche pubbliche più robuste per sostenere le imprese, in particolare le PMI, nel processo di [ammodernamento del parco mezzi](#). "Il fatto che i fondi per gli incentivi siano stati esauriti in pochi secondi evidenzia quanto sia necessario affiancare le aziende in questa fase di transizione tecnologica", ha dichiarato Artusi.

Secondo i dati RAM, le **richieste per gli incentivi** destinati all'acquisto di veicoli commerciali e industriali Euro VI a gasolio con obbligo di rottamazione hanno superato il

budget disponibile del 60%. Ciò dimostra un forte coinvolgimento delle piccole e medie imprese, molte delle quali hanno deciso di sostituire vecchi mezzi Euro IV o inferiori, beneficiando di una preferenza nei criteri di assegnazione. Per i veicoli alimentati da carburanti alternativi, come il GNL, le richieste hanno superato la disponibilità del 50%.

“Questi dati indicano che il mercato è pronto a seguire politiche sostenibili e a migliorare la sicurezza dei mezzi, chiedendo però un supporto pubblico più consistente”, ha aggiunto Artusi. Il Presidente di Federauto ha poi lamentato la mancata approvazione, nell’ultima **Legge di Bilancio**, di un emendamento che avrebbe destinato 100 milioni di euro all’anno per il rinnovo dei mezzi in conto terzi, utilizzando fondi già stanziati dal MIT.



Nobis Assicurazioni: assicurazioni ad hoc per gli associati Federauto

- Gennaio 21, 2025
- [Dealer](#)



Siglato un accordo tra **Federauto** e **Nobis Assicurazioni**. Si sancisce così una nuova partnership tra la realtà del Gruppo Nobis e la Federazione Italiana Concessionari Auto che, dal 1945, rappresenta oltre mille concessionarie operanti in Italia.

Soluzioni assicurative ad hoc per gli associati

L'intesa consentirà a tutti gli associati di disegnare **soluzioni assicurative ad hoc per i propri clienti** in risposta alle loro specifiche esigenze. Quello di instaurare rapporti di partnership con aziende ed enti operanti nel mondo automotive è uno degli interessi di Federauto, volto all'attuazione degli scopi di crescita culturale e professionale del settore della distribuzione automobilistica, così come sancito all'art. 3 dello Statuto dell'associazione.

“L'ingresso di Nobis Assicurazioni tra i partner di Federauto fornirà un significativo contributo allo sviluppo degli obiettivi della nostra organizzazione che vedono l'analisi e l'approfondimento delle problematiche del settore e la successiva diffusione di informazioni e di soluzioni ad esse relative alle istituzioni e a tutte le parti interessate” è il commento di **Massimo Artusi**, presidente Federauto.

Mentre **Maria De Nobili**, Responsabile Business Unit Automotive di Nobis Assicurazioni, spiega che *“lo sviluppo di prodotti assicurativi che permettano alle concessionarie di offrire un valore aggiunto ai clienti e che al tempo stesso siano in grado di rispondere concretamente alle esigenze di protezione degli automobilisti moderni è certamente uno tra gli elementi chiave che guida il nostro operato”*.



INSURZINE

Nobis Assicurazioni sigla partnership con Federauto

L'intesa consentirà a tutti gli associati di disegnare soluzioni assicurative ad hoc per i propri clienti.

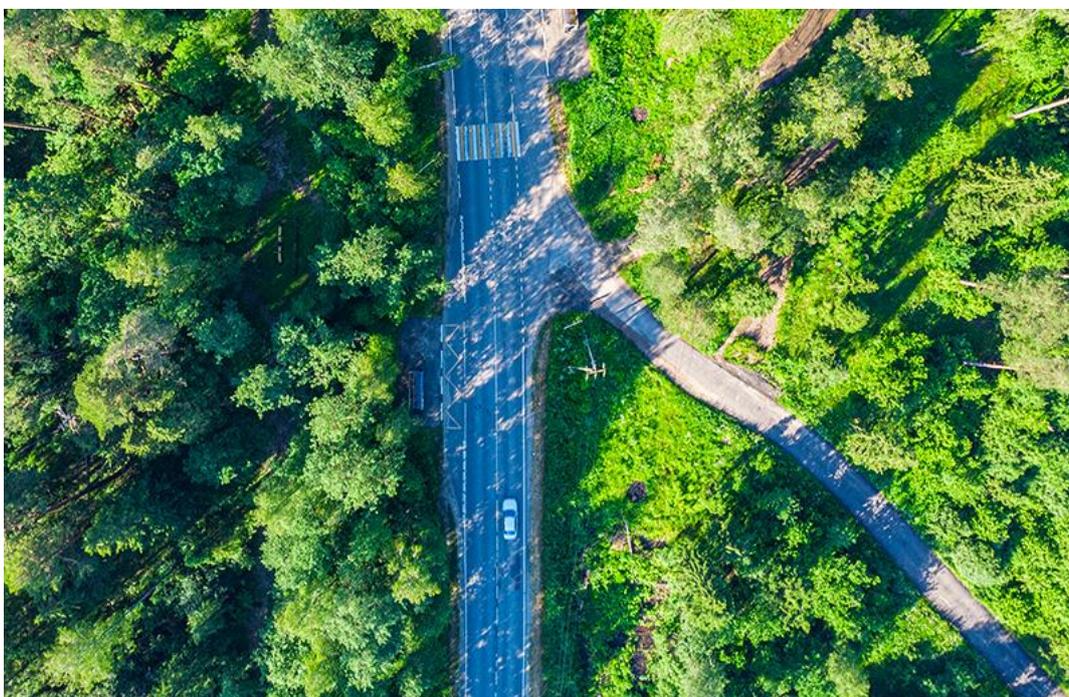
Nobis Assicurazioni ha siglato un nuovo accordo con **Federauto – Federazione Italiana Concessionari Auto**. L'intesa consentirà a tutti gli associati di disegnare soluzioni assicurative ad hoc per i propri clienti in risposta alle loro specifiche esigenze.

“L'ingresso di Nobis Assicurazioni tra i partner di Federauto – ha dichiarato **Massimo Artusi, Presidente di Federauto** – fornirà un significativo contributo allo sviluppo degli obiettivi della nostra organizzazione che vedono l'analisi e l'approfondimento delle problematiche del settore e la successiva diffusione di informazioni e di soluzioni ad esse relative alle istituzioni e a tutte le parti interessate. Inoltre, sotto il profilo del business, potremo contare su Nobis per un supporto altamente specializzato e qualificato per ogni tematica assicurativa afferente il mercato dell'automotive”.

“Siamo lieti di poter collaborare con Federauto con cui condividiamo uno spiccato orientamento verso l'innovazione e un'attenzione costante alla creazione di valore per l'intera filiera dell'auto – ha commentato **Maria De Nobili, Responsabile Business Unit Automotive di Nobis Assicurazioni** – Lo sviluppo di prodotti assicurativi che permettano alle concessionarie di offrire un valore aggiunto ai clienti e che al tempo stesso siano in grado di rispondere concretamente alle esigenze di protezione degli automobilisti moderni è certamente uno tra gli elementi chiave che guida il nostro operato. Inoltre la grande flessibilità e il consolidato know-how nella realizzazione delle soluzioni assicurative più adeguate alle specifiche esigenze del settore in continua evoluzione, crediamo possano garantire alla Rete Distributiva un importante obiettivo di redditività e di continuità nel mercato della distribuzione automobilistica”.

«La parola al mercato»: i dealer truck & van si confrontano sulla decarbonizzazione

Appuntamento il 3 febbraio a Fiera Milano per discutere la roadmap europea verso la sostenibilità. L'evento, organizzato da Federauto, vedrà la partecipazione di rappresentanti del Parlamento europeo, delle case costruttrici e delle principali associazioni del settore



Il prossimo **3 febbraio**, presso **Fiera Milano**, i dealer di camion e veicoli commerciali italiani si riuniranno per partecipare all'incontro intitolato «**Autotrasporto e Sostenibilità – La parola al mercato**», organizzato da **Federauto** in collaborazione con *Next to the Truckers*. L'obiettivo è chiaro: aprire un dialogo diretto con le istituzioni europee e nazionali sulle sfide e le opportunità della decarbonizzazione dell'autotrasporto.

I concessionari, supportati dall'associazione Federauto, riconoscono la validità degli obiettivi del Green Deal europeo, ma chiedono un confronto per migliorare le modalità e i tempi di attuazione delle politiche. L'evento vedrà la partecipazione di

rappresentanti del Parlamento europeo, delle case costruttrici e delle principali associazioni del settore.

Due sessioni per affrontare i nodi della transizione green

Il programma si articolerà in due momenti principali. La sessione mattutina, introdotta da **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, approfondirà la normativa europea e le soluzioni tecnologiche disponibili per la decarbonizzazione. Interverranno esperti come **Massimo Santori** (MS-Italiainvestimenti) e **Anna Rita Carta** (ENI), insieme ai presidenti di Unem e NGV Italy, **Gianni Murano** e **Maria Rosa Baroni**. La mattinata si concluderà con una tavola rotonda alla quale prenderanno parte **Enrico Finocchi**, presidente dell'Albo degli autotrasportatori, e i rappresentanti delle principali associazioni di categoria.

Nel pomeriggio, il focus si sposterà sulle tecnologie per la sostenibilità dei veicoli pesanti (HDV). I costruttori più rilevanti del settore – **DAF, Ford Trucks, IVECO, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks** – presenteranno le loro soluzioni innovative. Inoltre, rappresentanti italiani nelle commissioni Ambiente, Trasporti e Industria del Parlamento europeo arricchiranno il dibattito con il punto di vista istituzionale. Tra gli ospiti attesi, anche **Gerardo Pérez Giménez**, presidente dell'associazione europea dei concessionari AECDR.

AUTOTRASPORTO E SOSTENIBILITÀ

LA PAROLA AL MERCATO



Quando: lunedì 3 febbraio 2025

Ore: 9.00

Dove: Fiera Milano, Rho

Patrocinato da:



Media Partner:



Convegno Federauto: Autotrasporto e Sostenibilità

AUTOTRASPORTO E SOSTENIBILITÀ

LA PAROLA AL MERCATO



Quando: lunedì 3 febbraio 2025

Ore: 9.00

Dove: Fiera Milano, Rho

Patrocinato da:



Media Partner:



“Autotrasporto e Sostenibilità. La Parola al Mercato” è un convegno promosso da Federauto che si terrà il 3 febbraio 2025 presso la Fiera Milano Rho. L’occasione è preziosa per raccogliere tutta la filiera del mondo dell’autotrasporto e fare chiarezza su alcuni punti fondamentali per lo sviluppo del nostro settore.

Anche i dealer di truck e van vogliono far sentire la propria voce sui temi della decarbonizzazione. Convinti che la strada intrapresa dall’Unione europea sia giusta nelle finalità, ma migliorabile nei modi e nei tempi. All’incontro che si svolgerà alla Fiera di Milano Rho e ci saranno tutti, ma propri tutti: i Concessionari, le Case Costruttrici, i clienti e, soprattutto, i rappresentanti italiani al Parlamento europeo.



Radio/TV/Eventi

RADIO TRASPORTARE OGGI

[Puntata del 23 Gennaio - Ospite: Massimo Artusi \(Transpobank\)](#)