



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Febbraio 2025



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	30
Radio/TV/Eventi.....	56



Cartaceo



Nella caduta del mercato Fiat torna leader in Italia grazie alla Pandina

Automotive/3

**Immatricolazioni in Italia
in calo di un altro 5,9%
a gennaio a 133.692 unità**

Filomena Greco

TORINO

Il mercato dell'auto riparte al rallentatore in Italia, con le immatricolazioni a quota 133.692, il 5,9% in meno rispetto a inizio 2024 e senza grandi prospettive di recupero visto lo stallo a livello di politiche industriali, tanto in Italia quanto in Europa. Al mercato, italiano ed europeo, manca oltre il 19% di volumi rispetto al 2019 e l'avvio dell'anno ha già spinto ad esempio l'Unrae, l'associazione dei produttori esteri, a ritoccare al ribasso le aspettative per il 2025, di poco sopra il milione e mezzo di immatricolazioni stimate. L'indagine congiunturale condotta a gennaio dal Centro Studi Promotor guidato da Gian Primo Quagliano tra i concessionari fa emergere come il 70% degli interpellati giudichi comunque basso il livello di acquisizione degli ordini nel mese appena trascorso. Si tratta di un dato preoccupante per due ordini di motivi: anzitutto perché i primi mesi dell'anno sono storicamente importanti per la raccolta di ordini, e poi per gli alti livelli delle giacenze di auto invendute, dichiarati per almeno il 48% dei concessionari.

**Promotor registra alti
livelli delle giacenze
di auto invendute
per almeno il 48%
dei concessionari**

In questo contesto i principali player del settore navigano a vista. Stellantis in realtà riduce le perdite rispetto alle performance dei mesi scorsi ma comunque perde sul terreno il 15,8% dei volumi anche se Fiat, grazie soprattutto alle performance della Pandina, tiene i numeri rispetto a un anno fa e riconquista una quota di mercato superiore all'11%, primo brand in Italia, contribuendo a portare l'intero Gruppo sulla soglia del 30% del mercato. Anche il Gruppo Volkswagen è sceso, del 3,06%, dimezzando dunque le perdite del mercato, mentre Renault ha visto crescere le immatricolazioni di più dell'8%. Toyota, tra i gruppi con le performance più brillanti nel corso del 2024, cresce nel mese soltanto dell'11%. Tra i brand lusso da segnalare Mercedes che immatricula il 40% in più rispetto a un anno prima mentre tra gli asiatici MG migliora la quota di mercato, dal 2 al 3%. Byd esce dal mucchio e archivia un mese con oltre 800 immatricolazioni, il doppio di quanto porta a casa Tesla.

Le auto elettriche portano a casa nel mese una quota del 5%, mezzo punto in meno di quanto fatto a dicembre ma oltre il doppio rispetto a gennaio 2024, mese condizionato dall'attesa degli incentivi. Quegli stessi incentivi che l'Unrae torna a chiedere per sostenere il mercato delle "ricaricabili". Per il presidente dell'Unrae, Michele Crisci, «è un dato positivo che si stia valutando l'introduzione di incentivi paneuropei, anziché affidarsi solo a misure nazionali che creano una frammentazione del mercato». Inoltre, si acco-

glie con favore la disponibilità della Commissione a introdurre potenziali strumenti flessibili nell'applicare le sanzioni per lo sfioramento dei target sulle emissioni di CO₂. «Chiediamo - aggiunge Crisci - che questi interventi vengano definiti con tempestività e chiarezza, per evitare effetti irreversibili». Alle questioni di mercato si affiancano i temi industriali: «È evidente che le politiche europee continuano ad impattare la nostra realtà nazionale - sottolinea Roberto Vavassori presidente dell'Anfia - con un mercato interno debole e una filiera produttiva in difficoltà. Elementi che rimarcano la necessità di adottare un piano europeo di guida razionale verso gli obiettivi del 2035». Per Federauto, «il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio» spiega il presidente Massimo Artusi che parla di «confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo». Motus-E riprende il dato in crescita delle auto elettriche per sottolineare che «la classifica delle più vendute in Italia risulta sempre più popolata da vetture compatte ed entry level, categoria che rappresenta il fulcro del nostro mercato e che sta beneficiando di un significativo incremento dell'offerta, grazie a modelli elettrici in grado di avvicinare questa tecnologia a un crescente numero di famiglie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel mese di gennaio immatricolazioni in calo del 5,86%. Stellantis perde il 15,8%

L'automobile continua a soffrire

E il settore non si risolleverà neppure nel corso del 2025

DI GIOVANNI GALLI

Il 2025 si apre con il segno meno per il mercato automobilistico italiano che, secondo i dati diffusi dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha raggiunto 133.692 immatricolazioni nel primo mese del nuovo anno, segnando un calo del 5,86% rispetto a gennaio 2024. I ritmi della transizione ai veicoli elettrici puri rimangono lenti, con la quota di mercato scesa al 5% rispetto al 5,5% di dicembre.

Stellantis ha visto calare le immatricolazioni del 15,8% annuo a 41.532 unità. In base ai numeri elaborati dal gruppo su fonte Dataforce, si nota tuttavia un ritorno sopra la soglia del 30% della quota di mercato in Italia, salita al 31,1% dal 23,1% di dicembre 2024 anche se ancora in calo rispetto al 34,7% di gennaio 2024. Cinque modelli del gruppo risultano nella top ten delle auto più vendute in gennaio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (13.350 unità), seguita al terzo posto da Jeep Avenger (4.681) e al quin-



John Elkann

to da Citroen C3 (4.142). Al sesto posto si colloca Peugeot 208 (3.726) seguita, al decimo, da Opel Corsa (2.340). Sul fronte della transizione energetica il mercato italiano resta molto debole, con la quota delle auto elettriche pure (Bev) scesa al 5% rispetto al 5,5% di dicembre. Per le ibride plug-in (Phev) gennaio si è chiuso con una quota del 3,6% contro il 3,4% di dicembre e il 2,8% di gennaio 2024. La quota delle vetture elettrificate è ferma all'8,6%.

La possibilità di ritornare in tempi ragionevoli ai livelli

pre-Covid «è assolutamente remota, per non dire della possibilità di ritornare ai livelli dell'inizio del secolo», afferma il Centro studi Promotor. Stime altrettanto pessimistiche arrivano Unrae, l'associazione dei costruttori esteri, secondo cui «il peggioramento del quadro per il mercato auto, con un quarto trimestre 2024 al di sotto delle attese e un mese di gennaio alquanto negativo, impone una revisione al ribasso delle previsioni per l'intero 2025». «È un dato positivo che si stia valutando l'introduzione di incentivi paneuropei, anziché affidarsi solo a misure nazionali che creano una frammentazione del mercato», osserva il presidente Michele Crisci.

Conclude il presidente di Federauto, Massimo Artusi: «Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green deal automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo».

↳ Riproduzione riservata





EDITORIALE [MARZO 2025]



INCENTIVI CON IL CONTAGOCCE

Gli incentivi offerti dal MIT per il rinnovo del parco circolante sono sfumati in poche ore per eccesso di domande, ma in ogni caso sono una goccia nel mare

Viviamo oggi una situazione contraddittoria: da una parte siamo tutti d'accordo che bisogna impegnarsi a salvaguardare l'ambiente e che, prima possibile, dobbiamo raggiungere il traguardo delle "emissioni 0", ma dall'altra – e qui sta il problema – non si alimentano le attività per arrivare a questo obiettivo.



MEZZI NUOVI? SOLO 180

Facciamo i conti: con questi stanziamenti, i mezzi ante-Euro IV che verranno sostituiti con veicoli Euro VI saranno più o meno 180. Un numero che fa ridere se lo confrontiamo con la realtà. E la realtà ci dice che, in Italia, il 50,5% dei veicoli pesanti circolanti, cioè 377.500 mezzi, sono Euro IV o anche peggio.

POCHI SOLDI

Per esempio, è successo che all'inizio dell'anno, i 25 milioni di incentivi previsti dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti per l'acquisto di mezzi pesanti euro VI a trazione alternativa o a gasolio, e per i semirimorchi, sono sfumati in pochi minuti. Troppe domande per pochi soldi.

TROPPE RICHIESTE

Questo episodio è stato segnalato da Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei Concessionari italiani, e anche dall'UNRAE, l'Unione dei rappresentanti degli autoveicoli esteri, che hanno indicato come le richieste degli autotrasportatori superassero del 60% la disponibilità messa in campo dal Ministero. Segno che gli autotrasportatori sono ben disponibili a impegnarsi per la riduzione delle emissioni nocive, ma che le istituzioni latitano.

UN PIANO DA 700 MILIONI

Su questo tema è intervenuto Paolo Starace, Presidente UNRAE sezione Veicoli Pesanti e Amministratore Delegato di Ford Trucks: «Bisogna aumentare le risorse – ha detto – e istituire un fondo di almeno 700 milioni di euro (non 25), che abbia una validità di almeno quattro anni. E se questi soldi non ci sono, tanto vale lasciar perdere, perché incentivi offerti con il contagocce finiscono per risultare inutili e controproducenti».

Si tratta di una sfida impegnativa, certo, ma è anche vero che non si può permettere che gli autotrasportatori paghino per intero il costo di una transizione epocale che riguarda tutti. ▀

Andrea Ferreri

f SIAMO SU FACEBOOK
(www.facebook.com/profcam)

ig E SIAMO ANCHE SU INSTAGRAM
(www.instagram.com/professionecamionista)

SE AVETE VOGLIA SCRIVETEVI, PARLATECI DELLA VOSTRA PASSIONE E DEL VOSTRO CAMION, QUESTA È LA NOSTRA EMAIL:
redazione@professionecamionista.it



QUESTO MESE IN PRIMO PIANO



26 IL MISTERO SCANIA

Come si fa a crescere a tutta velocità e a conquistare sempre più autotrasportatori? Ve lo spieghiamo proprio qui.

52 NISSAN INTERSTAR

La Casa giapponese lancia il nuovo van elettrico in due versioni, con autonomia da 200 o addirittura da 460 km.



62 UN DAF DA CORSA

Un nuovo Daf XG+ 480 che mostra un semirimorchio decorato con splendidi cavalli in corsa. Lo vediamo da vicino, perché ne vale la pena.

74 DUE SPLENDIDI CLASSICI

Un OM 40 e un Fiat 650 N, ecco due mezzi tutti italiani, che raccontano una meravigliosa storia di passione.



Professione Camionista è una rivista a basso impatto ambientale

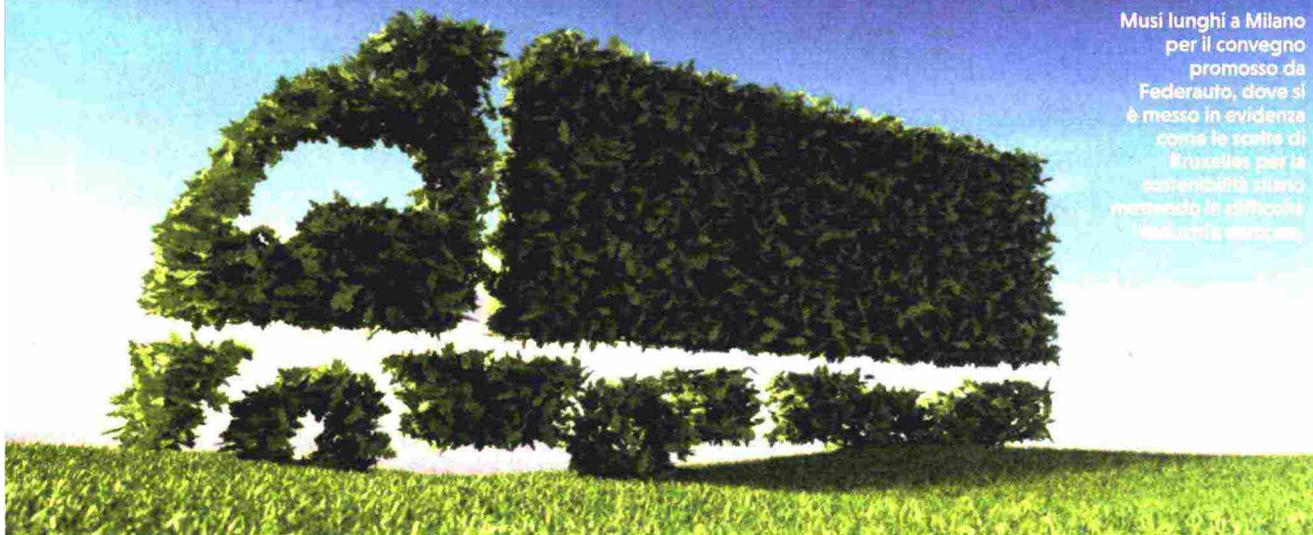




Sopravvivere alla transizione energetica

GREEN PER FORZA

Musi lunghi a Milano per il convegno promosso da Federauto, dove si è messo in evidenza come le scelte di Bruxelles per la sostenibilità siano mettendole in difficoltà l'industria auto: an.



Autotrasporto e sostenibilità

LA DOCCIA FREDDA

Al recente convegno promosso da Federauto sulla transizione energetica, i manager delle 8 sorelle hanno lanciato un grido d'allarme

a cura della Redazione

Federauto, la Federazione italiana dei Concessionari Auto (ma anche dei mezzi pesanti e dei van), ha compiuto un piccolo miracolo: al suo convegno dedicato ad Autotrasporto e Sostenibilità, sono intervenuti tutti gli amministratori delegati degli 8 Costruttori che vendono camion nel nostro Paese. Non era mai successo di vederli tutti insieme su un palco. Ma mentre si discuteva su quali misure prendere per minimizzare l'impatto della transizione energetica sulla nostra economia, tutti e 8 hanno mostrato un certo pessimismo sulle possibilità di cambiare la direzione scelta dalla Comunità europea.

INCERTEZZA SUL DOMANI

Al convegno c'erano anche la politica e le associazioni degli autotrasportatori e c'era Massimo Artusi che, come presidente di Federauto, ha spiegato che: «I clienti sono perplessi, confusi e intimoriti», perché non ci sono certezze per il futuro.



IL MIRACOLO

Massimo Artusi (a sinistra) è riuscito a mettere insieme tutti i manager delle 8 sorelle. Da sinistra, in alto: Massimiliano Perri (IVECO), Paolo Starace (Ford Trucks), Maurizio Pompei (Daimler Truck), David Siviero (direttore commerciale MAN); in basso: Giovanni Dattoli (Volvo Trucks), Enrique Enrich (Scania), Marco Bonaveglia, (direttore commerciale Renault Trucks), Massimo Dodoni (DAF).

D'altronde, chi investirebbe denaro per acquistare camion o furgoni con la possibilità che poi quei mezzi non possano lavorare? È un ragionamento corretto, ma non basta, perché Artusi ha portato anche altri tre punti di discussione. Vediamoli da vicino.

TRE RICHIESTE IMPORTANTI

1 Eliminare o ammorbidire le multe per i Costruttori che non raggiungeranno gli obiettivi di riduzione delle emissioni stabiliti dal piano europeo. Si tratta di ben 15 miliardi, una cifra enorme, che



IL PROBLEMA DELL'ELETTRICO

I dirigenti delle associazioni degli autotrasportatori hanno ricordato che c'è anche il problema del parco veicolare antiquato (con un'età media di 14,8 anni).

I politici intervenuti hanno dichiarato che l'Europa non ha voluto decarbonizzare, ma stabilire l'elettrico come unico standard per l'autotrasporto.



UN PARCO VEICOLARE D'ANTIQUARIATO

potrebbe mettere in ginocchio l'intero comparto.

2 Secondo la Commissione europea, entro il 2026, se le cose non dovessero funzionare, si potranno ridiscutere alcuni provvedimenti. Per questo, però, bisognerebbe anticipare la verifica, in modo da evitare il collasso del sistema industriale. L'Europa accetterà questa richiesta?

3 Finora l'UE non solo ha spinto per la decarbonizzazione, ma ha scelto anche quale tecnologia utilizzare, cioè l'elettrico. In sostanza, oltre a promuovere politiche virtuose, pretende che questo processo avvenga solo con l'elettrico. Quando dovrebbe essere l'industria a fare le scelte

tecnologiche meno dolorose. Ma su questo punto, bisogna approfondire.

LE SCELTE DI BRUXELLES

L'Europa valuta la neutralità carbonica sulla base delle emissioni allo scarico e per questo la tecnologia elettrica sembra la più pulita. Invece, se misuriamo l'inquinamento "dal pozzo alla ruota", cioè tenendo conto anche del processo di produzione dell'energia, risulta evidente che l'elettrico rischia di imporre soluzioni di approvvigionamento inquinanti, come le centrali alimentate a carbone (che sono pessime per l'ambiente). Ma a questo punto è partita la domanda che ha coinvolto tutti e 8 i manager delle Case costruttrici.

PESSIMISTI

Tutti si sono dichiarati favorevoli all'utilizzo contemporaneo dell'elettrico, dell'HVO e dell'idrogeno e si muovono seguendo un progetto multienergetico. Ma quando è stato chiesto loro come risponderà la Commissione europea alle richieste che ormai arrivano dal mondo industriale, tutti (tranne David Siviero, di MAN) si sono detti pessimisti: Bruxelles non farà passi indietro. È stata una doccia gelata, perché l'atteggiamento ideologico dell'Europa, nonostante tutte le obiezioni, resiste. Così, mentre i Paesi extraeuropei potranno continuare a inquinare e a finanziare le proprie imprese, noi ci avvicineremo al disastro economico. ▶



SPERANZE DI CAMBIARE

Tutti e otto i manager dei Costruttori europei hanno espresso molte perplessità sul fatto che Bruxelles possa accettare i cambiamenti della roadmap sulla sostenibilità, che molti Paesi stanno chiedendo.



Inchiesta

Tempi duri sulla strada

CAMIONISTI AL SUD PERCHÉ TANTI PROBLEMI?

Un tessuto industriale che funziona poco, strade e infrastrutture vecchie e malmesse, pagamenti sempre più dilazionati e così, per sopravvivere, gli autotrasportatori devono trasferirsi al Nord

di Andrea Ferreri

«**C**'è così poco lavoro, che per prendere qualche viaggio, devi fare prezzi sempre più bassi». Queste sono le parole che abbiamo sentito a un raduno, seduti a uno dei tanti tavoli dei camioncini che vendono birra e patate fritte, e abbiamo deciso di approfondire. È vero che al Sud i padroncini sono costretti ad accettare tariffe che non consentono un guadagno onesto? È vero che l'autotrasporto soffre? «Sì, soffre», ci ha detto Mario Fantini, tappezziere e decoratore in proprio e presso Giovanni Durac-



I TIR LUMACA



ANTIMO CATURANO

cio di Ottaviano, azienda storica del tuning dei camion. «Il vero problema è che nel Meridione ci sono poche infrastrutture produttive e quindi c'è poco lavoro. Così, un gran numero di autotrasportatori ha portato la propria azienda al Nord, dove la richiesta di trasporti è sempre vivace».

TARIFE ALL'OSSO

Effettivamente, i dati della SVIMEZ parlano chiaro: dal Sud e dalle Isole parte solo il 17% delle merci trasportate e que-

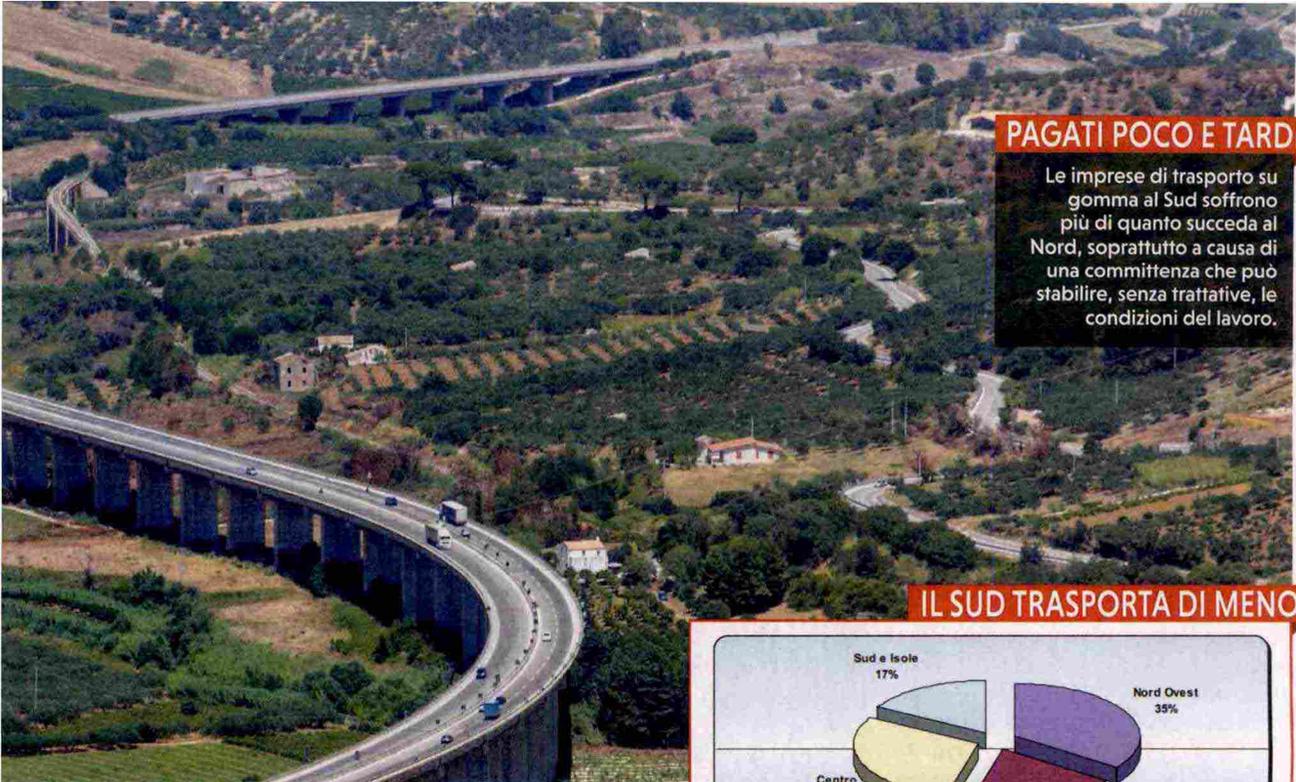
Presidente di Free Service, dell'A1 Expo (è l'organizzatore del Traspò Day) e di Trasportounito di Caserta. Proprio nella sua veste di sindacalista si è battuto contro l'inerzia di diversi governi.

Per protestare contro la mancata soluzione dei problemi degli autotrasportatori meridionali, Antimo Caturano ha promosso la protesta dei "Tir lumaca".

sto accende la competizione tra le aziende di autotrasporto meridionali, obbligandole soprattutto a tenere le tariffe all'osso. Con l'aggravante dei tempi di pagamento sempre più lunghi.

Su questo tema è intervenuto anche Antimo Caturano, presidente di Free Service, di A1 Expo, (dove, tra l'altro, organizza il Traspò Day), e di Trasportounito di Caserta. Caturano fa un'affermazione interessante: «La combinazione di tariffe ridotte e dilazioni nei pagamenti genera un circolo vizioso, che mina la fiducia

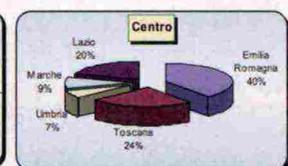
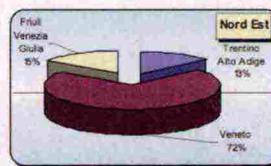
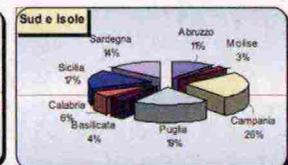
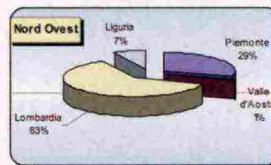
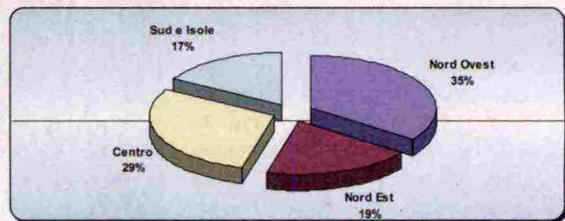
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



PAGATI POCO E TARDI

Le imprese di trasporto su gomma al Sud soffrono più di quanto succeda al Nord, soprattutto a causa di una committenza che può stabilire, senza trattative, le condizioni del lavoro.

IL SUD TRASPORTA DI MENO



degli operatori nei confronti del mercato e crea un terreno fertile per situazioni di instabilità finanziaria e strutturale». In sostanza, l'autotrasporto meridionale vive una crisi di sfiducia che spinge gli imprenditori ad andarsene o ne indebolisce la capacità di stare sul mercato. Anche Mario Fantini ce lo conferma: «Se devo tenere bassi i costi – dice – devo trovare autisti che si accontentino di poco. E infatti, in questi anni, hanno ottenuto patenti e CQC molti camionisti che non avevano una professionalità adeguata alle difficoltà del mestiere e che dunque

In questa elaborazione RT sui dati del Conto Nazionale Trasporti, si vede chiaramente come il Sud e le Isole rappresentino solo una fetta modesta della torta dei trasporti nazionali.

non possono offrire trasporti di qualità. È anche per questo che gli autotrasportatori meridionali, impoveriti da tariffe troppo basse, rischiano di fornire servizi non competitivi».

QUALCOSA SI MUOVE

In questa situazione, le prospettive sono preoccupanti, perché – sempre secondo la SVIMEZ – tra il 2007 e il 2022 si è verificato un consistente arretra-

Oggi è Presidente di Federauto, la Federazione Italiana Concessionari Auto; in passato, Artusi è stato al timone della sezione Truck&Van dell'associazione e per questo ha sempre seguito le vicende dell'autotrasporto.

mento della base produttiva: -30% di valore aggiunto, contro una flessione del 5,2% nelle regioni centro-settentrionali. E questo si riflette anche sulle attività di autotrasporto.

Per fortuna c'è una voce meno pessimista, quella di Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei Concessionari italiani: «In realtà – ci ha detto – qualche segno di ripresa si vede. Nel settembre scorso, il governatore della Banca d'Italia, Fabio Panetta, ha ricordato che, nel periodo successivo alla pandemia, il Mezzogiorno ha conseguito risultati migliori di quelli dell'economia nazionale, con un PIL aumentato del 3,7% contro il 3,4% delle altre regioni.



MASSIMO ARTUSI

INCHIESTA



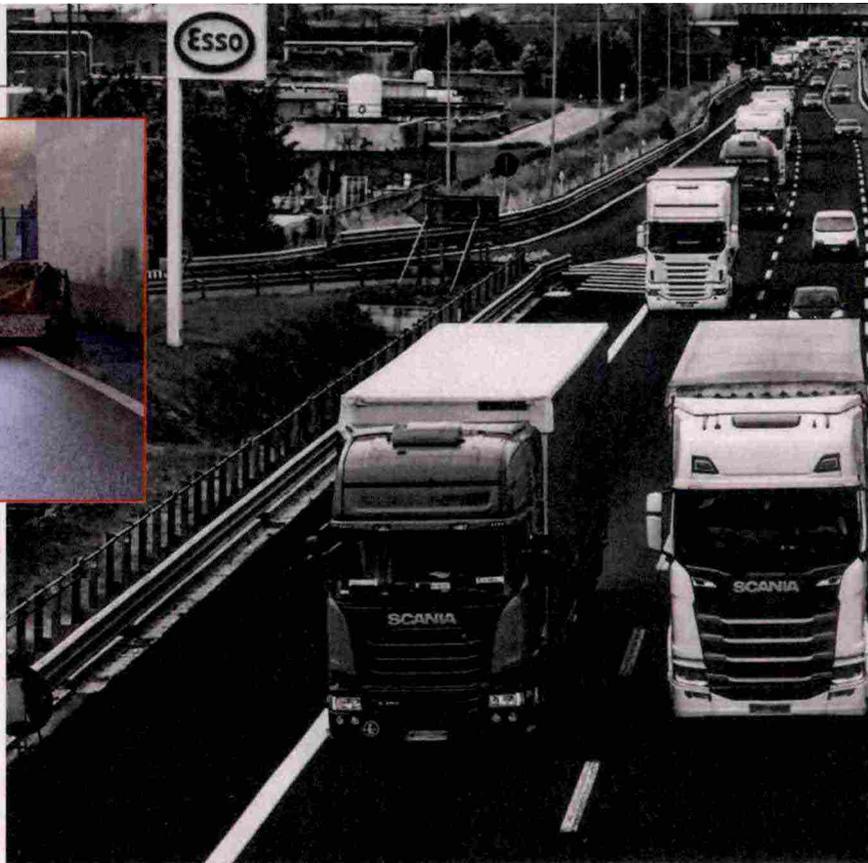
VIABILITÀ TORMENTATA

È ovvio che con una viabilità così insufficiente, le imprese guadagnano di meno e consumano di più.

Non solo, le esportazioni meridionali sono cresciute del 13% contro il 9% registrato altrove. Certo, il gap è ancora alto, ma sono segnali che danno speranza». E la tendenza è confermata anche dalla ripresa dell'occupazione dopo la pandemia, che è più accentuata nelle regioni meridionali: +188 mila nel Mezzogiorno (+3,1%), +219 mila nel Centro-Nord (+1,3%).

AUTOTRASPORTATORI DEBOLI

Ma il nodo doloroso dell'autotrasporto resta ancora, perché – come dice Caturano – «Il problema di fondo è rappresentato dalla debolezza dell'autotrasportatore nei confronti della com-

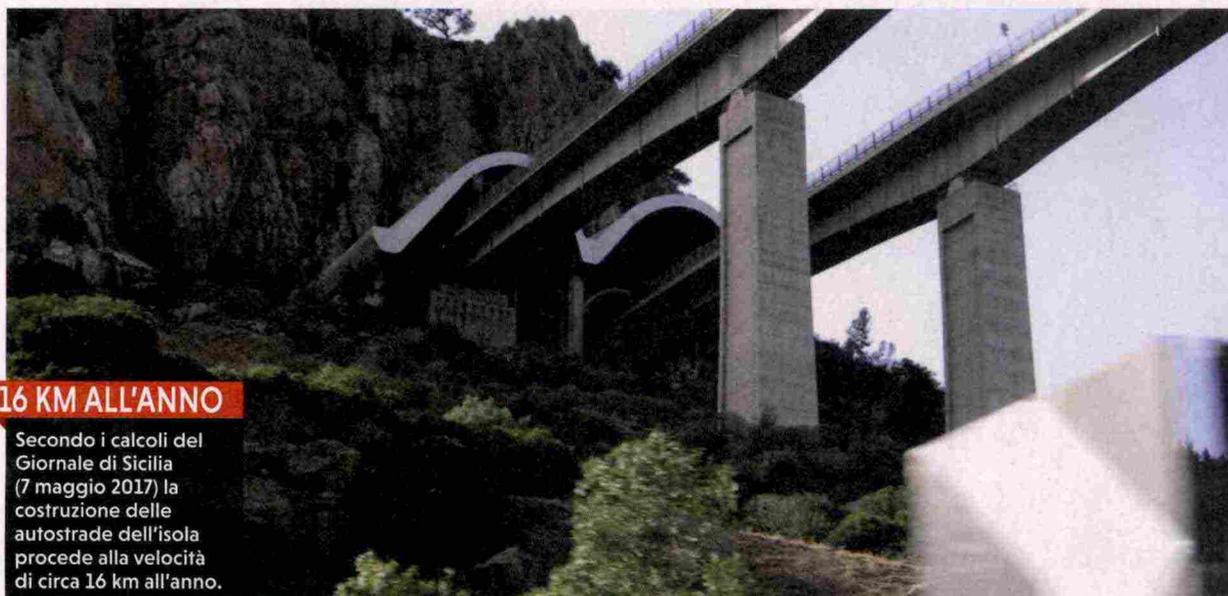


mittenza». E per rendere più difficile la vita degli autotrasportatori, la SVIMEZ rileva anche una grave carenza di infrastrutture al Sud, dove la rete autostradale rappresenta 1,87 km ogni 100 km di strade rispetto ai 3,29 km del Nord e 2,23 km del Centro. Insomma, non solo al Sud si guadagna di meno, ma si

viaggia peggio, in più tempo e, inevitabilmente, si consuma di più.

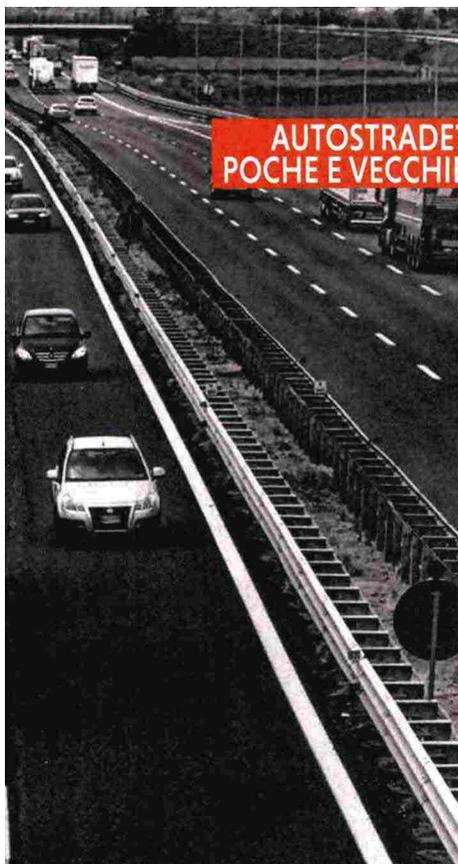
LE INFRASTRUTTURE

«D'altronde – aggiunge Artusi – sono le infrastrutture, in particolare quelle di trasporto, che fanno da volano alla crescita di un territorio. Il Centro Nord



16 KM ALL'ANNO

Secondo i calcoli del Giornale di Sicilia (7 maggio 2017) la costruzione delle autostrade dell'isola procede alla velocità di circa 16 km all'anno.



**AUTOSTRADE?
POCHE E VECCHIE**

Le statistiche indicano che la rete autostradale al Sud rappresenta 1,87 km ogni 100 km di strade, rispetto ai 3,29 km del Nord e ai 2,23 km del Centro.

TEMPI DURI SULLA STRADA



DOVE RIPOSARE?

C'è una grande scarsità di strutture anche per il riposo dei camionisti. Questo è il Truck Village, l'area di sosta di Colleferro, ma in molte altre regioni, soprattutto del Sud, siamo ancora in fase di progettazione.

è ben collegato con il resto d'Europa e questo ne favorisce lo sviluppo. Il Mezzogiorno invece ha solo due autostrade, neanche tanto ben messe. Occorrono strade, servizi e, per esempio, delle aree di sosta sicure. Il Centro Sud qualche passo avanti lo sta facendo: a Colleferro, sul versante tirrenico, c'è il Truck Village e ad Ascoli, su quello adriatico, ci sono strutture già avviate che sono sorte con il

sostegno di fondi europei. Inoltre, il ministero dei Trasporti ha lanciato un bando per progetti in Calabria, Campania e Basilicata. Ci vorrà qualche tempo, il ritardo da recuperare è ingente, ma qualcosa si muove».

LE AREE DI SERVIZIO

Caturano però è più severo. Il problema delle infrastrutture e delle aree di so-

sta «mi tocca un nervo scoperto – dice – perché non è accettabile che, in un Paese civile, manchino aree di servizio adeguate per consentire ai camionisti di riposare. Attualmente, in molte aree, è vietato persino sostare con l'aria condizionata accesa». Però, anche lui ha percepito qualche segnale di cambiamento: «In tempi brevi – dice – sono previsti interventi per l'ammmodernamento delle aree di servizio. Auspico che tali lavori vengano realizzati con costi sostenibili e che le nuove strutture siano realmente funzionali».

**UN PROBLEMA
CULTURALE**



**UNA QUESTIONE
MOLTO COMPLESSA**

Il problema dell'autotrasporto nel Mezzogiorno, però, rimane ancora molto complesso. C'è una situazione industriale che sconta ritardi storici, il problema del parco veicoli che è sempre più anziano, la questione degli interporti del Sud, ma soprattutto, come rileva Mario Fantini, c'è un problema culturale che va osservato con attenzione, perché anch'esso è alla base delle attuali incertezze di tutto il settore. Per cui, ora ci fermiamo qui, ma riprenderemo questo discorso sul prossimo numero. ▶

Di autotrasportatori bravi al Sud ce ne sono molti, ma al contempo bisognerebbe incoraggiare l'imprenditoria meridionale, che deve crescere tra mille difficoltà.

Mercato

di Tiziana Altieri

Un 2024 in positivo per le case di veicoli commerciali e industriali che operano nella Penisola. Gli LCV, stando ai dati resi disponibili da Anfia, hanno totalizzato 198.630 unità, +1,1 per cento sul 2023. Gli over 3,5 tonnellate con 28.500 unità hanno, invece, praticamente replicato il risultato dell'anno precedente, piuttosto soddisfacente. Numeri che, però, non bastano a tenere alto il morale tra gli addetti ai lavori. L'anno è stato, infatti, caratterizzato da un andamento a due velocità: una crescita significativa delle immatricolazioni nella prima parte e una flessione accentuata nella seconda. E oggi i portafogli ordini risultano piuttosto sgonfi. Ecco perché la filiera chiede che i 200 milioni di euro previsti dalla Legge di Bilancio per ciascuno dei due anni 2026 e 2027 per il rifinanziamento del fondo Automotive siano destinati a un piano strutturato di incentivi, da attivare già nel 2025, che si possa rivedere il DM investimenti ad Elevata Sostenibilità, che ha messo sul tavolo 50 milioni per gli anni 2021-2026 solo per l'acquisto di automezzi a trazione alternativa (ibridi, elettrici, CNG e LNG) e che si aumentino le risorse del Fondo Investimenti attivato con il DM del 6 agosto. Le somme messe

Immatricolazioni LCV per area geografica

Area	2024	2023	Var%
NORD-OVEST	60.004	59.909	+0,2
NORD-EST	65.291	68.181	-4,2
CENTRO	46.780	43.163	+8,4
SUD E ISOLE	26.418	25.476	+3,7
ND	24	3	+700,0
Totale	198.517	196.732	+0,9

sul tavolo sono, infatti, sparite in pochi secondi come denunciato anche da Federauto.

Fiat al comando

Il Nord si conferma il mercato più vivace per i veicoli commerciali: ne ha assorbiti il 63 per cento nonostante una lieve flessione a Est. Guardando alle immatricolazioni per utilizzatore a giocare il ruolo più importante sono ancora le società (53 per cento, oltre un veicolo su due), seguite dal noleggio con un 34 per cento di quota, ma i cui volumi sono in flessione del 2,4 per cento. Continua a crescere il peso dei furgoni medi e pesanti che rappresentano il 40,9 per cento dell'immatricolato totale, e quello dei furgoni piccoli, al 14 per cento. Segno positivo anche per i pick-up, che rimangono, però, una nic-

Tutti i numeri 2024

Qualcosa si muove

I dati diffusi da Anfia parlano di un anno al di sopra delle aspettative con oltre 198.500 veicoli commerciali e quasi 28.700 truck immatricolati nella Penisola. Cosa hanno scelto le aziende italiane per il loro business

8 - 03 2025

www.vietrasportiweb.it

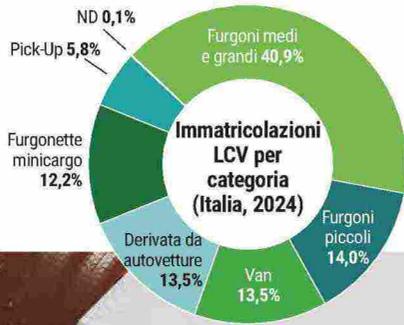
Mercato

Immatricolazioni LCV per utilizzatore

Modalità d'Acquisto II	2024	2023	Var%
NOLEGGIO S/C	67.969	69.292	-1,9
PRIVATI	24.578	25.193	-2,4
SOCIETÀ	105.970	102.247	+3,6
Totale	198.517	196.732	+0,9

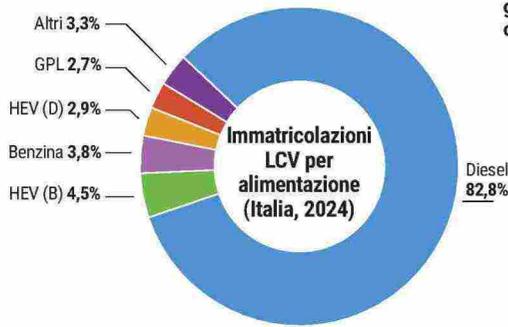
Immatricolazioni LCV per segmento

Segmento	2024	2023	Var%
Furgoni medi e grandi	81.219	75.352	+7,8
Furgoni piccoli	27.758	25.526	+8,7
Van	26.850	27.448	-2,2
Derivata da autovetture	26.728	28.763	-7,1
Furgonette/Mlinicargo	24.310	28.533	-14,8
Pick-Up	11.531	10.987	+5,0
ND	121	123	-1,6
Totale	198.517	196.732	+0,9



Immatricolazioni LCV per alimentazione

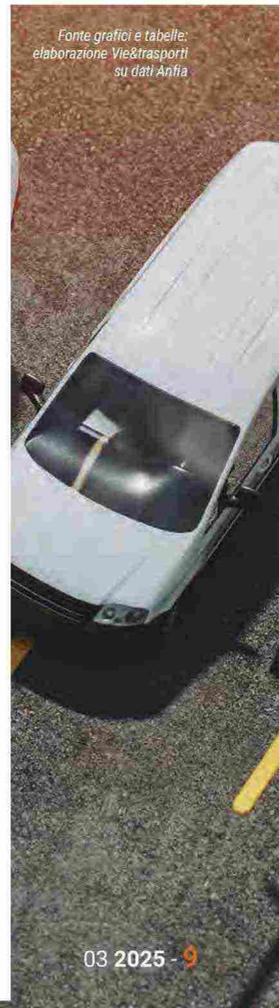
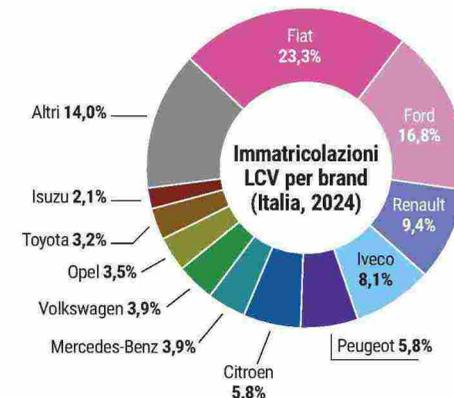
Alimentazione	2024	2023	Var%
DIESEL	164.320	156.526	+5,0
HEV (B)	9.013	9.103	-1,0
BENZINA	7.607	8.451	-10,0
HEV (D)	5.850	7.291	-19,8
GPL	5.434	6.105	-11,0
BEV	3.835	6.140	-37,5
BIODIESEL	1.874	1.612	+16,3
PHEV	464	1.135	-59,1
METANO	120	341	-64,8
HEV (B-GPL)	-	2	-100,0
Totale	198.517	196.732	+0,9



Nel segmento dei veicoli commerciali in Italia al comando c'è Fiat che pur dovendo fare i conti con una flessione delle immatricolazioni intorno al 10,0 per cento chiude l'anno con una quota superiore al 23,0 per cento. Ottime le performance di Ford: oltre 33mila registrazioni gli hanno consentito di guadagnare uno share del 16,8 per cento

Immatricolazioni LCV per brand

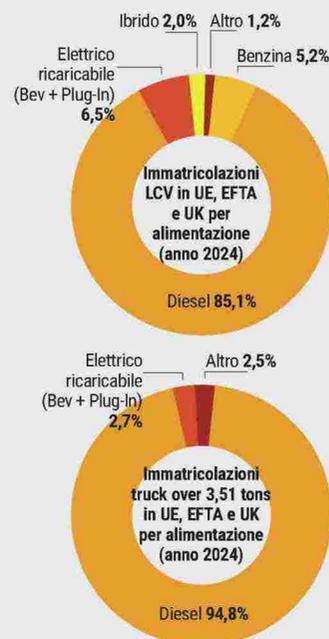
Marca	2024	2023	Var%
FIAT	46.172	51.178	-9,8
FORD	33.291	27.257	+22,1
RENAULT	18.647	18.311	+1,8
IVECO	16.163	15.384	+5,1
PEUGEOT	11.607	11.569	+0,3
CITROEN	11.537	14.261	-19,1
MERCEDES BENZ	7.832	6.115	+28,1
VOLKSWAGEN	7.794	6.771	+15,1
OPEL	6.907	8.807	-21,6
TOYOTA	6.254	5.327	+17,4
ISUZU	4.192	3.577	+17,2
NISSAN	3.926	3.852	+1,9
LAND ROVER	3.125	2.237	+39,7
PIAGGIO	3.053	3.912	-22,0
VOLVO	2.312	2.097	+10,3
DACIA	2.105	2.310	-8,9
SUZUKI	1.968	2.293	-14,2
ALTRI	11.632	11.474	+1,4
Totale	198.517	196.732	+0,9



Fonte grafici e tabelle: elaborazione Vie&trasporti su dati Anfia

Sguardo sull'Europa

Il mercato dei veicoli commerciali 'tira' nel Vecchio Continente: nel 2024 hanno segnato un +6,9 per cento superando quota 2 milioni grazie alle ottime performance dell'Unione (+8,3 per cento) e del Regno Unito (+2,7). In flessione, invece, dell'1,7 per cento, l'area Efta, trascinata in basso dai risultati di Svizzera e Islanda. Francia, Germania e Italia hanno archiviato i volumi più elevati contribuendo all'immatricolato complessivo dell'Europa con un 54 per cento. Tra questi a crescere di più è il Paese teutonico con un +8,4 per cento sull'anno precedente. Completano la top five Spagna e Paesi Bassi che segnano, rispettivamente, un +13,7 e, addirittura, un +87,4 per cento sull'anno precedente. Primo paese a Est si conferma la Polonia. Per quanto riguarda le immatricolazioni per alimentazioni ad avere la meglio in Europa è ancora il diesel che pesa per oltre l'85 per cento (1.702.230 unità, +8,8 per cento). Gli elettrici ricaricabili (Bev e ibridi plug-in) non vanno oltre il 6,5 con 130.523 unità, il 7,7 per cento in meno del 2023. Non altrettanto bene è andata ai veicoli sopra le 3,5 tonnellate: 392.277 unità nell'intero continente indicano un -5,5 per cento sull'anno precedente. L'Unione deve fare i conti con un -6,3 per cento e il Regno Unito con un -2,1. In controtendenza l'area Efta con un +1,1 a cui ha contribuito esclusivamente la performance della Svizzera. Guardando nel dettaglio la Ue, la Germania è sempre in testa per unità immatricolate (oltre una su quattro) ma registra una flessione del 6,9. Anche la Francia si conferma alla piazza d'onore ma chiudendo in negativo, con un -2,9. Al terzo posto la Spagna che supera, nel 2024, l'Italia e quinta la Polonia, primo mercato per volumi a Est, che pare soffrire con il 21 per cento in meno delle immatricolazioni dell'anno precedente. Ancora più elevata la quota del diesel tra i pesanti: 94,8 per cento nell'intero continente. Gli elettrici non riescono a raggiungere nemmeno un 3,0 per cento.



Immatricolazioni LCV in Europa

Paese	2024	2023	Var%
Francia	379.747	375.510	+1,1
Germania	281.078	259.376	+8,4
Italia	198.517	196.732	+0,9
Spagna	166.157	146.144	+13,7
Paesi Bassi	129.878	69.294	+87,4
Polonia	66.853	64.522	+3,6
Belgio	65.780	67.549	-2,6
Svezia	38.328	43.713	-12,3
Austria	33.075	30.701	+7,7
Portogallo	32.304	28.523	+13,3
Irlanda	30.785	28.854	+6,7
Danimarca	28.053	25.746	+9,0
Ungheria	24.782	20.749	+19,4
Repubblica Ceca	21.761	22.735	-4,3
Romania	20.212	17.235	+17,3
Grecia	9.872	10.008	-1,4
Finlandia	9.735	11.021	-11,7
Slovacchia	9.061	9.107	-0,5
Slovenia	8.577	7.686	+11,6
Croazia	8.495	7.463	+13,8
Bulgaria	6.794	5.192	+30,9
Estonia	4.080	3.904	+4,5
Lussemburgo	3.997	5.412	-26,1
Lituania	2.893	3.104	-6,8
Lettonia	2.737	2.699	+1,4
Cipro	2.248	1.766	+27,3
Malta	889	814	+9,2
Unione Europea	1.586.688	1.465.559	+8,3
Norvegia	30.741	29.573	+3,9
Svizzera	28.459	30.570	-6,9
Islanda	1.870	1.972	-5,2
Efta	61.070	62.115	-1,7
Regno Unito	354.265	344.845	+2,7
Totale Ue+Efta + Uk	2.002.023	1.872.519	+6,9

Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate in Europa

Paese	2024	2023	Var%
Germania	88.240	94.820	-6,9
Francia	50.635	52.143	-2,9
Spagna	32.140	28.688	+12,0
Italia	28.698	28.889	-0,7
Polonia	28.043	35.482	-21,0
Paesi Bassi	18.574	16.136	+15,1
Belgio	9.280	10.058	-7,7
Repubblica Ceca	9.172	10.408	-11,9
Austria	7.970	8.008	-0,5
Romania	7.955	8.497	-6,4
Lituania	6.993	10.662	-34,4
Portogallo	6.381	6.915	-7,7
Svezia	5.792	7.184	-19,4
Ungheria	5.281	6.359	-17,0
Danimarca	4.820	4.973	-3,1
Finlandia	3.434	3.942	-12,9
Slovacchia	3.412	3.939	-13,4
Irlanda	2.865	2.655	+7,9
Slovenia	2.133	2.529	-15,7
Croazia	2.048	2.048	0,0
Lettonia	1.243	1.868	-33,5
Lussemburgo	1.081	1.832	-41,0
Grecia	880	726	+21,2
Estonia	645	872	-26,0
Cipro	181	159	+13,8
Unione Europea*	327.896	349.792	-6,3
Norvegia	6.137	6.477	-5,2
Svizzera	4.984	4.482	+11,2
Islanda	386	422	-8,5
Efta	11.507	11.381	+1,1
Regno Unito	52.874	54.016	-2,1
Totale Ue+Efta + Uk	392.277	415.189	-5,5

*Non sono disponibili i dati relativi a Bulgaria e Malta

Fonte: Acea

Mercato

Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate per area geografica

Area	2024	2023	Var%
NORD-OVEST	8.099	8.194	-1,2
NORD-EST	8.250	7.891	+4,5
CENTRO	4.534	4.611	-1,7
SUD E ISOLE	7.809	8.193	-4,7
ND	4	-	+100,0
Totale	28.696	28.889	-0,7

Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate per fascia di peso

Ptt	2024	2023	Var%
3.501-16.000	4.953	4.718	+5,0
> 16000 kg	23.736	24.170	-1,8
ND	7	1	+600,0
Totale	28.696	28.889	-0,7

chia non andando oltre le 11.531 unità. Sembra calare, invece, l'interesse per i veicoli derivati da autovetture (anche a causa di un rafforzamento dei controlli che mirano a limitarne l'abuso) e per le furgonette. Non decollano i veicoli elettrici, anzi. I diesel totalizzano 164.320 unità con una quota dell'82,8 per cento, oltre 3 punti in più del 2023. I Bev non riescono a raggiungere le 4.000 unità e il loro share scende dal 3,1 all'1,9 per cento. Quasi spariscono i plug in con 464 unità complessive, lo 0,2 per cento.

Brand protagonista assoluto in Italia negli Lcv è Fiat con una quota del 23,4 per cento, ottenuta con 46.172 immatricolazioni (Ducato al primo posto con 19.568 unità e un 9,8 per cento di share, seguito da Doblò con 12.395 al 6,2 per cento), il 9,8 per cento in meno dell'anno precedente. Piazza d'onore a Ford con un ben 16,8 per cento da collegare al successo di Transit (11.016) e Transit Custom (9.532) e terzo gradino del podio per Renault con un 9,4 per cento. Master, Trafic e Kangoo rimangono i modelli di punta della Losanga con una quota rispettivamente del 3,0, dell'1,9 e dell'1,5 per cento.

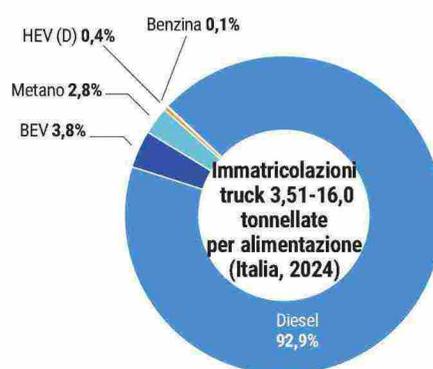
Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per brand

Marca	2024	2023	Var%
IVECO	2.582	2.454	+5,2
ISUZU	912	734	+24,3
MERCEDES BENZ	291	300	-3,0
DAF	288	232	+24,1
VOLVO	168	172	-2,3
FUSO MITSUBISHI	166	343	-51,6
MAN	152	148	+2,7
FIAT	144	75	+92,0
RENAULT	142	144	-1,4
FORD	27	17	+58,8
ALTRI	83	99	-16,2
Totale	4.953	4.718	+5,0

www.vietrasportiweb.it

Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per alimentazione

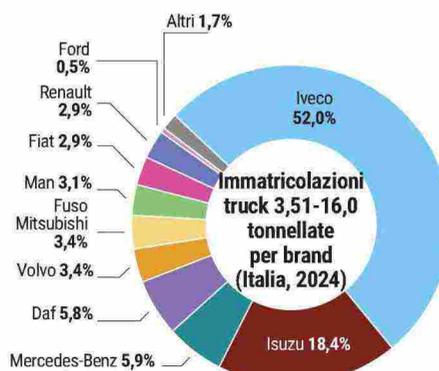
Alimentazione	2024	2023	Var%
DIESEL	4.603	4.367	+5,5
BEV	190	69	+175,4
METANO	138	154	-10,4
HEV (D)	19	128	-85,2
BENZINA	3	-	+100,0
Totale	4.953	4.718	+5,0



Chiudono la top five Iveco con Daily, all'8,1 per cento, e Peugeot (il suo commerciale più venduto è Boxer), inseguita da Citroën che ha un mix più eterogeneo con Jumper, Berlingo e C3 tra l'1,9 e l'1,3 di quota, entrambe al 5,8 per cento con la double chevron che però deve fare i conti con un -19,1 per cento.

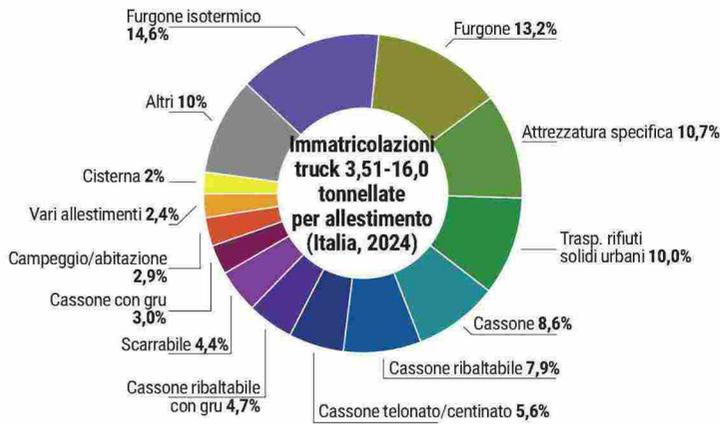
Gli over 16 soffrono di più

Entrando nell'universo truck, i veicoli con peso totale a terra sopra le 16,0 tonnellate, continuano a giocare la parte del leone incidendo sull'immatricolato totale con un 82,7 per cento (23.736 unità complessive). Sono però anche la fascia di mercato che flette: -1,8 per cento rispetto all'anno precedente contro il +5,0 del segmento 3,51-16 tonnellate. Anche nel caso dei pesanti il Nord contribuisce al risultato com-



Quella degli over 16 tonnellate rimane la fascia più rappresentativa del mercato pesante: in termini di volumi incide per oltre l'82 per cento. Guardando ai medi, veicoli tra le 3,51 e le 16 tonnellate di peso, il diesel detiene una quota che sfiora il 93 per cento. Al secondo posto gli elettrici puri che non vanno però oltre le 190 unità. Il grafico in basso mostra la quota di mercato dei diversi brand presenti nella Penisola: a Iveco a leadership con una quota di oltre il 50 per cento. Al secondo posto Isuzu, unico altro marchio con uno share a doppia cifra.

Mercato



Come mostra il grafico in alto, furgoni isotermitici e furgoni sono i due allestimenti con le maggiori quote di mercato nel segmento dei medi. Rientra in queste due categorie il 27,8 per cento dei veicoli allestiti. Seguono le attrezzature specifiche.

plessivo con una quota di poco inferiore al 60 per cento. Rimane strategico comunque anche il contributo del Sud con un 27,2 per cento. Nel segmento dei medi è Iveco a detenere la leadership con una quota superiore al 50 per cento: Eurocargo ha inciso con un 28,1 per cento, Daily con un ulteriore 22,1. Piazza d'onore per Isuzu che fa un balzo in avanti rispetto al 2023 del 24,3 per cento conquistando una quota del 18,4 soprattutto con l'N2R da 7,5 tonnellate. Nessun altro costruttore riesce a raggiungere una quota *double digit*. Mercedes-Benz, sul terzo gradino del podio, si ferma al 5,9 per cento con Atego che da solo incide per un 3,7. A inseguirla Daf al 5,8 (Lf e Xb i modelli di punta) e poi Volvo con l'Fl e Fuso con il Canter, entrambe al 3,4 con poche unità di differenza. Per

Immatricolazioni veicoli 3,51-16 tons per allestimento

Allestimento	2024	2023	Var%
Furgone Isotermitico	725	539	34,5
Furgone	654	564	16,0
Attrezzatura specifica	531	468	13,5
Trasp. rifiuti solidi urbani	494	490	0,8
Cassone	426	475	-10,3
Cassone ribaltabile	392	437	-10,3
Cassone telonato centinato	276	269	2,6
Cassone ribaltabile con gru	234	232	0,9
Scarrabile	216	164	31,7
Cassone con gru	148	140	5,7
Campeggio/abitazione	146	105	39,0
Vari allestimenti	117	64	82,8
Cisterna	110	169	-34,9
Altri	491	603	-18,6
Totale	4.960	4.719	5,1

quanto riguarda l'alimentazione il diesel ha sempre la meglio con uno share del 92,9 per cento e una crescita del 5,5 sull'anno precedente. I Bev si devono accontentare di una quota del 3,8 per cento ottenuta con 190 unità, comunque il 175 per cento in più del 2023 quando ci si era fermati a 69 veicoli elettrici. Guardando agli allestimenti i furgoni isotermitici sono stati i più richiesti sul mercato italiano (14,6 per cento di quota) e crescono del 34,5 per cento rispetto all'anno precedente. Al secondo posto i furgoni, poi le attrezzature specifiche (non meglio definite da Anfia) e quindi le soluzioni per il trasporto di rifiuti solidi urbani. Insieme rappresentano circa il 50 per cento degli allestimenti. Anche nel segmento degli over 16 comanda Iveco ma questa volta



12 - 03 2025

Che confusione

A Massimo Artusi, presidente di Federauto, nonché Responsabile Commerciale Veicoli Industriali e Trainati presso Romana Diesel, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers) abbiamo chiesto un commento a caldo del mercato.

Un aggettivo per definire il 2024?

«Altalenante, se vogliamo essere generosi, schizofrenico se non vogliamo esserlo. Sia i veicoli commerciali, sia gli industriali hanno registrato una promettente crescita nei primi mesi dell'anno per poi, tra alti e bassi, flettere costantemente per raggiungere più o meno i livelli del 2023. Un anno a più facce, dunque. Le cause di questo andamento 'schizofrenico' - è questo sicuramente l'aggettivo più appropriato - sono da ricercare nell'insieme di politiche - nazionali ma soprattutto europee - utopiche, contraddittorie e confuse, che impediscono alle imprese una programmazione adeguata nell'acquisto dei mezzi, che sarebbe invece necessaria per rispondere con immediatezza all'emergenza ambientale, in un paese in cui - secondo gli ultimi dati Acea - l'età media dei veicoli commerciali leggeri è di ben 19 anni».

Risultati in linea con le aspettative?

«No, deludenti. Le aspettative erano concentrate sull'ampliamento del Fondo per l'autotrasporto e una sua gestione coerente e programmata, per favorire il rinnovo del parco veicolare. Insieme alle associazioni dell'autotrasporto e a quelle dei produttori avevamo proposto al governo un piano da 700 milioni in quattro anni (2023-2026), caratterizzato da incentivi semplici nell'erogazione, crescenti negli stanziamenti annuali e differenziati per tipologia di veicoli (peso e alimentazione), senza escludere i diesel di ultima generazione che al momento costituiscono l'offerta prevalente sul mercato e quella che attira maggiore interesse in quanto compatibile al 100 per cento con i Bio carburanti avanzati. Dopo i primi contatti informali, il governo non ha ancora raccolto la nostra proposta, neppure per migliorarla. A fine anno, poi, nella redazione della legge di Bilancio, è addirittura scomparso un emendamento che stanziava 100 milioni non utilizzati nel 2022 (perché destinati all'acquisto di inesistenti camion elettrici) per il rinnovo delle flotte in conto terzi. Da questo punto di vista, un anno cominciato male e finito peggio...».

Il rallentamento del mercato è dovuto al clima di incertezza, come sulle auto, o piuttosto alla mancanza di risorse da parte delle aziende?

«Credo che l'una non escluda l'altra, anzi che proprio nell'autotrasporto le due condizioni siano strettamente legate. Il nostro è un mercato di imprenditori che acquistano degli strumenti di lavoro. Tutt'altro rispetto al mercato dell'auto, dove i fattori personali ed emotivi sono prevalenti rispetto a quelli professionali e dove il tema principale è quello di una fiscalità 'punitiva' e ai valori di almeno 25 anni fa. Perciò se l'imprenditore dell'autotrasporto, nel clima di incertezza determinato dal Green Deal europeo, non riesce a programmare gli investimenti per il proprio parco mezzi, rischia di non poter dare risposte adeguate alla domanda di trasporto e, dunque, di ri-



durre ancora di più i margini. Per questo deve stare attento a spendere bene per un acquisto che segnerà la sua attività come minimo per i prossimi 3-5 anni, in particolare se si tratta di una piccola o media impresa. Il contatore dell'ultimo click day che, a dicembre, ha visto andare esauriti in pochi secondi i 25 milioni disponibili per l'incentivazione all'acquisto di veicoli commerciali sopra le 3,5 tonnellate, sia diesel con rottamazione, che ad alimentazione alternativa (essenzialmente gas naturale) senza rottamazione, dimostra che le aziende sono pronte ad innovare e a decarbonizzare, ma hanno bisogno di un sostegno pubblico».

La transizione ecologica cambia il ruolo del concessionario. Come?

«Offrendogli ulteriori opportunità, ma anche chiedendogli di aumentare il proprio impegno. Strutture, equipaggiamenti tecnici, magazzini, informatizzazione e, più di tutto, il personale devono essere ampliati e aggiornati di continuo. Si tratta di accompagnare il cliente nella scelta del veicolo più adatto ai propri bisogni e di seguirlo anche dopo la fase dell'acquisto per tutte quelle che sono le sue necessità legate alla gestione del veicolo. È evidente che più si amplia l'offerta, più la ricerca del veicolo adatto alla mission intrapresa dal cliente si affina. Anche per questo è necessario che le istituzioni europee modifichino l'approccio alla decarbonizzazione dei trasporti, accogliendo il principio della neutralità tecnologica e offrendo tutte le alternative carbon neutral possibili al mercato perché possa scegliere quella più opportuna ed efficace per l'attività a cui il cliente deve destinare il veicolo».

Stime per il 2025?

«È presto per fare previsioni. In linea di massima il mercato dei veicoli commerciali e industriali non si dovrebbe discostare molto dai numeri degli ultimi anni. Ma sono ancora in sospeso i due fattori che hanno determinato questo risultato: la scelta dell'alimentazione elettrica come unico vettore per il trasporto stradale, che provoca incertezze nei clienti, e la mancanza di una politica di incentivi congrua e coerente che sostenga adeguatamente il rinnovo del parco. Se queste due condizioni si modificheranno, il mercato reagirà prontamente, altrimenti prepariamoci a un altro anno sulle montagne russe».

Parola d'ordine per il 2025?

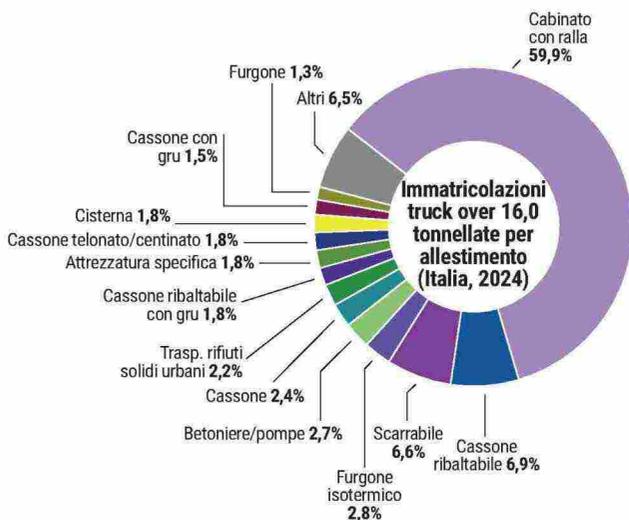
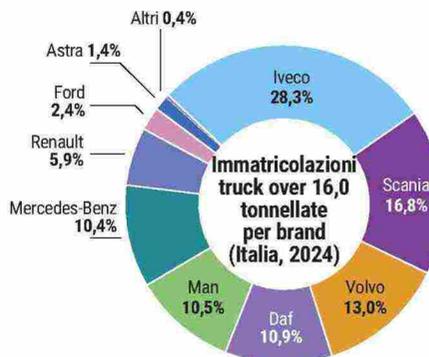
«Posso due? Neutralità tecnologica».

Mercato

Anche nella fascia over 16 tonnellate Iveco comanda con una quota che supera il 28,0 per cento dovuta in larga parte al successo di S-Way. Seconda, Scania che mette a segno un ben +20 per cento sfiorando le 4.000 unità che li consentono di raggiungere uno share del 16,8 per cento. Terzo gradino del podio per Volvo.

Immatricolazioni truck over 16 tonnellate per brand

Marca	2024	2023	Var%
IVECO	6.726	7.118	-5,5
SCANIA	3.976	3.311	20,1
VOLVO	3.095	3.344	-7,4
DAF	2.590	2.793	-7,3
MAN	2.496	2.134	17,0
MERCEDES BENZ	2.462	2.729	-9,8
RENAULT	1.408	1.639	-14,1
FORD	558	665	-16,1
ASTRA	332	345	-3,8
ALTRI	93	92	1,1
Totale	23.736	24.170	-1,8



Nel segmento degli over 16 tonnellate la parte del leone la fanno i trattori stradali (cabinato con ralla nella definizione di Anfia): rappresentano poco meno del 60,0 per cento delle immatricolazioni. Guardando al mondo degli autocarri l'allestimento con la quota di mercato maggiore è il cassone ribaltabile (6,9 per cento, in forte crescita nell'ultimo anno), seguito a breve distanza dagli scarrabili (al 6,6 per cento ma in flessione).

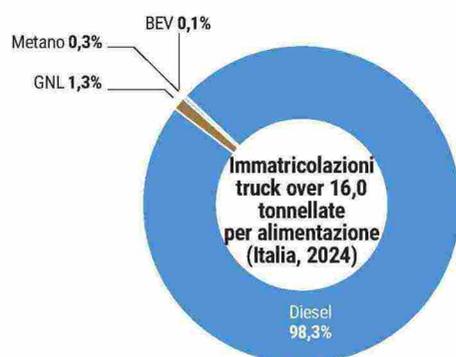
Fonte grafici e tabelle: elaborazione Vie&trasporti su dati Anfia

Immatricolazioni veicoli over 16 tons per allestimento

Allestimento	2024	2023	Var%
Cabinato con ralla	14.226	14.831	-4,1
Cassone ribaltabile	1.641	1.338	22,6
Scarrabile	1.574	1.697	-7,2
Furgone isotermico	654	716	-8,7
Betoniere/pompe	651	684	-4,8
Cassone	581	631	-7,9
Trasp. rifiuti solidi urbani	523	706	-25,9
Cassone ribaltabile con gru	434	461	-5,9
Attrezzatura specifica	431	324	33,0
Cassone telonato/centinato	421	402	4,7
Cisterna	418	407	2,7
Cassone con gru	359	373	-3,8
Furgone	316	350	-9,7
Trasporto veicoli	259	175	48,0
Pianale	255	303	-15,8
Vari allestimenti	178	51	249,0
Veicoli eccezionali	155	127	22,0
Piattaforme/gru/autoscala	143	188	-23,9
Portacontainers/pallets aereo/casse mobili	132	70	88,6
Ribaltabili	100	50	100,0
Altro	285	286	-0,3
Totale	23.736	24.170	-1,8

la quota è del 28,3 per cento (oltre il 17 raggiunto con S-Way). Scania mette a segno un ben +21,0 per cento rimanendo salda sul secondo gradino del podio con poco meno di 4.000 unità (ben 1.902 sono serie R e 1.535 Serie S). Quote a doppia cifra anche per Volvo (all'Fh la parte del leone con un 8,8 per cento), Daf (deve il successo soprattutto a Xf e Xg), Man (TgX e TgS hanno una quota del 6,8 e 3,1 per cento) e Mercedes-Benz (con Actros protagonista), tutte sopra il 10 per cento. I trattori rappresentano oltre il 60 per cento delle vendite. Per quanto riguarda gli autocarri cassoni ribaltabili e scarrabili sono gli allestimenti più richiesti in Italia con quote del 6,9 e del 6,6 per





Immatricolazioni truck over 16 tonnellate per alimentazione

Alimentazione	2024	2023	Var%
DIESEL	23.341	23.585	-1,0
GNL	301	241	+24,9
METANO	60	165	-63,6
BEV	24	30	-20,0
HEV (D)	10	149	-93,3
Totale	23.736	24.170	-1,8

Il diesel è indiscusso protagonista nella fascia over 16 con una quota superiore al 98,0 per cento. Al secondo posto c'è il Gnl con 301 unità complessive, il 24,9 per cento in più del 2023. Negli ultimi due anni ha potuto avvantaggiarsi di una flessione dei prezzi alla pompa.

cento. Nella fascia più pesante del mercato è ancora più preponderante il ruolo del diesel: ha una quota del 98,6 per cento. Segue il Gnl all'1,3 con un +24,9 (da 241 a 301 immatricolazioni) rispetto al 2023. Solo 24 veicoli sopra le 16 tonnellate di peso immatricolati in Italia nel 2024 sono BEV.

Le proposte di Anfia

Come svecchiare il parco? Ecco le proposte di Anfia: adozione di un Piano straordinario per il rinnovo che abbracci veicoli con tutte le tecnologie e rimorchi di tutte le categorie. L'associazione nell'ottica di un miglioramento della sicurezza stradale, auspica poi una modifica normativa che definisca l'incremento delle revisioni periodiche obbligatorie per i veicoli ante Euro IV e dei rimorchi e semirimorchi con oltre 12 anni. Ancora, chiede di prevedere un contributo per acquisto di GNL a favore delle imprese di autotrasporto che utilizzano mezzi ad elevata sostenibilità nella loro flotta; la diffusione dei biocarburanti e la rimodulazione del rimborso accise e pedaggi autostradali per favorire alimentazioni alternative. Infine, preme per l'aggiornamento del Regolamento di attuazione al CdS (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) all'articolo 216, comma 1, per adeguare e nuove disposizioni dell'articolo 61 del codice che consente la circolazione in ambito nazionale dei complessi veicolari fino a 18,75 metri.

www.vietrasportiweb.it

Attualità

Autotrasporto e sostenibilità

C'È CHI DICE NO

Non alla transizione energetica, ma alle modalità e alle tempistiche imposte dall'Unione Europea. I veicoli elettrici non possono essere l'unica soluzione, ci sono altre vie percorribili, i biocarburanti per esempio. Al convegno organizzato da Federauto a Milano un confronto tra l'intera filiera e le istituzioni



di Tiziana Altieri

Unire le tante voci della filiera dell'autotrasporto per gridare a Bruxelles che la strada intrapresa per decarbonizzare il settore rischia di portare il settore nel baratro con gravissime conseguenze economiche e sociali. Questa l'idea di Federauto che insieme a Next to the Truckers ha organizzato, all'interno di Fiera Milano, l'evento 'Autotrasporto e Sostenibilità. La parola al mercato'. Ad aprire i lavori **Massimo Artusi**, presidente della Federazione Italiana dei concessionari italiani: «Ci troviamo in un momento decisivo per il futuro del settore automotive europeo. Il dibattito sul processo di transizione energetica e sulle evoluzioni del quadro regolamentare europeo è molto acceso. Da una parte abbiamo i fautori del full electric, dall'altra c'è chi sostiene la pluralità tecnologica. Da una parte c'è chi vorrebbe vedere scomparire le vetture dalle strade, dall'altra chi punta a entrare con forza nel mercato europeo. La voce del mondo legato ai veicoli da lavoro giunge più flebile di quella del mondo legata all'auto per una questione di numeri: per ogni truck vengono vendute 54 auto. Riteniamo che l'ap-

proccio non possa essere uguale per i due comparti: i problemi del camion - e dei suoi utilizzatori - sono diversi da quelli dell'automobile. Il dialogo strategico lanciato qualche giorno fa da Ursula von der Leyen è un'ottima notizia ma deve seguire le indicazioni che vengono dal mercato e, soprattutto, deve includere i concessionari, che finora non sono stati coinvolti. Uno scandalo che conferma il dirigismo, la miopia e una indifferenza che non ha parole per essere definita».

Il mercato va in un'altra direzione

Chi più dei concessionari oggi può esprimere il sentimento del mercato? In Italia se ne contano circa 1.000. Aziende che occupano oltre 90 mila persone e generano un fatturato di 45 miliardi l'anno. Circa 100 sono specializzati sui mezzi pesanti. A rendere unico il loro ruolo - messo in discussione, tra l'altro, dall'introduzione dei contratti di agenzia - è la presenza capillare sul territorio, la capacità di interpretare le tendenze, la vocazione a crescere e investire. «I numeri parlano chiaro - ha continuato Artusi - nel 2024 sono stati immatricolati nella Penisola

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



solo 213 over 3,5 tonnellate elettrici. È un mercato inesistente, anzi un deserto. I clienti continuano a rivolgersi alle tecnologie tradizionali perché l'acquisto di un camion è un investimento che deve rientrare in una programmazione d'impresa. Un investimento orientato dal Total Cost of Ownership (TCO). I prezzi delle soluzioni elettriche sono troppo elevati, gli incentivi incerti, gli impianti di ricarica fast inesistenti. Allo scorso 30 settembre se ne contavano in Italia solo 3.566 sopra i 150 kW, non è dato sapere quanti funzionanti e connessi”.

Il presidente di Federauto ha poi snocciolato le richieste della federazione: eliminazione delle sanzioni ai costruttori per il superamento dei limiti di CO2 (il totale potrebbe ammontare a 15 miliardi di euro, una cifra insostenibile per un settore già in crisi), anticipo al 2025 della verifica del regolamento CO2 (va ricordato, tra l'altro, che lo stesso già prevede una verifica sulla possibilità di impiego dei biocarburanti sui veicoli pesanti entro il 2025), neutralità tecnologica per la decarbonizzazione (come segnalato anche nel Rapporto Draghi). «Per evitare di pagare

queste pesanti sanzioni c'è chi chiede alla Commissione europea incentivi più massicci ma l'Unione è ancora esitante, c'è chi acquista quote ETS da produttori cinesi (o americani) ma in questo modo si finanzia e si rinforza la concorrenza più agguerrita, c'è chi preme sui concessionari ma può essere una misura solo episodica e temporanea, c'è chi sta riducendo la produzione di veicoli termici ma così si accentua la crisi. Federauto è pronta ad affiancare le case nella richiesta di eliminazione delle multe, ma per essere forte questa richiesta dovrebbe essere unitaria e partire dalla realtà del mercato». Intanto il parco italiano invecchia: quello over 3,5 tonnellate ha un'età media di ben 14,5 anni ed è composto per il 47,8 per cento da veicoli ante Euro 4. «Il programma utopistico imposto dall'Europa - ha concluso Artusi - concentrando attenzione, sforzi e investimenti su un traguardo lontano (il 2035), trascura la decarbonizzazione e la riduzione dell'impatto di gas a effetto serra che già oggi potrebbe essere ottenuta sostenendo i biocarburanti. È su questo parco, così obsoleto, inquinante e pericoloso che dovreb-

Attualità

bero indirizzarsi fin da oggi interventi pubblici massicci, incentivi costanti e agevolazioni normative».

Presente nel capoluogo lombardo anche **Gerardo Pérez Giménez**, Presidente AECAR, Alliance of European Car Dealers and Repairers. Anche lui ha sottolineato la necessità che l'Unione cambi rotta. «I risultati che abbiamo raggiunto in questi anni sono molto lontani dagli obiettivi, è necessario modificare i regolamenti. Ricordiamoci che le fabbriche europee dell'automotive hanno un peso importante ma non bisogna dimenticare nemmeno quello dei concessionari». Infine un accenno all'avanzata cinese. «Un fenomeno che deve essere visto anche come un'opportunità».

A chiudere la prima parte **Gilberto Pichetto Fratin**, Ministro dell'Ambiente con un video in cui ha ricordato come il Governo si stia spendendo per rendere ragionevoli e realistiche le proposte, per creare un nuovo sistema di trasporti capace di valorizzare l'economia italiana.

Soluzioni già disponibili

«La normativa europea sul Green Deal per gli Heavy Duty Vehicle». Questo il titolo dell'intervento di **Massimo Santori**, Founder MS-Italiainvestimenti. I punti fermi dell'Unione oggi: una riduzione del 45 per cento delle emissioni di CO2 a decorrere dal 1° gennaio 2030 rispetto ai livelli del 2019 e del 65 per cento dal 1° gennaio 2035 per arrivare a un -90 dal 1° gennaio



2040. Altro obiettivo vincolante: portare al 42,5 per cento entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nella Ue, il doppio rispetto al 2023. «Emerge chiaramente che il regolamento non serve a decarbonizzare ma a elettrificare anche se l'Antitrust ha vietato il claim emissioni zero per i veicoli elettrici. Un conto, infatti, è il calcolo del ciclo Tank-to-Wheel, un altro quello del ciclo Well-to-Wheel che parte dal vettore energetico per arrivare al veicolo. Non dimentichiamo poi che la normativa europea per decarbonizzare i trasporti all'Articolo 27 cita chiaramente tutti

i tipi di energia da fonti rinnovabili, quindi anche biocarburanti, biogas, carburanti liquidi e gassosi di origine non biologica». Perché, dunque, non percorrere anche altre strade? Come quelle indicate da **Giuseppina Pisaniello**, Head of Special Products and Additives ENI Live: «Il settore dei trasporti contribuisce per circa il 28 per cento alle emissioni di CO2, emissioni che negli ultimi anni sono cresciute soprattutto a causa di un aumento del traffico merci. In futuro avremo bisogno di più energia per soddisfare i nostri bisogni mantenendo, però, alta la sostenibilità: è questa la sfida. È necessario sicuramente un cambio del mix energetico, ma anche delle abitudini che devono essere orientate a un maggiore efficientamento». Anche la Pisaniello ha sottolineato l'importanza di misurare le emissioni non 'Tank-to-Wheel' ma 'Well to Wheel'. «L'Europa ha scelto un sistema di calcolo basato

Costruttori, necessaria una offerta equilibrata

di Roberta Cannone

Protagoniste durante la tavola rotonda della seconda parte dell'evento moderata dal nostro direttore Giuseppe Guzzardi e del vicepresidente della UIGA, Paolo Artemi, le otto sorelle, le Case produttrici di mezzi pesanti in Europa. Che hanno ribadito l'importanza della pluralità tecnologica, per le auto un'opportunità, per i truck una necessità. «È fondamentale - ha commentato **Giovanni Dattoli**, amministratore delegato di Volvo Trucks - valutare più tecnologie, non precludersi la possibilità di percorrere alcuna strada». «L'attuale scelta tecnologica è influenzata dal quadro normativo, ma si dovrebbe avere più libertà progettuale, - ha aggiunto **Massimiliano Perri**, direttore generale Italia Iveco - oggi, l'elettrico è vincente sul last mile delivery, ma non si può pensare che questa funzionalità sia estensibile a tutti i modelli, masse, potenze ed esigenze di trasporto».

I costruttori hanno, comunque, mostrato una decisa apertura verso il cambiamento energetico voluto dall'Unione Europea. Queste le parole dell'amministratore delegato di Scania Italia **Enrich Enrich**: «Abbiamo investito tanto e con-

tinueremo a farlo su propulsori elettrici economicamente competitivi secondo la transizione elettrica. Nel frattempo, però, non abbandoniamo le altre tecnologie». Opinione condivisa da **David Siviero**, direttore Vendite e Prodotto Truck Man Truck & Bus che ha ricordato quanto il gruppo creda nello sviluppo dell'elettrico.

Chiarezza nelle norme e nelle scadenze

Il fil rouge della discussione è stata, come del resto si era avvertito durante tutti gli interventi della mattinata, l'incertezza normativa, motivo per cui i grandi marchi internazionali hanno chiesto il sostegno politico per una transizione non penalizzante per l'industria e la filiera distributiva. L'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili (Acea), a tal proposito, ha lanciato un appello all'Unione Europea affinché si risolva rapidamente la questione sulle multe. «La transizione non può essere solo una scelta politica e, dal nostro canto, in qualità di costruttori, cerchiamo di sfruttare al meglio l'elettrico per trasformarlo in business», ha

Attualità

sulle emissioni allo scarico anziché sull'intero ciclo di vita dei prodotti. Opzione, la seconda, che permetterebbe di inserire i biocarburanti nel novero dei sistemi ammessi per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione».

A seguire gli interventi, in presenza a Milano o in collegamento da Roma o Bruxelles, di numerosi esponenti dell'attuale maggioranza: **Massimiliano Salini**, Vicepresidente Gruppo EPP e Commissione ENVI (ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare), **Carlo Fidanza**, Commissione per il trasporto e il Turismo nonché Capodelegazione FDI-ECR, **Silvia Sardone**, Commissione ENVI, **Nicola Procaccini**, Commissione ENVI e ITRE (industria, ricerca ed energia), **Isabella Tovaglieri**, Commissione ITRE, **Luca Squeri**, Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati. Tutti d'accordo sul fatto che le cose devono cambiare, servono razionalità e buonsenso: non si può pensare di sacrificare un settore strategico come quello del trasporto pesante. E poi – parole di Luca Squeri – che senso ha puntare a emissioni zero in Europa quando il suo contributo alle emissioni globali è risibile o quasi?

Sostenibili a 360 gradi

La parola è poi passata a concessionari e clienti, a partire da **Massimo Tentori**, presidente Lombardia Truck Italia e GACIE. «Noi siamo il punto di contatto con il cliente. Siamo il famoso giunco: abbiamo fatto investimenti, abbiamo installato colonnine ma i fatti ci dicono che i truck elettrici non possono essere la soluzione. Con le batterie si perde capacità di trasporto. Non

solo: sono pericolose, poco protette». **Matteo Taverni**, Ceo Truck Italia e Presidente FEAC Mercedes Dealer si è soffermato sul concetto di sostenibilità. «Si parla solo di green ma la sostenibilità deve essere anche occupazionale ed economica. Dal nostro punto di osservazione vediamo che sui veicoli commerciali elettrici c'è più dinamismo, sui truck la domanda è vicina allo zero. I veicoli Bev vivono solo per influssi esterni e gli incentivi così come sono strutturati creano solo squilibrio».

Gli autotrasportatori possono fare la loro parte per abbattere le emissioni e molti la fanno. Come il Gruppo Maganetti, rappresentato nel capoluogo lombardo dall'ad **Matteo Lorenzo De Campo**. «Prima abbiamo optato per l'Lng, poi per il Bio Lng. Abbiamo raggiunto numeri altrimenti impossibili. Era l'unica strada perseguibile senza distruggere la profittabilità economica. Abbiamo fatto delle prove anche con veicoli elettrici ma facciamo fatica a vedere un futuro: il bilancio è insostenibile a livello economico». De Campo si è soffermato anche sul ruolo di chi fa logistica: «Il nostro lavoro è portare da A e B nel modo più sostenibile possibile», e sul completo disinteresse delle nuove generazioni verso questo settore. «Solo dal 20216 si è tornati a parlare di sostenibilità sociale. Quello dell'artista deve essere un lavoro entusiasmante, non degradante». Anche il Gruppo SBG, specializzato in trasporti petroliferi, punta a ridurre il suo impatto senza tralasciare la redditività. «Abbiamo un approccio non ideologico alla decarbonizzazione», ha sottolineato **Filippo Redaelli**, amministratore delegato.

sottolineato **Massimo Dodoni**, amministratore delegato Daf Veicoli Industriali. Di carattere diverso la focalizzazione di **Paolo Starace**, a capo di Ford Trucks, marchio che non dispone ancora di proposte elettriche: «Abbiamo una gamma compatibile con l'HVO. Stiamo investendo tanto sull'idrogeno e abbiamo in programma di introdurre, quanto prima, i veicoli elettrici. Rimaniamo sicuramente in linea con il nostro marchio di riferimento, Ford Auto».

Dal direttore commerciale & Marketing di Renault Trucks **Marco Bonaveglia** i piani per il futuro: «Indubbiamente i prossimi cinque anni saranno ancora sotto il segno del diesel, ma già nel 2026, in concomitanza con la presentazione della nuova cabina, introdurremo delle migliorie alla distribuzione, abbattendo consumi ed emissioni. Continuano i nostri studi sull'aerodinamica e per quanto riguarda l'elettrico il grande impegno è quello di aumentare significativamente l'autonomia. Nel 2030 prevediamo di portare sul mercato anche l'idrogeno».

Più volte richiamata dagli attori interessati la joint venture Milence tra Mercedes-Benz, Volvo e Traton per accelerare la realizzazione di un network europeo di stazioni di ricarica



super fast per i camion. Il primo hub italiano dovrebbe essere inaugurato entro fine febbraio.

A conclusione del giro di tavolo è stato chiesto ad ognuno dei relatori quanto prevedessero un cambiamento delle normative o un dietro front da parte delle istituzioni riguardo la transizione elettrica. Ebbene, quasi tutti concordi nel non dare alcuna chance alla possibilità di un riposizionamento o un ridimensionamento temporale delle attuali scadenze Ue, sanzioni comprese.

Attualità

«Il contributo del trasporto pesante sulle emissioni a livello mondiale è del 4,0 per cento, praticamente nulla. Credo ci si debba soffermare maggiormente sull'aspetto vetustà del parco piuttosto che sulla sua elettrificazione. Il 50 per cento è ante euro 4". Parole di **Gianni Murano**, Presidente UNEM che ha continuato: «Se l'ETS venisse applicata tale e quale avremo incrementi sul costo dei carburanti nell'ordine di 10 centesimi per la benzina e 12 per il diesel. Un aggravio da considerare. Lo scenario ideale? Multifuel e multimodale. I biocarburanti possono essere una delle soluzioni». **Maria Rosa Baroni**, Presidente NGV Italy ha spiegato come il suo osservatorio sia un «pozzo di pensieri» e l'importanza, in questa fase, di non essere tifosi dell'una o dell'altra tecnologia ma di avere un approccio neutrale.

E io pago

È stata poi la volta delle associazioni di categoria. Ad aprire il dibattito **Enrico Finocchi**, presidente dell'Albo degli autotrasportatori che ha fornito un chiaro quadro del settore. «Nel 2024 si è registrata una diminuzione delle imprese attive: sono 99.309 contro le 100.908 del 2023. Continua, però, la crescita di quelle più strutturate, in particolare di quelle nella fascia 51-100 veicoli che sono aumentate del 3 per cento. In crescita il parco circolante italiano che a fine

2024 era composto da 865.770 veicoli (+1,4 per cento rispetto al 2023, quando i mezzi erano 853.363). In forte aumento anche i mezzi Euro 6, che sono adesso più della metà della flotta a motore che circola in Italia».

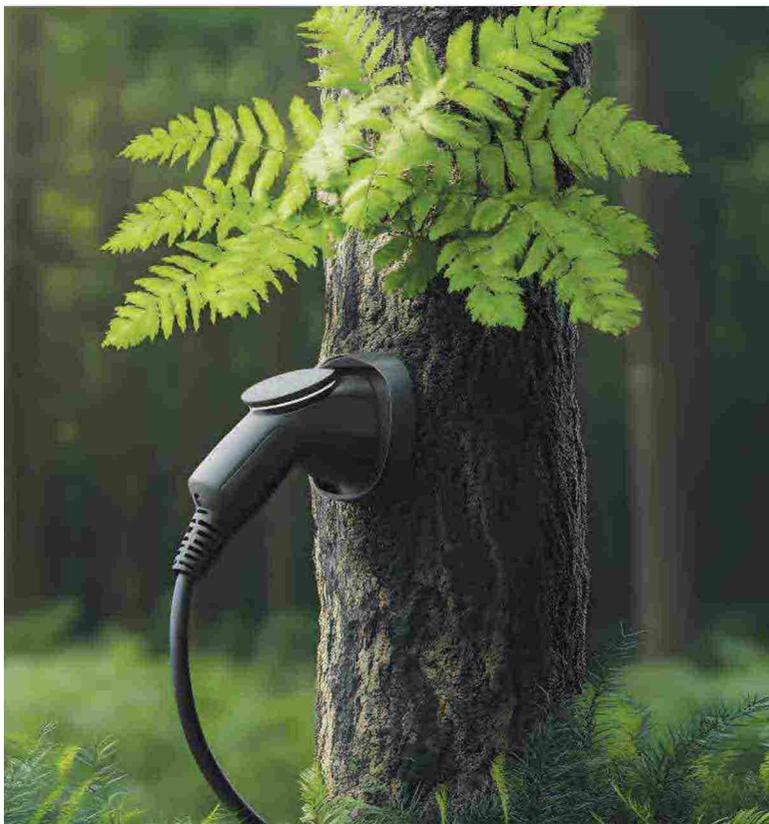
Le imprese più strutturate possono investire di più? O gli investimenti si fanno per la committenza? Domande che sono state poste a **Claudio Donati**, segretario Assotir. «L'utilizzo eccessivo della subvezione premia chi intermedia il prodotto, non chi investe: è uno dei grandi problemi dell'autotrasporto italiano. L'abuso della subvezione rende difficile per le imprese far quadrare i conti. La prima risposta deve venire dal mercato: è necessario rafforzare la posizione dell'autotrasporto».

Claudio Riva di Confartigianato Trasporti si è soffermato su «i monoveicolari che stanno diminuendo ma sono ancora l'ossatura dell'autotrasporto italiano». Ha anche lanciato un monito all'Europa e ai suoi atteggiamenti schizofrenici. «Da una parte chiede molto, dall'altra è lasciva». E a proposito di incentivi ha ribadito la necessità che siano strutturati e proiettati negli anni. «E in ogni caso sarà difficile una diffusione dei veicoli elettrici».

Riccardo Morelli, presidente di Anita, associazione che rappresenta le imprese più strutturate ha sottolineato come oggi sia necessario approcciare un po' tutto ma che le soluzioni elettriche, per il lungo raggio, sono limitanti, anche al di là dei costi. «La tecnologia non è matura. Chi acquista questi mezzi spesso lo fa su richiesta del cliente ma i risultati sono ben sotto le aspettative. Anche noi siamo per la pluralità tecnologica e per l'apertura ai biocarburanti».

Così il presidente della FAL, **Paolo Uggè**: «È necessario chiedersi quanto sia fattibile la transizione energetica, soprattutto a quali costi. Non è possibile che la decarbonizzazione riguardi solo il nostro Paese e l'Europa».

«C'è grande incertezza da parte delle aziende di logistica e i costruttori ci chiedono supporto rispetto alle linee guida da seguire – ha sottolineato il presidente CNA FITA, **Patrizio Ricci** – ma nessuno ha risposte chiare e strutturate. È giusto valutare più tecnologie, come l'adozione di biocarburanti. Si spera che l'HVO non sia una soluzione solo per qualcuno. E serve una distribuzione capillare delle infrastrutture in tutto il Paese». Infine, il presidente della Fiap **Alessandro Peron**: «La scelta sul tipo di tecnologia da adottare è secondaria rispetto a quanto sia sostenibile per le aziende affrontare il percorso di transizione energetica. Siamo disposti a pagare un costo maggiore affinché il trasporto venga effettuato da un veicolo elettrico? Non possiamo aspettarci che le tariffe non subiscano delle variazioni a seguito di investimenti ingenti da parte delle aziende».



Il pressing - Le richieste alle istituzioni Ue della federazione dei concessionari

Auto, un triplo cambiamento per dare certezze al mercato

» «Aldilà del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio 2025 è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo». Lo sottolinea il presidente di Federauto, Massimo Artusi, che chiede alle istituzioni europee «un cambiamento di linea basato su tre punti: eliminazione delle multe alle case costruttrici, anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento CO2, approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti».



Nuove sollecitazioni alla politica per supportare il mercato dell'automobile

Il nuovo anno

Il nuovo pressing prende spunto dai dati di gennaio del mercato dell'auto in Italia, che apre il nuovo anno nello stesso modo in cui si era concluso il 2024, ovvero con vendite in calo: in base ai dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate 133.692 vetture, con una variazione tendenziale pari a -5,86%. «Ricordiamo che l'anno

Obiettivo su stop a multe ai costruttori, anticipo verifica CO2 e neutralità tecnologica

appena trascorso ha chiuso a -0,5% sul 2023 e a -18,7% sul 2019 - e con una filiera produttiva in difficoltà - ha rimarcato Roberto Vavassori, presidente di Anfia -. C'è la necessità di adottare un piano europeo di guida razionale verso gli obiettivi del 2035, come discusso anche in occasione del Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive europea avviato lo

scorso 30 gennaio dalla presidente della Commissione Ue». Per Vavassori «bisogna intervenire in fretta, agendo su più fattori: prevedere flessibilità nella regolamentazione sui target emissivi, stimolare il local content europeo e incentivare l'innovazione tecnologica della filiera per proteggerne e accrescerne la competitività nello scenario globale».





IL PRESIDENTE ASCONAUTO

SCARABEL CHIEDE DI DEFISCALIZZARE LE AUTO AZIENDALI

Roberto Scarabel dal luglio del 2022 è il presidente di AsConAuto, l'Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli, insomma l'uomo che ha in mano uno strumento importante per leggere il settore dell'auto nel nostro paese. Più calano le immatricolazioni di auto nuove, più aumenta la vita di quelle usate e di conseguenza il ricorso ai ricambi per tenerle dignitosamente (e con sicurezza) in strada. Nel 2024 AsConAuto ha stabilito un nuovo record, superando per il secondo anno consecutivo il miliardo di euro di volume di affari. "Quando le vetture nuove si vendono di meno, essendo rimasta praticamente immutata l'esigenza di mobilità degli automobilisti, si curano con più attenzione le proprie automobili. Anche per un motivo: ci si rende conto di avere in garage qualcosa che vale di più di quello che valeva nel passato... I prezzi delle auto nuove sono cresciuti moltissimo, i valori delle vetture usate scendono meno che in passato e magari quando si raggiungono i 50 mila km con la propria auto ci si rende conto di dover aggiungere 20 mila euro per comprarne una nuova e così si riguarda la propria vettura, la si vede ancora bella e si protrae il mantenimento investendo in una adeguata manutenzione...".

Ai prezzi che sono cresciuti per vari fattori quali il costo delle materie prime, costo dell'energia, costo dei trasporti ecc, aggiungiamo poi un altro fattore: l'incertezza. Chi desidera cambiare auto oggi, aspetta perché non sa dove lo porterà l'Europa con la sua imposizione sulla mobilità del futuro. Roberto Scarabel ha un consiglio per il legislatore: "Da tempo sostengo che le aziende possono garantire la transizione ecologica. Basterebbe defiscalizzare l'acquisto di auto aziendali. Permettiamo alle aziende di ammortizzare le auto al 100% del loro valore, e non fermiamoci al costo massimo fiscalmente riconosciuto di 18.076 euro con percentuale di deducibilità al 20% (nei casi di imprese e professionisti). Così facendo cominceremmo davvero a svecchiare il nostro parco circolante immettendo sulle strade tanti Euro 6 accessibili ai consumatori privati e anche tante vetture elettriche perché oggi le aziende sono spinte a rendere "pulito" il loro parco auto per stilare i nuovi Bilanci ESG. Basterebbe intervenire su questo e in due-tre anni avremmo davvero ringiovanito il nostro parco circolante".

Parole che sembrano non cadere nel vuoto questa volta.

"Congiuntamente a Federauto stiamo lavorando molto bene in questa direzione. Le porte non sono chiuse e non siamo così sfiduciati. Noi abbiamo sempre sostenuto e continuiamo a sostenere che comunque l'intervento deve essere strutturale e quello sulla fiscalità sarebbe un

intervento strutturale rispetto anche agli incentivi che sono un po' come mangiare ogni sei mesi e poi stare a dieta altri sei mesi".

Dal suo osservatorio, Scarabel prevede per l'anno in corso un balzo delle auto elettriche: "Credo che le vetture elettriche avranno un risultato diverso dall'anno scorso, per effetto proprio delle politiche aziendali e dei bilanci di sostenibilità. Per dimostrare che la propria azienda è proiettata nel futuro qualcosa devi fare e concedere in uso auto elettriche ai collaboratori può essere un inizio significativo. Certo, nel mercato italiano potrebbe sembrare un successo un aumento del 100%, ma partendo dal 4% con una percentuale elevatissima di auto dimostrative e di servizio dei concessionari sarà bene guardare ai numeri e non alle percentuali...". Un catalizzatore del processo, secondo Scarabel, sicuramente sarà il noleggio a medio e lungo termine delle vetture BEV. Il valore futuro di un'auto a batteria è ancora incerto e il cliente dopo tre-quattro anni, anche per effetto della rapida evoluzione tecnologica, potrebbe scoprire un valore residuo diverso dalle esperienze d'acquisto precedenti... "È anche strano che ogni paese europeo senta quello che stabilisce l'Europa, poi ognuno a casa declini in modo differente la transizione ecologica. Servirebbe davvero una politica comunitaria uguale per tutti". Insomma c'è ancora tanto da fare. Intanto AsConAuto continua a investire sulla digitalizzazione del suo business. Il prossimo passo è una mappatura del territorio per capire tra l'altro qual è il rapporto tra ricambi originali e non originali. Sicuramente non sarà facile, non essendo il ricambio un bene mobile registrato, ma attraverso parametri quali numero degli autoriparatori, posti di lavoro, ponti di officina disponibili, addetti, riusciremo ad approssimare la percentuale dei ricambi originali "di qualità" rispetto agli altri utilizzati nelle riparazioni.

u.zap.



Roberto Scarabel



Matteo Taverni (Truck Italia): “Il Green deal ha sottovalutato l’impatto economico e sociale”

Il 3 febbraio 2025 si è svolto alla Fiera di Milano il convegno “Autotrasporto e sostenibilità – La parola al mercato”. L’evento, patrocinato da Federauto e sponsorizzato anche da Nobis Assicurazioni, che può vantare una consolidata expertise di sviluppo di prodotti assicurativi specifici anche per il mondo truck, è stato introdotto dal Presidente dell’Associazione delle concessionarie italiane, Massimo Artusi, ed è stato animato dai massimi rappresentanti italiani del settore: istituzioni, Dealer, associazioni e rappresentanti dei Costruttori. Tra questi, Matteo Taverni, Ceo di Truck Italia e Presidente europeo dei Concessionari Truck di Mercedes, al quale abbiamo posto alcune domande sulla transizione nell’autotrasporto.

Taverni, nel suo intervento al convegno, ha affermato che il Green deal ha curato gli aspetti ambientali, ma ha probabilmente sottovalutato le implicazioni economiche e sociali...

“Non so se sia una responsabilità del Green deal, ma gran parte delle politiche Esg in Europa ha focalizzato tutte le sue attenzioni sulla sostenibilità ambientale. Che non è in discussione, ovviamente, non si può non concordare sul bisogno di implementare politiche adatte a ridurre il nostro impatto. Però si sono tralasciati gli effetti e i costi economici e sociali che questa politica potrebbe avere”.

Però l’elettrificazione è una rivoluzione tecnologica. Non crede che la politica ci abbia giustamente messo davanti a una sfida epocale per non farci perdere la partita con chi aveva già imboccato quella strada?

“Non sono così sicuro che esista questo rapporto di causalità. Nel senso che la sostenibilità ambientale, e quindi una riduzione delle emissioni, poteva essere ottenuta con formule diverse. A un certo punto, invece, si è scelta in modo inequivocabile una tecnologia e questo secondo me ha rappresentato un ulteriore elemento di criticità, proprio perché in quel momento era già evidente che una parte del mondo era molto più avanti su quella filiera”.

Sarebbe stato meglio lasciare al mercato la possibilità di autoregolarsi?

“Lasciare libere le aziende di proporre le proprie alternative non sarebbe stato male. A maggior ragione in un Paese come l’Italia, che ha il circolante tra i più vecchi d’Europa”.

Parla di veicoli industriali?

“Veicoli industriali, veicoli commerciali, autobus e auto. L’età media delle vetture

in circolazione supera i 12 anni, sui veicoli commerciali leggeri siamo a 14,8 anni, sugli autobus si arriva quasi a 18 anni. Ma, come giustamente osservava il Presidente di Federauto, Massimo Artusi, al convegno di lunedì 3 febbraio, mentre tra le vetture è possibile che effettivamente molte non circolino, un’azienda non tiene un veicolo industriale o commerciale sul proprio piazzale se non lo utilizza. Nel caso di questi mezzi l’anzianità media è riferita veramente a mezzi utilizzati”.

Ma che relazione c’è tra anzianità del circolante e Green deal?

“Intervenire sulle emissioni vuol dire anche attuare politiche attive di rinnovamento del circolante. E queste politiche si possono fare in maniera meno radicale ma con grandi benefici per l’ambiente e per la sicurezza. Per esempio, dando la possibilità a chi ha una motrice di 20 anni di comprarne una usata recente, una Euro 6 al posto di una Euro I con un quindicesimo di emissioni inquinanti e con dotazioni di sicurezza enormemente superiori”.

Le due cose, però, non sono alternative. Tornando al Green deal e ammettendo che sia stato un errore orientare l’industria sull’elettrificazione, adesso, a dieci anni dal 2035, che cosa si potrebbe o dovrebbe fare?

“Ho la sensazione che probabilmente sia tardi per fare molte cose, nel senso che i costruttori si sono adattati. Tutte le Case sono state orientate dai policy maker e quindi, visto che questo tipo di industria pianifica gli investimenti nel medio e lungo periodo, la strategia industriale ha virato verso l’elettrificazione. Onestamente tornare indietro è difficile. Però potremmo in qualche modo rendere un po’ più elastico questo percorso, smussare un po’ qualche passaggio”.

Per esempio?

“Il 2025 è un anno cruciale, che potrebbe determinare sanzioni alle Case nel caso in cui non dovessero raggiungere i target di emissioni che sono stati imposti. Ho la sensazione che gran parte delle Case farà

IN ITALIA

“Servirebbero politiche ad hoc per la logistica, un quadro stabile che permetta a tutti di pianificare gli investimenti”

in modo di raggiungerli o acquistando crediti o gestendo attivamente il rapporto tra veicoli termici ed elettrici. Però la tagliola delle multe resta molto pericolosa. Sia per l’impatto economico in sé sia per le conseguenze che potrebbe avere sui mercati finanziari l’esposizione a sanzioni. E, comunque, tutto ciò ha ripercussioni su tutta la filiera, dai Concessionari, dimensionati su determinati volumi, ai clienti finali”.

E oltre a togliere le multe?

“Sul target finale potrebbero essere inseriti dei correttivi specifici come i carburanti sintetici e i cosiddetti biofuel”.

E sul fronte delle politiche attive? I governi hanno altri strumenti a disposizione: gli incentivi economici e la leva fiscale...

“Entrambi possono essere usati. In assenza di politiche economiche o fiscali ad hoc i clienti non sceglierebbero spontaneamente questa tecnologia. I policy maker hanno definito regolamenti che continuano a spingere fortemente in una direzione, ma il mercato, soprattutto nel Sud Europa, non risponde. Anche perché non sono all’orizzonte, quantomeno in Italia, politiche attive in un senso o nell’altro che possano in qualche modo incidere sulle scelte di chi acquista”.

Cosa dovrebbe fare il governo italiano per il mondo dell’autotrasporto?

“Occorrerebbe definire delle politiche industriali ad hoc per la logistica. Per esempio, garantire a chi vuole acquistare un veicolo industriale elettrico, che costa 2 o 2,5 volte di più e che ha maggiori rigidità di utilizzo, la possibilità di fare investimenti in serenità, sia sui mezzi sia sull’infrastruttura di ricarica. Dovrebbe esserci un quadro chiaro e stabile che permetta a tutti di pianificare con serenità questi investimenti”.

L’autotrasporto avrebbe dovuto essere escluso tout-court dal Green deal?

“Trasportare merci e trasportare persone sono attività molto diverse fra loro che evidentemente non possono essere piegate automaticamente e allo stesso modo, allo stesso obiettivo. Credo che il veicolo elettrico possa funzionare bene nel trasporto persone e nel trasporto urbano in generale, pur con tempi e modi di attuazione migliori rispetto a quelli stabiliti. In generale, dobbiamo tornare ad analizzare a 360 gradi l’impatto di questa transizione per mitigarne gli effetti, soprattutto economici e sociali. Mi rendo conto che è tutto estremamente complesso, però proprio per questo motivo è importante che non vi sia una chiusura totale verso la possibilità di migliorare regole, tempi e percorsi”.



Web

AUTOMOTIVE VANINI: COSI' LO DISTRUGGONO



Le ricadute del Green Deal europeo sull'automotive sono drammatiche. Ne è convinto anche Plinio Vanini, presidente di Autotorino, il primo dealer nazionale e unico italiano tra i 30 più rilevanti in Europa da pochi giorni entrato in Polonia acquisendo la filiale Mercedes Benz di Varsavia. Vanini, che ricopre anche la carica di vicepresidente con delega al settore Auto di Federauto, afferma in una intervista a Settegiorni: "L'Europa non ha ascoltato i consumatori. Ha compiuto un passo scellerato non in linea con il mercato, con il risultato di distruggere un'importante filiera europea". Con il Green Deal che da questo mese prevede nuovi e più stringenti limiti sulle emissioni di CO2 e l'obbligo di emissioni zero per le nuove auto prodotte dal 2035 "è stato compiuto un passo troppo veloce e avventato, non si è andati a fondo nel capire che l'Europa non è tutta uguale, che i clienti non sono tutti uguali; mancano le infrastrutture e la possibilità di installare colonnine di ricarica in numero adeguato, soprattutto nelle città, dove è più alta la concentrazione di popolazione e di automobili e già oggi è difficile trovare un semplice parcheggio quando si torna a casa", "bisogna capire se queste direttive sono state scritte ed emanate con incoscienza o malafede, o con la presunzione di poter cambiare il mondo in un secondo anziché con i tempi necessari. Ma le responsabilità non sono solo della politica. Il mondo dell'impresa non è stato capace di intavolare un confronto efficace, in cui far valere ragioni di buon senso e di oggettiva necessità strutturale sulla cui base avviare una fase di cambiamento tecnologico e produttivo, sì nel rispetto di un nuovo e virtuoso rapporto con l'ambiente, ma soprattutto sostenibile a livello commerciale, economico e sociale. Invece, allo stato dei fatti, ora le fabbriche sono costrette a inseguire, a produrre secondo le regole del Green Deal per poi fermarsi perché il mercato non assorbe l'offerta". (31 gen - red)

(© 9Colonne - citare la fonte)

Federauto chiama a raccolta l'autotrasporto e la politica: “Cambiamo insieme la roadmap UE per la decarbonizzazione del trasporto”

Il programma delineato dalla Commissione è definito "utopistico" dal presidente di Federauto, Massimo Artusi. Per questo vanno cambiati tempi e modalità per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni. Il racconto del convegno organizzato a Milano da Federauto come momento di riflessioni, contestazioni e proposte perché la transizione non segni la crisi dell'automotive europeo.

02/03/2025 di Redazione



A pochissimi giorni [dal tavolo di confronto avviato dalla presidente della Commissione UE, Ursula von der Leyen](#), Federauto celebra a Milano un convegno sull'evoluzione della sostenibilità dell'autotrasporto che coinvolge gran parte della filiera automotive italiana. Ci sono, ovviamente, **i dealer, ma anche le associazioni di settore, i costruttori (tutti) di truck operanti in Italia e diversi esponenti politici impegnati in Italia e soprattutto in Europa.**

Il mondo dell'autotrasporto al gran completo riunito da Federauto

Praticamente tutti i relatori che si sono alternati nel corso della giornata 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. Un concetto sintetizzato con chiarezza dal padrone di casa, **il presidente di Federauto Massimo Artusi**, che ha parlato di "clienti perplessi, confusi e intimoriti nel fare gli investimenti necessari per portare avanti il loro business".

Massimo Artusi, presidente di Federauto

Sul banco degli imputati la supposta coincidenza tra transizione energetica ed elettrificazione su cui poggia il regolamento europeo. "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 un'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".

Un progetto di transizione utopistico

Senza troppi giri di parole, il programma delineato dalla Commissione UE viene definito da Artusi "utopistico" 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](#) 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'eliminazione delle multe per i costruttori che non raggiungeranno gli obiettivi di riduzione delle emissioni fissate a livello continentale e calcolate in 15 miliardi di euro** a partire da quest'anno. Costo insostenibile per aziende che "vivacchiano in uno stato larvale", come evidenziato dallo stesso Artusi.



La seconda proposta è **la richiesta di una 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 sì 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, in primis, ma anche dal governo italiano più di recente: **occorre un cambio di approccio radicale dal sistema di calcolo basato sulle emissioni allo scarico (quello scelto dall'Europa) all'intero ciclo di vita dei prodotti, in questo caso dei carburanti. Insomma, dal tank-to-wheel al well-to-wheel**. Con il recupero dei biocarburanti nel novero dei sistemi ammessi per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. Sarà questa,

crediamo, la madre delle battaglie che verranno combattute a livello politico in Europa nei prossimi mesi e nei prossimi anni.

La rappresentanza politica

Lo hanno ribadito con forza i diversi relatori politici intervenuti al convegno di Federauto a Milano (tutti di centro-destra, in ottemperanza all'attuale maggioranza): **da Carlo Fidanza ai parlamentari europei Massimiliano Salini, Silvia Sardone, Nicola Procaccini e Isabella Tovaglieri**. Il deputato Luca Squeri (Forza Italia) ha invece cavalcato un'altra argomentazione per esprimere il dissenso sul percorso definito dalla Commissione UE e avallato dal Parlamento, cioè che la rilevanza dell'Europa in un contesto globale, in termini di emissioni generate, è risibile o quasi.



Anche le associazioni di settore non si sono sottratte al dibattito: **Assotir, Confartigianato Trasporti, ANITA, CNA FITA, FIAP e FAI** hanno partecipato alla giornata milanese tramite i loro rappresentanti, ribadendo di fatto lo scontento del settore circa una transizione non semplice da conciliare con le esigenze di business delle aziende. Sull'elettrificazione, perentorio **il commento del presidente di ANITA, Riccardo Morelli**: “Vediamo che le scelte della committenza quando si tratta di veicoli elettrici vengono fatte sempre più su base emotiva e non logica. I risultati, in questo momento, sono abbastanza miseri sulle lunghe percorrenze, mentre sono più interessanti per il trasporto dell'ultimo miglio”. Anche il **segretario generale di FIAP, Alessandro Peron**, richiama la centralità della

committenza, voce che continua a mancare ai tanti dibattiti organizzati sul tema. “La transizione energetica nell’autotrasporto ha un costo, e dobbiamo ancora capire se la committenza vuole contribuire a sostenere questo costo, che non può ricadere evidentemente solo sui consumatori: la questione cruciale è tutta qui”.

Gli otto costruttori protagonisti di una tavola rotonda

Massimo Artusi e Federauto sono quindi riusciti a mettere attorno a un tavolo lo stato maggiore delle **“otto sorelle”, cioè 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. **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, con il primo hub italiano che dovrebbe essere inaugurato per la metà di questo mese. **Va, insomma, evitata, secondo i costruttori, la demonizzazione dell’elettrico** – tendenza sempre più imperante di questi tempi, a più livelli – 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.

TGR

Mercato auto, "il 2025 è partito male"

Parla Massimo Artusi, presidente di Federauto. Pesa l'incertezza dei consumatori sul Green deal

04/02/2025



*"Al di là del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei concessionari, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del **Green deal** e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo".* Lo afferma il **presidente di Federauto Massimo Artusi** che chiede alle istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti: **eliminazione delle multe alle case costruttrici; anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento C02; approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.**

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, immatricolazioni auto gennaio a -5,8%; Artusi (Presidente): "Nel 2025 il mercato dell'auto parte male"

Il Presidente Massimo Artusi richiede un cambiamento di linea basato sull'eliminazione delle multe alle case costruttrici, l'anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento Co2 e la neutralità tecnologica

04 Febbraio 2025



Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a gennaio il mercato autovetture ha registrato 133.692 immatricolazioni, con una variazione al -5,8% su gennaio 2024 rispetto alle 142.010 registrate a gennaio dello scorso anno.

"Aldilà del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo".

Su questi temi il **presidente di Federauto Massimo Artusi** è intervenuto oggi al convegno **“Autotrasporto e Sostenibilità: la parola al mercato”**, per chiedere alle Istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti:

- **eliminazione delle multe alle case costruttrici;**
- **anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento CO2;**
- **approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.**

Analisi della struttura del mercato

Passando all'analisi della struttura del mercato, osserviamo i canali di vendita: i privati perdono il -3% attestandosi al 63,4% del totale mercato (+1,6 p.p.); anche le flotte calano nel mese del -3,6%. Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, rappresentano una quota del 8,41% del mercato, rimanendo sostanzialmente invariate rispetto a gennaio 2024 (-0,75). Da notare il forte incremento delle auto-immatricolazioni a carico dei Dealer rispetto a gennaio 2024 (+16,65%). Il noleggio perde il -13,53% dei volumi, portando la quota di mercato al 23,2% (-2 p.p.).

Passiamo ora all'analisi delle alimentazioni: le auto a benzina perdono il -17,5%, il diesel presenta una forte contrazione (-41,1%), il GPL perde il -10,87%. I veicoli elettrici presentano invece un forte incremento (+131,3%) e, a gennaio 2025, rappresentano il 5% del totale mercato (+3 p.p.).

Guadagna anche il comparto IBRIDO (+11,4%), che rappresenta, a gennaio 2025, il 48,3% del mercato (+8 p.p.). In particolare, le immatricolazioni delle autovetture PLUG-IN aumentano del +14,65%, FULL e MILD +11,1%.

Negli ultimi tre giorni di gennaio 2025 è stato immatricolato il 34,26% del totale mercato.

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, 2025 PARTE MALE, MA AVREBBE POTUTO ANDARE PEGGIO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 03 feb - "Al di là del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo". Lo ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando i risultati sulle immatricolazioni di gennaio. Guardando all'analisi della struttura del mercato e, in particolare, ai canali di vendita, Federauto rileva che i privati perdono il -3% attestandosi al 63,4% del totale mercato (+1,6%); anche le flotte calano nel mese del -3,6%. Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, rappresentano una quota dell'8,41% del mercato, rimanendo sostanzialmente invariate rispetto a gennaio 2024 (-0,75%). Da notare il forte incremento delle auto-immatricolazioni a carico dei Dealer rispetto a gennaio 2024 (+16,65%). Il noleggio perde il -13,53% dei volumi, portando la quota di mercato al 23,2% (-2%).

QUATTORRUOTE

Federauto

Spazio ai biocarburanti per i veicoli



Il parco circolante dei veicoli industriali è una frazione rispetto a quello delle auto. Logico che, anche nell'attività regolatoria, i veicoli leggeri abbiano da sempre la precedenza e godano di una maggior attenzione da parte del legislatore. I due mondi, quello delle vetture e dei camion, rispondono però alle stesse logiche di mercato, in particolare per quanto riguarda la distribuzione. Ed è per questo che Federauto, l'organizzazione che rappresenta i concessionari italiani – e il cui presidente, Massimo Artusi, è anche responsabile per la sezione mezzi pesanti – chiede parità di trattamento alla vigilia di importanti decisioni da parte dell'Unione europea sul futuro della normativa sulle emissioni dei mezzi, in particolare quelle di anidride carbonica. Per ribadire la preoccupazione del mondo delle reti di vendita e assistenza dei veicoli industriali, l'associazione ha organizzato ieri un incontro intitolato "Autotrasporto e sostenibilità – La parola al mercato".



Dalla politica all'industria. Sul palco, o collegati, parlamentari europei del centrodestra, responsabili di imprese di autotrasporto, rappresentanti dei dealer, dell'industria dell'energia e degli otto costruttori di veicoli industriali presenti sul mercato italiano (Daf, Daimler Trucks, Ford Trucks, Iveco, MAN, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks), hanno ribadito il principio della neutralità tecnologica come criterio per correggere la traiettoria legislativa che, dal 2019, s'è concentrata invece sulla progressiva penalizzazione dei veicoli con motori a combustione interna a vantaggio degli elettrici.

Anche alternando secondo convenienza i criteri di calcolo delle emissioni (solo allo scarico, dal serbatoio allo scarico e, assai meno frequentemente, dalla produzione allo smaltimento del mezzo), e senza ottenere una risposta di mercato favorevole ai camion a [batteria](#). Col risultato di penalizzare il ricambio e il ringiovanimento del parco circolante, e rallentare la diffusione di fonti di energia di efficacia quasi pari all'elettrico nella riduzione delle emissioni di CO₂, come i biocarburanti. Al termine della giornata, Artusi ha così sintetizzato le richieste della categoria: eliminazione delle multe ai costruttori per il superamento delle emissioni di CO₂; anticipo già al 2025 della revisione sull'efficacia delle misure intraprese finora; contemporanea rivalutazione, da parte della Commissione Ue, del ruolo dei combustibili rinnovabili nel processo di decarbonizzazione del trasporto su strada, attraverso l'applicazione del fattore di correzione del carbonio al calcolo delle emissioni dei motori a combustione interna alimentati dai biocombustibili.

Crollo delle immatricolazioni a gennaio

4 febbraio 2025 |



MERCATO AUTO GENNAIO -5,8% **Artusi: «2025: il mercato dell'auto parte male»**

MILANO – Secondo i dati pubblicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, a gennaio il mercato autoveicoli ha registrato 133.692 immatricolazioni, con una variazione al -5,8% su gennaio 2024 rispetto alle 142.010 registrate a gennaio dello scorso anno.

«Aldilà del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo».

Su questi temi il presidente di **Federauto Massimo Artusi** è intervenuto oggi al convegno "Autotrasporto e Sostenibilità: la parola al mercato", per chiedere alle Istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti:

- eliminazione delle multe alle case costruttrici;
- anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento C02;
- approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.

Passando all'analisi della struttura del mercato, osserviamo i canali di vendita: i privati perdono il -3% attestandosi al 63,4% del totale mercato (+1,6 p.p.); anche le flotte calano nel mese del -3,6%. Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, rappresentano una quota del 8,41% del mercato, rimanendo sostanzialmente invariate rispetto a gennaio 2024 (-0,75). Da notare il forte incremento delle auto-immatricolazioni a carico dei Dealer rispetto a gennaio 2024 (+16,65%). Il noleggio perde il -13,53% dei volumi, portando la quota di mercato al 23,2% (-2 p.p.).

Passiamo ora all'analisi delle alimentazioni: **le auto a benzina perdono il -17,5%**, **il diesel presenta una forte contrazione (-41,1%)**, il GPL perde il -10,87%. I veicoli elettrici presentano invece un **forte incremento (+131,3%)** e, a gennaio 2025, rappresentano il 5% del totale mercato (+3 p.p.).

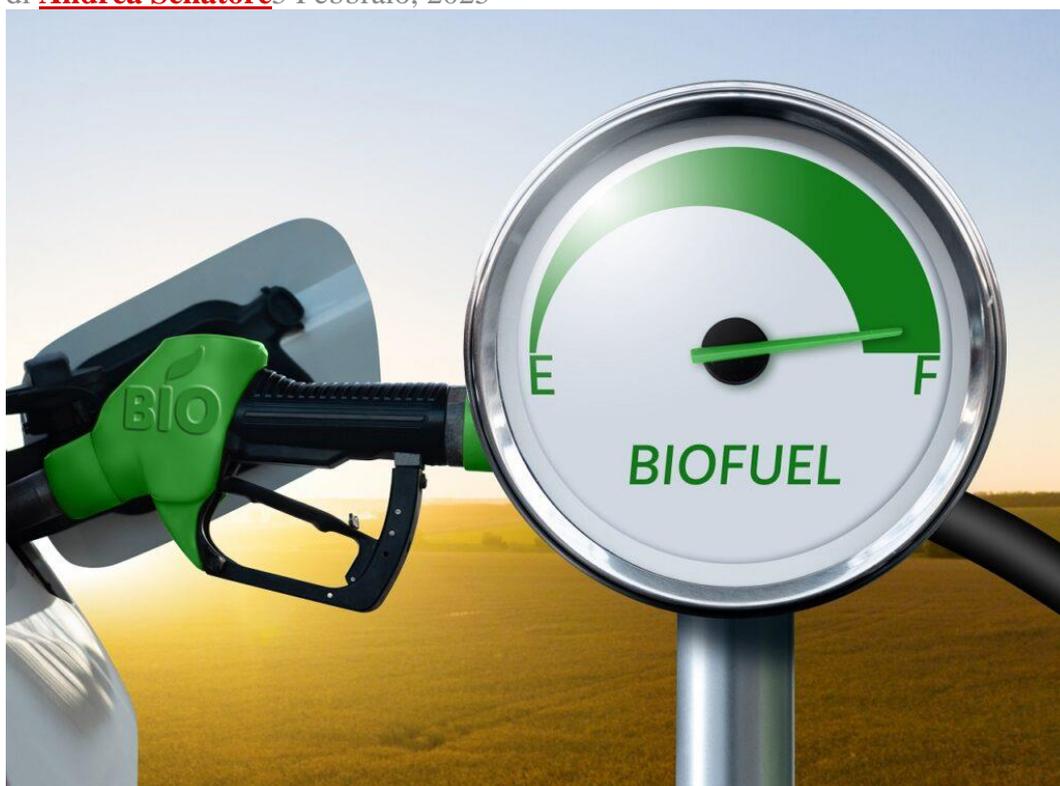
Guadagna anche il comparto IBRIDO (+11,4%), che rappresenta, a gennaio 2025, il 48,3% del mercato (+8 p.p.). In particolare, le immatricolazioni delle autovetture PLUG-IN aumentano del +14,65%, FULL e MILD +11,1%.

Negli ultimi tre giorni di gennaio 2025 è stato immatricolato il 34,26% del totale mercato.

Federauto chiede maggiore spazio ai biocarburanti per i veicoli industriali

Artusi, presidente di Federauto, ha chiesto il riconoscimento dei biocarburanti nel processo di decarbonizzazione

di [Andrea Senatore](#) 5 Febbraio, 2025



Il parco circolante dei **veicoli industriali** è significativamente inferiore rispetto a quello delle auto, il che ha portato a una regolamentazione più favorevole ai veicoli leggeri. Tuttavia, entrambi i settori, auto e camion, seguono logiche di mercato simili, soprattutto per quanto riguarda la distribuzione. Per questo motivo, **Federauto**, l'associazione che rappresenta i concessionari italiani, chiede parità di trattamento, sottolineando l'importanza delle prossime decisioni dell'**Unione Europea** sulla regolamentazione delle emissioni, in particolare quelle di CO₂.

Federauto chiede il riconoscimento dei biocarburanti nel processo di decarbonizzazione

Massimo Artusi, presidente di Federauto e responsabile della sezione mezzi pesanti, ha voluto evidenziare la preoccupazione del settore delle reti di vendita e assistenza dei veicoli industriali, organizzando un incontro dal titolo "**Autotrasporto e sostenibilità – La parola al mercato**" per discutere le sfide e le opportunità future in vista delle modifiche normative previste.

Durante l'incontro, parlamentari europei di centrodestra, rappresentanti del settore autotrasporti, dealer, e otto principali costruttori di veicoli industriali attivi in Italia (**Daf, Daimler Trucks, Ford Trucks, Iveco, MAN, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks**) hanno ribadito la necessità di mantenere la **neutralità tecnologica** come principio fondamentale per correggere l'attuale legislazione. Dal 2019, infatti, si è registrata una progressiva penalizzazione dei veicoli con motori a combustione interna a favore di quelli elettrici.

Nonostante il ricorso a vari metodi di calcolo delle emissioni, non si è ottenuto un favorevole sviluppo del mercato dei camion elettrici. Ciò ha rallentato il rinnovo del parco circolante e ostacolato la diffusione di soluzioni alternative, come i biocarburanti, che hanno un impatto simile sull'abbattimento delle **emissioni di CO2**. Artusi ha concluso chiedendo l'eliminazione delle multe per il superamento delle emissioni, la revisione anticipata delle misure e il riconoscimento dei biocarburanti nel processo di decarbonizzazione.

04.02.2025

L'automobile continua a soffrire

Il 2025 si apre con il segno meno per il mercato automobilistico italiano che, secondo i dati diffusi dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha raggiunto 133.692 immatricolazioni nel primo mese del nuovo anno, segnando un calo del 5,86% rispetto a gennaio 2024. I ritmi della transizione ai veicoli elettrici puri rimangono lenti, con la quota di mercato scesa al 5% rispetto al 5,5% di dicembre.

Stellantis ha visto calare le immatricolazioni del 15,8% annuo a 41.532 unità. In base ai numeri elaborati dal gruppo su fonte Dataforce, si nota tuttavia un ritorno sopra la soglia del 30% della quota di mercato in Italia, salita al 31,1% dal 23,1% di dicembre 2024 anche se ancora in calo rispetto al 34,7% di gennaio 2024. Cinque modelli del gruppo risultano nella top ten delle auto più vendute in gennaio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (13.350 unità), seguita al terzo posto da Jeep Avenger (4.681) e al quinto da Citroen C3 (4.142). Al sesto posto si colloca Peugeot 208 (3.726) seguita, al decimo, da Opel Corsa (2.340). Sul fronte della transizione energetica il mercato italiano resta molto debole, con la quota delle auto elettriche pure (Bev) scesa al 5% rispetto al 5,5% di dicembre. Per le ibride plug-in (Phev) gennaio si è chiuso con una quota del 3,6% contro il 3,4% di dicembre e il 2,8% di gennaio 2024. La quota delle vetture elettrificate è ferma all'8,6%.

La possibilità di ritornare in tempi ragionevoli ai livelli pre-Covid «è assolutamente remota, per non dire della possibilità di ritornare ai livelli dell'inizio del secolo», afferma il Centro studi Promotor. Stime altrettanto pessimistiche arrivano Unrae, l'associazione dei costruttori esteri, secondo cui «il peggioramento del quadro per il mercato auto, con un quarto trimestre 2024 al di sotto delle attese e un mese di gennaio alquanto negativo, impone una revisione al ribasso delle previsioni per l'intero 2025». «È un dato positivo che si stia valutando l'introduzione di incentivi paneuropei, anziché affidarsi solo a misure nazionali che creano una frammentazione del mercato», osserva il presidente Michele Crisci.

Conclude il presidente di Federauto, Massimo Artusi: «Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green deal automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo».



**DISTRIBUZIONE
MODERNA**

Il primo quotidiano online sulla GDO

Federauto, il 2025 del mercato auto parte male



Massimo Artusi, presidente di Federauto

Federauto, il 2025 del mercato auto parte male

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gennaio ha totalizzato 133.692 immatricolazioni di autovetture, segnando un -5,8% rispetto alle 142.010 registrate a gennaio dello scorso anno. «Aldilà del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo», ha affermato **Massimo Artusi, presidente di Federauto** durante il convegno "Autotrasporto e Sostenibilità: la parola al mercato".

Con il suo intervento il presidente ha voluto chiedere alle istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti: l'eliminazione delle multe alle case costruttrici; l'anticipo al 2025 della verifica prevista dal regolamento CO2; L'approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.

Avanzano le ibride

Per quanto riguarda la struttura del mercato e i canali di vendita, i privati perdono il -3% attestandosi al 63,4% del totale mercato (+1,6%); anche le flotte calano nel mese del -3,6%. Le auto-immatricolazioni (incluso l'uso noleggio), secondo le elaborazioni Federauto su dati Dataforce, rappresentano una quota del 8,41% del mercato, rimanendo sostanzialmente invariate rispetto a gennaio 2024 (-0,75%). Significativo è l'incremento delle auto-immatricolazioni a carico dei dealer rispetto a gennaio 2024 (+16,65%). Il noleggio perde il -13,53% dei volumi, portando la quota di mercato al 23,2% (-2%).

Sul fronte alimentazioni, le auto a benzina perdono il -17,5%, il diesel registra una forte contrazione (-41,1%), il gpl perde il -10,87%. I veicoli elettrici presentano, invece, un incremento consistente (+131,3%) e, a gennaio 2025, rappresentano il 5% del totale mercato (+3%). Avanza anche il comparto ibrido (+11,4%), che rappresenta, a gennaio 2025, il 48,3% del mercato (+8 p.p.). In particolare, le immatricolazioni delle autovetture plug-in aumentano del +14,65%, full e mild +11,1%. Negli ultimi tre giorni di gennaio 2025 è stato immatricolato il 34,26% del totale mercato.



“La parola al mercato” la filiera dell’autotrasporto a confronto sulla decarbonizzazione

Nell’ambito del dialogo aperto dalla Commissione europea sullo stato dell’automotive, il presidente di Federauto, Massimo Artusi, ha chiesto alle nuove Istituzioni comunitarie un cambiamento di linea basato su tre punti:

- eliminazione delle multe alle case costruttrici;
- anticipo al 2025 della verifica prevista dal regolamento CO2;
- approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.

La richiesta è stata avanzata da Artusi nell’intervento che lunedì 3 febbraio, ha aperto alla Fiera di Milano il convegno «Autotrasporto e Sostenibilità – La parola al mercato», organizzato da Next to the Truckers, per dar voce a tutti i soggetti della filiera a cominciare dai dealer, gli operatori più vicini al mercato di cui conoscono meglio di tutti i desideri e i timori.

I lavori, dopo l'introduzione di Artusi, sono proseguiti con un punto sulla normativa europea sul Green Deal e sulle alimentazioni utili alla decarbonizzazione con due interventi di Massimo Santori (Founder MS-Italiainvestimenti) e di Giuseppina Pisaniello (Head of Special Products and Additives ENI Live).

È seguito un confronto tra concessionari e clienti che hanno proposto esperienze, criticità e prospettive imprenditoriali dai rispettivi punti di vista, mentre un'ampia esposizione sui carburanti alternativi è stata svolta dai presidenti di Unem e di NGV Italy, Gianni Murano e Maria Rosa Baroni. La mattinata è stata conclusa da una tavola rotonda alla quale hanno partecipato il presidente dell'Albo degli autotrasportatori, Enrico Finocchi, e i rappresentanti delle principali associazioni del settore: il Presidente di Anita, Riccardo Morelli, il Segretario Generale di Assotir, Claudio Donati, il Presidente di CNA-Fita, Patrizio Ricci, il Vicepresidente di Confartigianato Trasporti, Claudio Riva, il Presidente FAI, Paolo Uggè e il Segretario generale di FIAP, Alessandro Peron.

Nel pomeriggio, una tavola rotonda dal titolo "Tecnologie per la sostenibilità degli HDV: l'evoluzione dell'offerta", ha dato la parola ai rappresentanti delle case costruttrici: Massimiliano Perri, Direttore Generale Mercato Italia IVECO, Enrique Enrich, AD SCANIA, Giovanni Dattoli, AD VOLVO Trucks, Maurizio Pompei, AD MERCEDES Benz Trucks, David Siviero, Direttore Vendite e Prodotto Truck MAN Truck & Bus, Massimo Dodoni, AD DAF Veicoli Industriali, e Marco Bonaveglio, Direttore Commerciale e Marketing RENAULT Trucks Paolo Starace, AD FORD Trucks.

Nel corso del dibattito sono intervenuti anche una serie di rappresentanti italiani nel 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 (MASE), Gilberto Pichetto Fratin ha inviato un messaggio di saluto.

Gerardo Pérez Giménez, Presidente AECADR, ha portato il saluto dell'associazione dei concessionari europei.

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Il processo di transizione deve cambiare!

È questo in sostanza il messaggio, forte, che esce dall'evento organizzato lunedì 3 febbraio da **Federauto** "Autotrasporto e sostenibilità: il mercato chiede risposte concrete" presso Fiera Milano Rho. Tutti gli stakeholder del settore presenti.

Prima timidamente, ora in modo sempre più deciso, il mondo automotive in generale e in particolare quello del trasporto commerciale, stanno alzando i toni contro un processo di transizione energetica iniziato male, sin dalle linee guida poste anni fa dalla Unione Europea e che ora, sotto gli attacchi del mercato, cominciano a vacillare.

Il settore dell'autotrasporto italiano si trova, evidentemente, di fronte a una sfida cruciale: la transizione energetica imposta dalle istituzioni europee. Durante il convegno "Autotrasporto e Sostenibilità. La parola al Mercato", il Presidente di **Federauto**, **Massimo Artusi**, ha evidenziato le criticità di un processo che rischia di essere guidato più da decisioni politiche che dalle reali esigenze del mercato.



Un confronto serrato tra full electric e mix energetico

Il dibattito tra sostenitori del full electric e promotori di un mix di soluzioni energetiche si fa sempre più acceso. La rivelazione del quotidiano olandese *De Telegraaf* ha mostrato come la battaglia per il controllo del mercato automobilistico influenzi pesantemente anche il settore dei veicoli commerciali. Con un rapporto di 54 a 1 tra autovetture e autocarri pesanti immatricolati in Italia nel 2023, la voce dell'autotrasporto rischia di essere sovrastata da quella dell'industria automobilistica.

Le difficoltà della transizione

I numeri parlano chiaro: sebbene le immatricolazioni di camion elettrici siano cresciute del 115,2% nel 2024, si tratta di un aumento marginale in termini assoluti (da 99 a 213 unità), pari solo allo 0,7% del totale. Ancora più critico il dato sui veicoli sopra le 5 tonnellate, dove le immatricolazioni BEV o plug-in si fermano a 43 unità, lo 0,15% del mercato.

La scarsa diffusione dei camion elettrici è attribuita a diversi fattori: costi d'acquisto ed esercizio elevati, incentivi insufficienti, infrastrutture di ricarica inadeguate e tempi di ricarica lunghi. Inoltre, l'autonomia limitata e il rischio di obsolescenza precoce frenano gli investimenti delle aziende di trasporto.

Le richieste di Federauto alle istituzioni europee

Il 30 gennaio 2025 ha preso il via il "Dialogo strategico" sull'automotive voluto dalla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen. Federauto ha avanzato tre richieste chiave:

- Eliminazione delle multe alle case automobilistiche per il mancato rispetto delle quote di riduzione delle emissioni di CO2;
- Anticipo al 2025 della revisione del regolamento CO2;
- Neutralità tecnologica per la decarbonizzazione del settore.

Un futuro da costruire con realismo

Con multe per un totale stimato di **15 miliardi di euro**, i costruttori si trovano davanti a scelte difficili: chiedere più incentivi, acquistare quote ETS da competitor cinesi e americani, spingere i concessionari all'acquisto di veicoli elettrici o ridurre la produzione di motori termici. Tuttavia, come sottolineato da Federauto, queste soluzioni rischiano di aggravare la crisi del settore.

La richiesta di un approccio tecnologicamente neutrale, supportata anche dal governo italiano e da Confindustria di Germania, Francia e Italia, appare come l'unica strada percorribile per evitare un'implosione del mercato.

Il presente non può essere ignorato

Mentre l'Europa fissa obiettivi ambiziosi per il 2035, il presente del parco circolante italiano non può essere trascurato: l'età media dei veicoli sopra le 3,5 tonnellate è di 14,5 anni e il 47,8% di essi appartiene a una classe inferiore a Euro 4. Secondo Artusi, il focus degli incentivi pubblici dovrebbe concentrarsi su una modernizzazione sostenibile del parco circolante, favorendo biocarburanti e tecnologie già disponibili.

"I soldi pubblici devono sostenere il mercato di tutti, non creare un mercato per nessuno" – ha concluso Artusi. Un messaggio chiaro ai decisori politici, chiamati a bilanciare transizione ecologica e sostenibilità economica del settore.



UN PROGRAMMA DENSO DI INTERVENTI

Alla giornata milanese hanno partecipato davvero tutti i principali protagonisti del nostro settore, a partire dagli amministratori delegati e top manager delle otto Case Costruttrici (*Massimiliano Perri, Direttore Generale Mercato Italia IVECO, Enrique Enrich, AD SCANIA, Giovanni Dattoli, AD VOLVO Trucks, Maurizio Pompei, AD MERCEDES Benz Trucks, David Siviero, Direttore Vendite e Prodotto Truck MAN Truck & Bus, Massimo Dodoni, AD DAF Veicoli Industriali, e Marco Bonaveglio, Direttore Commerciale e Marketing RENAULT Trucks Paolo Starace, AD FORD Trucks*), alle associazioni di categoria (l'Albo degli autotrasportatori, Anita, Assotir, CNA-Fita, Confartigianato Trasporti, FAI, FIAP) ad un nutrito numero di esponenti politici coinvolti in questo processo di transizione.

Tra questi ultimi **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.

Durante il convegno poi, Massimo Santori ha presentato un'analisi dettagliata sulla normativa UE per la decarbonizzazione degli Heavy-Duty Vehicles (HDV), mettendo in evidenza criticità e opportunità.

GREEN DEAL E AUTOTRASPORTO: LA SFIDA DELLA DECARBONIZZAZIONE

La riduzione dell'impronta di carbonio nel settore dei trasporti non si limita alle emissioni dallo scarico (Tank-to-Wheel), ma deve considerare l'intero ciclo di vita del veicolo, dalla produzione allo smaltimento (Life Cycle Assessment). Secondo questa visione, la sola elettrificazione non è sufficiente: la decarbonizzazione deve includere carburanti rinnovabili come biocarburanti, biogas e idrogeno verde. Uno dei punti più controversi riguarda l'uso del claim "zero emissioni" per i veicoli elettrici. L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha vietato questa dicitura, sottolineando che, considerando l'attuale mix energetico europeo, le emissioni non sono nulle, ma solo inferiori rispetto ad altre motorizzazioni. Questo ribadisce l'importanza di un approccio tecnologicamente neutrale alla transizione.

Gli obiettivi UE e le opzioni per i trasporti

L'UE ha stabilito un obiettivo vincolante del 42,5% di energie rinnovabili nel consumo globale entro il 2030. Per il settore dei trasporti, gli Stati membri possono optare tra:

- Una riduzione del 14,5% delle emissioni di gas serra attraverso l'uso di energie rinnovabili;
- Una quota minima del 29% di fonti rinnovabili nel consumo energetico del settore.

Per raggiungere questi target, è fondamentale adottare un approccio multi-tecnologico, come previsto dall'Articolo 27 del regolamento UE, che include non solo l'elettrico ma anche carburanti rinnovabili e biocarburanti avanzati.

Le multe agli OEM e il rischio per il settore

A partire dal 2025, i costruttori di veicoli pesanti saranno soggetti a severe sanzioni per il mancato rispetto dei limiti di emissioni di CO₂. Secondo il regolamento UE 2023/1610, le emissioni eccedenti saranno penalizzate con una multa di 4.250 euro per grammo di CO₂ per tonnellata-km. Questo sistema rischia di mettere in crisi i produttori, con ripercussioni su tutta la filiera.

La Commissione Europea ha previsto un riesame del regolamento CO₂ entro il 2027, con la possibilità di apportare modifiche legislative. L'Italia sta spingendo per anticipare questa revisione al 2025, al fine di includere nel calcolo delle emissioni il ruolo dei biocarburanti e dei carburanti rinnovabili. Questo permetterebbe di adottare un approccio più flessibile e realistico alla decarbonizzazione del settore.

Oltre l'elettrico: un futuro sostenibile e inclusivo L'imposizione di una sola tecnologia potrebbe risultare controproducente. La richiesta avanzata da Federauto e da diversi Stati membri è chiara: il Green Deal deve basarsi sulla neutralità tecnologica, includendo tutte le soluzioni disponibili per ridurre le emissioni. Solo così sarà possibile garantire una transizione sostenibile che non penalizzi il settore dell'autotrasporto, essenziale per l'economia europea.



Radio/TV/Eventi

3/02/2025

Convegno Federauto, organizzato da Next to the Truckers, sotto il titolo «Autotrasporto e Sostenibilità – La parola al mercato» presso **Milano Fiera**.

11/02/2025

Intervista di Pierluigi Bonora a **Massimo Artusi**, presidente Federauto.

26/02/2025

Intervista del Presidente Federauto, **Massimo Artusi**, a **Radio InBlu2000**.