



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**RASSEGNA STAMPA**

**Aprile 2025**



**FEDERAUTO**  
Federazione Italiana Concessionari Auto

## **Sommario Rassegna Stampa**

Cartaceo.....	2
Web .....	33



## **Cartaceo**

# Tir, piano da 590 milioni per accelerare il rinnovo del parco circolante

## Il caso

### Transizione ecologica

**Marco Morino**

Incentivi statali per gli investimenti nelle flotte di veicoli pesanti. Il Mit (ministero Infrastrutture e trasporti) annuncia di aver avviato le procedure col ministero dell'Economia (Mef) per l'istituzione del fondo per il rinnovo del parco veicolare, con una dotazione pluriennale dal 2027 pari a 590 milioni di euro per accompagnare la transizione ecologica e digitale del comparto, precedentemente escluso da altri programmi di finanziamento quali il Pnrr. La proposta è stata confermata dal ministro, Matteo Salvini, in un question time al Senato. Inoltre è in corso di valutazione, sempre da parte del governo, l'opportunità di introdurre un tax credit per l'acquisto di biocarburanti da parte delle imprese di autotrasporto.

Le associazioni della filiera (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae) auspicano «che la misura possa essere approvata in tempi brevi, così da dare un forte segnale di attenzione e programmazione pluriennale alle imprese». Il tema del rinnovo del parco circolante dei mezzi pesanti è molto sentito in Italia, alla luce delle normative europee, che impongono tagli drastici e progressivi alle emissioni inquinanti entro il 2040. Nel nostro Paese l'età media dei camion è tra le più elevate d'Europa (19,1 anni). Un terzo dei Tir appartiene a una classe ambientale inferiore alla Euro V e, nel 2024, il

96,8% delle nuove immatricolazioni ha premiato ancora il gasolio. L'autotrasporto italiano si batte per affermare il principio della pluralità tecnologica, mentre l'Europa punta tutto sui motori elettrici.

Secondo l'Italia, esistono già diverse tecnologie che possono determinare una decisiva svolta verde nel trasporto pesante, identificabili sotto il cappello dei Carbon neutral fuels ossia carburanti liquidi e gassosi (biocarburanti avanzati quali l'Hvo, biometano e bioGnl, recycled carbon fuel, e-fuel o carburanti sintetici) in grado di garantire un taglio delle emissioni di CO<sub>2</sub>, mediamente del 65% e anche oltre.

Dice Matteo Cimenti, presidente di Assogasliquidi-Federchimica: «La misura, annunciata dal ministro Salvini, premierebbe le imprese italiane, che da oltre un decennio stanno investendo nelle infrastrutture della filiera del Gnl e ormai sempre più bioGnl. Si tratta effettivamente di una misura che può incidere molto sulla decarbonizzazione del trasporto stradale pesante, sul quale la Ue al momento sembra ancora ferma su posizioni incomprensibili, che negano il principio di neutralità tecnologica. Chiediamo che nella ripartizione delle risorse si prevedano premialità significative per l'acquisto di veicoli che utilizzano l'alimentazione alternativa a Gnl/bioGnl in grado di garantire effettivamente un'accelerazione della transizione: i mezzi alimentati a Gnl vantano, infatti, una tecnologia già pronta e avanzata, che non richiede alcuna riconversione dei veicoli nel passaggio al bioGnl».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## il caso

# La lezione di Starmer Londra rinvia i divieti per i motori termici

## Spostato oltre il 2030 l'obbligo di vendere soltanto auto elettriche

Pierluigi Bonora

■ Mentre a Bruxelles al caos creato dalla volontà di azzerare le auto endotermiche dal 2035, a favore del «tutto elettrico», si è aggiunta la pesante tegola dei dazi americani al 25%, nel Regno Unito ormai «extra Ue», anche se per modo di dire, il governo ha annunciato l'adozione di una maggiore flessibilità in merito al divieto di vendita, già entro il 2030, di vetture con motori a benzina e diesel. A spiegare il piano di deroghe realizzato per evitare ulteriori problemi a quelli esistenti è il ministro dei Trasporti, Heidi Alexander.

Intervistato dall'emittente *Sky News*, oltre a definire i dazi voluti da Donald Trump, «una cattiva notizia per l'economia globale», il ministro ha spiegato che per correre ai ripari «oggi stiamo mettendo in atto un pacchetto di misure a sostegno dell'industria automobilistica». In quale modo? «Autorizzando i produttori a commercializzare auto ibride oltre il 2030 ed esentando i piccoli produttori, come McLaren e Aston Martin, dagli obiettivi fissati».

Il Regno Unito, dunque, fa da apripista e ora si attende la reazione della

Commissione Ue pressata, in questi giorni, soprattutto dal governo italiano, dai suoi rappresentanti all'Europarlamento e dalle associazioni automotive affinché il *Green Deal* sia subito rivisto nella direzione di annullare l'imposizione del «tutto elettrico» dal 2035. Se ne sta parlando, alla luce dei «Piano d'azione» presentato dalla presidente Ursula von der Leyen, ma a mancare, ancora, è la chiarezza.

Quelle del *Green Deal*, secondo il premier Giorgia Meloni, «sono regole ideologiche e non condivisibili». E Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy: «Già sei mesi fa abbiamo ingaggiato una battaglia in Europa perché fossero rimosse le folli regole del *Green Deal* che avevano già portato al collasso dell'industria dell'auto europea. E lo ribadiamo oggi con ancora più forza».

«In gioco - ribadisce Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari italiani) - c'è la competitività dell'industria automobilistica europea».

Il pacchetto di nuove misure del governo britannico ha portato all'immediata levata di scudi del mondo ambientalista e delle sue lobby. Primi a

protestare quelli di Greenpeace: «Le intenzioni palesate dal governo indeboliscono gli incentivi per la transizione verso l'energia pulita».

Ribattono le case automobilistiche che operano nel Regno Unito: «Il governo ha ascoltato l'industria e ha giustamente riconosciuto la forte pressione a cui sono sottoposti gli operatori del settore», le parole di Mike Hawes, direttore generale dell'associazione industriale Smmt (riunisce costruttori e reti commerciali). «Tuttavia - aggiunge - di fronte alle difficoltà potenzialmente gravi a seguito dell'introduzione dei dazi statunitensi, saranno certamente necessarie misure più significative per preservare la competitività della nostra industria».

Maggiore flessibilità e deroghe non vogliono però dire passo indietro definitivo. L'interesse di Londra, infatti, resta sempre rivolto alla svolta elettrica attraverso ulteriori forti stimoli che si aggiungono ai 2,3 miliardi di sterline messi a disposizione anche per rafforzare il sistema delle infrastrutture di ricarica. Rivedere le scelte alla luce della realtà dei fatti rappresenta, comunque, un passo avanti significativo.

**APERTURA**  
Il premier  
laburista  
inglese Keir  
Starmer  
annuncia  
flessibilità sui  
divieti ai  
motori termici  
dopo i dazi  
che  
colpiscono le  
auto europee



## CONTROMANO

## Il noleggio spinge ma il circolante invecchia ancora

Il mercato dell'auto a marzo in Italia è cresciuto del 6,2% dopo 7 mesi consecutivi di segno negativo. Determinante il contributo del noleggio (a breve e lungo termine) che ha inciso per il 40% sul totale dell'immatricolato. «Continua a preoccupare invece - spiega Massimo Artusi, Presidente di Federauto - il comportamento di acquisto da parte delle famiglie, le più toccate dai prezzi alti del mercato. Così come il basso clima di fiducia e la notevole confusione ge-

nerata dal dibattito europeo sulla transizione, ancora fortemente incentrato sulla elettrificazione forzata e poco propenso ad affrontare il futuro nei termini di una vera decarbonizzazione e neutralità tecnologica. Molto preoccupante è il trend negativo delle immatricolazioni aziendali, per la penalizzazione dell'auto quale benefit. Sarà un fattore di ulteriore invecchiamento del circolante». Oggi l'età media delle auto sulle nostre strade ha raggiunto i 12,8 anni.





# Il patto con il diavolo elettrico

**e**rrare è umano, perseverare diabolico. La Commissione europea non deve aver letto sant'Agostino che, già nel IV secolo, ammoniva a correggere i propri errori per non essere tacciati di intesa con il demone. L'Action Plan presentato da Ursula Von Der Leyen il 5 marzo scorso, come panacea per salvaguardare l'industria europea dell'automotive anche dalla concorrenza cinese, invece, non solo persevera nell'errore di obbligare di fatto alla trazione elettrica, anziché aprire alla neutralità tecnologica, ma addirittura aumenta le dosi della medicina che tanto male ha già fatto, sostenendo l'obbligo (esattamente, l'obbligo!) di acquisto per le flotte e spingendo verso (promettendo di finanziare) la creazione di un filiera europea delle batterie.

L'aver concesso una dilazione di tre anni alle case per raggiungere gli utopistici target fissati dal Green Deal può far respirare oggi qualcuno, ma è solo un alito di sopravvivenza: fra tre anni le case dovranno aver comunque rispettato i limiti fissati per questo periodo. In altre parole, le multe non sono state cancellate, sono state solo rinviate. E con le immatricolazioni di BEV che non arrivano al 14% l'anno in tutta Europa, sembra difficile che in tre anni un mercato che ha già mostrato chiaramente di non essere in grado di assorbire questo tipo di

prodotto, possa recuperare quei target che, utopistici oggi, non si vede come possano diventare improvvisamente realistici in questi tre anni.

E ora il paziente è ancora l'auto privata o il veicolo commerciale leggero che in città possono anche essere curati con la medicina elettrica, ma come la mettiamo per i veicoli pesanti? Contro gli HDV sembra addirittura esserci un accanimento terapeutico: le multe per i produttori di veicoli pesanti non sono state in alcun modo trattate, nemmeno un "maquillage" come per le case auto; l'obbligo di quote di veicoli elettrificati per le flotte - a 400 mila euro in media a motrice - si profila come un irraggiungibile investimento per le 80 mila imprese del settore. Ricordiamo che i veicoli di questo genere si contano sulla punta delle dita (lo scorso anno sopra le 5 tonnellate ne sono stati immatricolati 43, pari allo 0,23% del totale).

Ma proprio dai camion arriverà la prima risposta che può incrinare questo patto della Commissione con il diavolo elettrico: l'inserimento della "pluralità tecnologica" che il Regolamento CO<sub>2</sub> prevede quest'anno (Art. 18 comma b reg. 1610). Uditel! Non c'è bisogno di anticipare nulla: è già previsto dalla norma. Un'atteggiamento realistico con l'adozione di una vera pluralità tecnologica sui pesanti cambierebbe significativamente la complessità di raggiungere i target fissati.



di Massimo Artusi  
Presidente di FEDERAUTO

pugno d'artusi

In questa direzione occorre guardare, con l'auspicio che il Parlamento e i governi riescano a correggere una rotta finora affidata ai dogmi delle ideologie, anziché al realismo del mercato. L'alternativa è che la Commissione finisca per assoggettare anche gli HDV alla dittatura dell'elettrico. Quella stessa Commissione che, per prendere le sue decisioni, interPELLA - pagandole come consulenti - potenti associazioni pro elettrico e non si degna di convocare chi il mercato lo tiene vivo e cioè: chi usa i mezzi e i concessionari che li servono. ●

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MARIO ARTUSI

# IL GRANDE VECCHIO SI RACCONTA

In occasione dei suoi **novant'anni**, abbiamo fatto una lunga chiacchierata con Mario Artusi, socio fondatore di **Romana Diesel**: dalla nascita dei concessionari specializzati alla situazione dei padroncini, dalla creazione dell'albo all'arrivo dei **Costruttori stranieri**, fino alla nascita di **IVECO**



LE GRANDI INTERVISTE

di Ferruccio Venturoli

**U**n paio di mesi fa uno dei "grandi vecchi" dell'autotrasporto italiano, Mario Artusi, socio fondatore di Romana Diesel, il più grande concessionario IVECO del mondo, ha compiuto 90 anni.

Purtroppo, non è stato un giorno di gioia, perché quasi contemporaneamente è scomparso Roberto Campilli, socio storico di Artusi in una serie di attività imprenditoriali che, nel 1987, confluirono nella Romana Diesel. Comunque Mario, ancora saldamente al comando, nonostante l'Azienda sia formalmente passata alle seconde generazioni, con Enrico e Federico Campilli e Andrea e Massimo Artusi (oggi presidente di Federauto) è davvero la memoria storica del nostro autotrasporto, con più di sessant'anni di ricordi.

## TUTTO NACQUE...

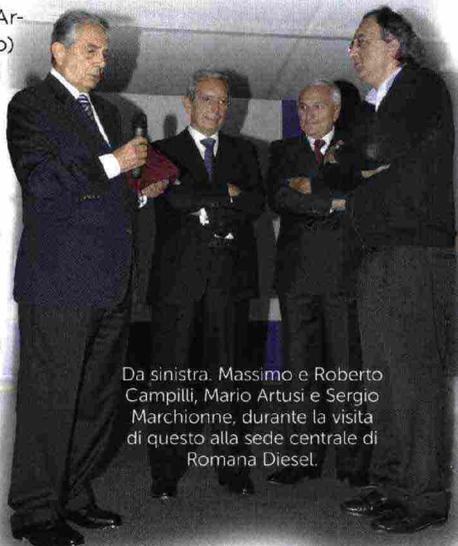
L'idea era quella di un'intervista sulla sua Azienda e sulla storia del trasporto in Italia. Ma ben presto ci siamo resi conto che sarebbe stato quasi impossibile, troppi i ricordi, gli aneddoti, i personaggi, le curiosità che si sono succedute e accavallate nel suo racconto. Così abbiamo pensato di riportarne alcune, senza un vero filo logico se non quello,

sempre presente, del grande amore per il trasporto.

Dunque, tutto nacque quando, agli inizi degli anni 70, soprattutto per esigenze commerciali di FIAT Veicoli Industriali, due società che avevano già oltre 30 anni di esperienza sulle spalle, si unirono. Erano la Saroca, che faceva capo al Gruppo Campilli, concessionario OM e distributore degli autobus per il trasporto pubblico di FIAT, la Sievit di Artusi, concessionaria di Viberti e che vendeva i camion pesanti Fiat. Nacque così la Cogea, una società di servizi che, di fatto, è stato il primo mattone della Romana Diesel

## Come è cambiato il trasporto in questi sessant'anni?

*"È cambiato moltissimo: era un mondo - dice Artusi - formato da padroncini; chi aveva tre macchine era già un'azienda importante, ma erano molto pochi. Grandi aziende in Italia erano rare, forse Arcese, dalle nostre parti c'era Pigliacelli che allora aveva una cinquantina di macchine, ma niente di più. In Italia eravamo molto indietro da questo punto di vista. Insomma, i padroncini allora erano una sorta di "gregge sparso", vittime delle agenzie che, praticamente, gestivano il trasporto. C'era il famoso viaggio di ritorno, che costava la metà di quello dell'andata... anche se poi a un certo punto diventavano tutti viaggi di ritorno. Ricordo che molti padroncini facevano il viaggio di andata e poi si fermavano in attesa, anche diversi giorni, che l'agenzia permettesse loro di tornare a casa con un carico. Per questo si cercava di dare vita a consorzi o cooperative che permettessero ai padroncini di lavorare meglio, di avere un po' più di potere. Io stesso andavo con l'allora presidente della FITA, Giovanni Menichelli, a cercare di convincere i miei clienti a unirsi in cooperativa: ci riuscimmo in parecchi posti: a Latina, Guidonia, Civitavecchia, Colleferro; alcuni di questi consorzi sono ancora operativi".*



Da sinistra, Massimo e Roberto Campilli, Mario Artusi e Sergio Marchionne, durante la visita di questo alla sede centrale di Romana Diesel.

**Mario Artusi è davvero un fiume in piena, continua nei ricordi: la creazione dell'Albo, la guida a sinistra, le tariffe a forcella**

"Negli anni Settanta uscirono alcune leggi che rivoluzionarono tutto: nel 1974 la legge n.298 che regolava l'autotrasporto e istituiva l'Albo degli Autotrasportatori ma anche le tariffe a "forcella" e cambiarono molte cose, in favore degli autotrasportatori. Poi nel 1977 arrivò la 313 che, di fatto adeguava il codice della strada italiano a quello europeo con una serie di conseguenze. Per esempio fu introdotta la guida a sinistra e poi arrivò la concorrenza estera."

**L'avvento della guida a sinistra deve essere stato un bel problema.**

"Certo, avevano tutti un po' di paura - dice Artusi sorridendo al ricordo - qualche cliente ci chiese di portargli il veicolo in campagna, in uno spazio chiuso al traffico, per esercitarsi a guidare, e vedere se riusciva a evitare gli alberi!"

**E la concorrenza estera? Vi diede dei problemi?**

"All'inizio non tanto, perché con i marchi esteri arrivarono i trattori e i semirimorchi che qui, praticamente, non esistevano e i clienti erano un po' timorosi di questa nuova combinazione. Bisogna ricordare che noi lavoravamo in un regime un po' protezionistico: c'era il FIAT 690, quattro assi la motrice e quattro assi il rimorchio, otto assi a terra e quarantaquattro tonnellate di portata; trattore e semirimorchio quasi non esistevano. Con la nuova normativa arrivarono anche i trattori ma anche veicoli, ormai lo posso dire, che per noi erano decisamente "fantasmagorici", più moderni, con cabine più comode, più facili da guidare. Ricordo qualche cliente che si lamentava perché aveva provato i concorrenti ed erano più guidabili, che avevano il volante "come un'automobile". Comunque, i primi ad arrivare in forze furono Scania e Volvo, poi Mercedes. La FIAT che intanto era diventata IVECO rispose con il 170/190, che poi divenne "Serie T", che uscì come OM, FIAT e Unic ma tutti con il logo IVECO al centro della mascherina."

**E intanto nasceva IVECO**

"Sì, nasceva una nuova realtà con una dimensione internazionale che inglobava marchi italiani e stranieri, come OM, Lancia, Unic e Magirus... Mi ricordo che



1997: Mario Artusi e i fratelli Campilli festeggiano con Giancarlo Boschetti, allora amministratore delegato di IVECO, e Walter Tocci, vicesindaco di Roma, il traguardo dei 60 anni.

parlai con Giancarlo Boschetti - a proposito, lo sento ogni tanto e sta in gran forma - che fu uno degli artefici dell'iniziativa. Non si era troppo convinti dei prodotti di Unic e Magirus e Boschetti, che era d'accordo, mi confessò che l'operazione avrebbe però portato in dote, sia in Francia che in Germania, due reti di vendita e assistenza ben rodute che sarebbe costato troppo creare dal nulla. E fu davvero un'idea vincente".

**Come è cambiato il ruolo del concessionario, negli anni?**

"Prima di tutto dobbiamo ricordare che una volta, almeno in Italia, i concessionari erano pochi e chi voleva un camion doveva letteralmente "mettersi in fila", oggi naturalmente la cosa è ben diversa. Diciamo poi che prima il lavoro del concessionario era di tipo quasi esclusivamente commerciale; oggi è molto diverso, il cliente lo devi seguire, consigliare, coccolare, anche convincere e soprattutto devi conoscere bene l'ambiente e il mercato. Insomma, è un lavoro molto più specialistico di prima. Diciamo che lo aveva capito FIAT nei primi anni settanta, quando decise che i veicoli industriali non dovevano essere venduti dai concessionari FIAT Auto ma da un relativamente piccolo gruppo di concessionari specializzati; all'inizio eravamo circa 200, oggi siamo 25 in tutta Italia."

**E come sono cambiati i rapporti con le case madre?**

"Direi che noi abbiamo avuto sempre ottimi rapporti; certo, una volta, soprattutto con IVECO, erano molto

più diretti, personali, per certi versi quasi familiari. Si alzava il telefono e si parlava senza nessun problema con l'amministratore delegato o qualsiasi dirigente. Oggi sono decisamente più impersonali, anche se, devo dire, con IVECO si ha sempre qualcuno con cui parlare o discutere; noi siamo concessionari anche di FIAT Professional e con loro è davvero difficile, soprattutto ora che sono nel Gruppo Stellantis i rapporti sono assolutamente asettici e formali. Comunque in generale il rapporto è cambiato, oggi la Casa, dal concessionario, vuole una rispondenza al cento per cento, vuole sapere lo svolgimento dei fatti, vuole un'informazione continua praticamente in tempo reale. Insomma, è un po' più complicato."

**UNA HOLDING DA 370 DIPENDENTI E TRE SEDI**

Oggi Romana Diesel è una delle più grandi realtà di questo ambiente e spazia dai veicoli commerciali, con Fiat Professional e Piaggio, al trasporto pesante con IVECO e con i rimorchi Viberti, fino al movimento terra con Case e Kobelco. Dal 2010, poi, la società è diventata una holding che raggruppa, oltre all'attività di vendita, anche servizi, ricambi, noleggio e finanza: 370 dipendenti, con sedi anche a Latina e Frosinone.

Qual è il segreto del successo di Romana Diesel, come si fa a portare avanti un'impresa che è cominciata quasi novant'anni fa ed è ancora in crescita? "Dedizione, passione e partecipazione - conclude Mario Artusi - conoscenza del mercato, del cliente. E poi bisogna "vivere", non solo l'azienda, ma tutto il mondo del trasporto".

## AUTOMOTIVE

## «Dazi, tremila posti a rischio»

Tremila posti di lavoro a rischio a causa di un calo delle vendite stimato in 50 mila veicoli per i soli concessionari. A fornire i numeri circa l'effetto dei dazi americani sul settore automotive, già alle prese con i piani europei di decarbonizzazione, è Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e patron di Autotorino.



BORTOLOTTI A PAGINA 13

# Dazi sulle auto, tremila posti a rischio

**Allarme.** Vanini, vicepresidente di Federauto e patron di Autotorino: «Servono interventi subito per limitare i danni Green Deal dell'Ue poco sostenibile e un sistema di regolamentazioni troppo oneroso per sicurezza ed emissioni»

SONDRIO

MONICA BORTOLOTTI

Tremila posti di lavoro a rischio a causa di un calo di 50 mila veicoli per i soli concessionari. Un colpo che rischia di diventare ferale su un comparto che già soffre a causa delle decisioni legate alla decarbonizzazione.

### L'analisi

I numeri sono chiari. A farli parlare esprimendo la forte, fortissima preoccupazione per l'imposizione dei dazi decisi dal presidente americano Donald Trump che colpiscono tutti i Paesi, ma che hanno un impatto particolarmente forte sul settore automotive europeo, «già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo» come dice il presidente di Federauto Massimo Artusi, è per primo Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e patron di Autotorino, il gruppo di Cosio Valtellino top dealer automotive che quest'anno festeggia i suoi 60 anni di attività.

Vanini sa bene di cosa parla forte dei traguardi raggiunti dal Gruppo negli anni: nel 2015 primo concessionario in Italia, nel 2017 prima realtà italiana ad entrare tra i 50 maggiori dealer europei della Icdp Guide to Europe's Biggest Dealer Groups e, nel 2024, ventottesimo posto entrando nella "Top 30" e confermando la posizione di unica azienda italiana in classifica.

«Per il solo comparto dei concessionari, l'impatto dei da-

zi produrrà un calo di 50 mila veicoli, mettendo a repentaglio 3 mila posti di lavoro. Si tratta di una prospettiva preoccupante - sottolinea Vanini - che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già sottoposto a forti tensioni determinate dall'introduzione dell'agenzia e dall'impatto delle normative sulla transizione energetica che, se dovessero prevalere, colpirebbero pesantemente un comparto che dà lavoro a oltre 90 mila persone tra dipendenti diretti e indiretti».

### Il Green Deal

Per questa ragione secondo Vanini bisogna «intervenire immediatamente anzitutto per neutralizzare le politiche del Green Deal perseguite dalla Commissione Ue il cui tenore non è sostenuto dal mercato».

«Ma anche - aggiunge Vanini - con misure che diano al nostro settore quella certezza di cui ha bisogno per garantire non solo i livelli di occupazione, ma anche il servizio ai cittadini. In questo senso sarà necessario semplificare le troppe e onerose regolamentazioni a cui è sottoposto l'automotive, in particolare per quanto riguarda gli standard di sicurezza, le normative sulle emissioni e le procedure di omologazione, e individuare nuove iniziative che stimolino il mercato interno, in modo da creare un circuito virtuoso che non penalizzi i cittadini-consumatori, sui quali rischia di scarsi l'effetto finale di questa

guerra commerciale, che non potrà che essere una contrazione del mercato e un conseguente invecchiamento del parco: che vuol dire più inquinamento, più climalteranti e meno sicurezza».

### Generano inflazione

Secondo il presidente Artusi, l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington in modo pragmatico.

«Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie - dice Artusi - perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione».

Da questo punto di vista secondo Artusi il settore dell'automotive è paradigmatico: «I dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli Usa, su quelle fabbricate negli Usa da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee - spiega -. A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera. Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime

reazioni delle borse che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di non gradire queste misure».

Ed è proprio partendo dalle prime risposte dei mercati finanziari che Federauto si augura che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, «attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell'automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio - dice Artusi - o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie, a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard del Green Deal, che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea e riportino il cliente-consumatore al centro delle politiche del settore».

Cercare una «soluzione costruttiva e negoziata con gli Stati Uniti e a evitare contromisure che rischiano di danneggiare la competitività europea»: questo l'appello alla Commissione europea dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea), dopo l'incontro di ieri pomeriggio con la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen. Al dialogo promosso da Palazzo Berlaymont per rispondere alla sfida dei dazi statunitensi hanno preso parte vari leader del settore, tra cui i dirigenti di Bmw, Daimler Trucks, Iveco, Mercedes-Benz, Scania, Stellantis e



Volkswagen.

Acea sottolinea in una nota «l'urgente necessità di una cooperazione transatlantica per evitare un'ulteriore escalation e danni a lungo termine per entrambe le economie», ricordando che le esportazioni di veicoli dell'Ue potenzialmente interessate potrebbero arrivare a 67 miliardi di euro e che i costi tariffari totali stimati ammontano a 80 miliardi di euro, calcolati tra tariffe automobilistiche, ricambi e tariffe reciproche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

■ «Sono misure che non favoriscono i commerci e distorcono i mercati»

■ «Serve una mediazione per mantenere competitivo un settore provato»



Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e presidente di Autotorino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Dazi auto, è allarme lavoro Vanini: «Saltano 3mila posti»

L'imprenditore: «Interventi subito e Green Deal europeo insostenibile»

Dazi sulle auto, tremila posti di lavoro a rischio a causa di un calo di 50mila veicoli per i soli concessionari. Un colpo che rischia di diventare ferale su un comparto che già soffre a causa delle decisioni legate alla decarbonizzazione.

I numeri sono chiari. A farli parlare è per primo Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e patron di Autotorino, il gruppo di Cosio Valtellino top dealer automotive che quest'anno festeggia i suoi 60 anni di attività. E lo fa, esprimendo la forte, fortissima preoccupazione per l'imposizione dei dazi decisi dal presidente americano Donald Trump che colpiscono tutti i Paesi, ma che hanno un impatto particolarmente forte sul settore automotive europeo, «già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo», come dice il presidente di Federauto, Massimo Artusi.

BORTOLOTTI A PAGINA 13



Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e presidente di Autotorino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





# Dazi sulle auto, tremila posti a rischio

**Allarme.** Vanini, vicepresidente di Federauto e patron di Autotorino: «Servono interventi subito per limitare i danni Green Deal dell'Ue poco sostenibile e un sistema di regolamentazioni troppo oneroso per sicurezza ed emissioni»

SONDRIO

MONICA BORTOLOTTI

Tremila posti di lavoro a rischio a causa di un calo di 50mila veicoli per i soli concessionari. Un colpo che rischia di diventare ferale su un comparto che già soffre a causa delle decisioni legate alla decarbonizzazione.

## L'analisi

I numeri sono chiari. A farli parlare esprimendo la forte, fortissima preoccupazione per l'imposizione dei dazi decisi dal presidente americano Donald Trump che colpiscono tutti i Paesi, ma che hanno un impatto particolarmente forte sul settore automobilistico europeo, «già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo» come dice il presidente di Federauto Massimo Artusi, è per primo Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e patron di Autotorino, il gruppo di Cosio Valtellino top dealer automotive che quest'anno festeggia i suoi 60 anni di attività.

Vanini sa bene di cosa parla forte dei traguardi raggiunti dal Gruppo negli anni: nel 2015 primo concessionario in Italia, nel 2017 prima realtà italiana ad entrare tra i 50 maggiori dealer europei della Icdp Guide to Europe's Biggest Dealer Groups e, nel 2024, ventottesimo posto entrando nella "Top 30" e confermando la posizione di unica azienda italiana in classifica.

«Per il solo comparto dei concessionari, l'impatto dei dazi produrrà un calo di 50 mila veicoli, mettendo a repentaglio 3 mila posti di lavoro. Si tratta di una prospettiva preoccupante - sottolinea Vanini - che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già sottoposto a forti tensioni determinate dall'introduzione dell'agenzia e dall'impatto delle normative sulla transizione energetica che, se dovessero prevalere, colpirebbero pesantemente un compar-

to che dà lavoro a oltre 90 mila persone tra dipendenti diretti e indiretti».

## Il Green Deal

Per questa ragione secondo Vanini bisogna «intervenire immediatamente anzitutto per neutralizzare le politiche del Green Deal perseguite dalla Commissione Ue il cui tenore non è sostenuto dal mercato».

«Ma anche - aggiunge Vanini - con misure che diano al nostro settore quella certezza di cui ha bisogno per garantire non solo i livelli di occupazione, ma anche il servizio ai cittadini. In questo senso sarà necessario semplificare le troppe e onerose regolamentazioni a cui è sottoposto l'automotive, in particolare per quanto riguarda gli standard di sicurezza, le normative sulle emissioni e le procedure di omologazione, e individuare nuove iniziative che stimolino il mercato interno, in modo da creare un circuito virtuoso che non penalizzi i cittadini-consumatori, sui quali rischia di scarsi l'effetto finale di questa guerra commerciale, che non potrà che essere una contrazione del mercato e un conseguente invecchiamento del parco: che vuol dire più inquinamento, più climalteranti e meno sicurezza».

## Generano inflazione

Secondo il presidente Artusi, l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington in modo pragmatico.

«Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie - dice Artusi - perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione».

Da questo punto di vista secondo Artusi il settore dell'au-

tomotive è paradigmatico: «I dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli Usa, su quelle fabbricate negli Usa da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee - spiega -. A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera. Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni delle borse che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di non gradire queste misure».

Ed è proprio partendo dalle prime risposte dei mercati finanziari che Federauto si augura che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, «attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell'automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio - dice Artusi - o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie, a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard del Green Deal, che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea e riportino il cliente-consumatore al centro delle politiche del settore».

Cercare una «soluzione costruttiva e negoziata con gli Stati Uniti e a evitare contromisure che rischiano di danneggiare la competitività europea»: questo l'appello alla Commissione europea dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (Acea), dopo l'incontro di ieri pomeriggio con la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen. Al dialogo promosso da Palazzo Berlaymont per rispondere alla sfida dei dazi statunitensi hanno pre-

so parte vari leader del settore, tra cui i dirigenti di Bmw, Daimler Trucks, Iveco, Mercedes-Benz, Scania, Stellantis e Volkswagen.

Acea sottolinea in una nota «l'urgente necessità di una cooperazione transatlantica per evitare un'ulteriore escalation e danni a lungo termine per entrambe le economie», ricordando che le esportazioni di veicoli dell'Ue potenzialmente interessate potrebbero arrivare «a 67 miliardi di euro e che i costi tariffari totali stimati ammontano a 80 miliardi di euro, calcolati tra tariffe automobilistiche, ricambi e tariffe reciproche».

■ «Sono misure che non favoriscono i commerci e distorcono i mercati»

■ «Serve una mediazione per mantenere competitivo un settore provato»



Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto e presidente di Autotorino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Automotive Dealer Day 2025: dal 13 al 15 maggio a Verona si decodificano le sfide della mobilità

Comprendere il profondo cambiamento che sta attraversando il settore automotive oggi è una sfida complessa. Ma ancora più urgente è immaginare risposte concrete e strumenti efficaci per affrontarlo. È da questa consapevolezza che nasce l'impianto contenutistico dell'edizione 2025 di Automotive Dealer Day – House of Mobility, declinato sotto il payoff "Decoding Revolution".

**A GUIDARE IL LAVORO DI IDEAZIONE** è lo Scientific Advisory Board, il nuovo organo strategico creato da Quintegia per collegare visione, ricerca e analisi ai fenomeni – sia interni che esterni – che stanno trasformando l'industria dell'auto. Un team multidisciplinare e internazionale, che integra competenze esterne di altissimo livello al lavoro del gruppo interno, con l'obiettivo di garantire una prospettiva innovativa e solida.

### Verso Verona: contenuti esclusivi, approccio sistemico

Dal 13 al 15 maggio a Verona, il programma dell'evento guiderà i partecipanti in un vero e proprio viaggio all'interno delle sfide e delle opportunità che ridisegneranno il settore nei prossimi anni. I contenuti sono stati costruiti per aiutare i professionisti ad analizzare criticamente i modelli tradizionali e a distinguere le sfide urgenti dalle opportunità strategiche che si consolideranno in una prospettiva di medio-lungo termine.

La struttura del palinsesto è pensata per offrire un'esperienza immersiva, capace di illuminare i nodi più intricati e fornire prospettive inedite per affrontare con consapevolezza l'evoluzione della mobilità. Un lavoro curatoriale articolato che Quintegia ha sviluppato con rigore e ambizione.

### Martedì: dal confronto italiano alla visione globale

La giornata di martedì sarà dedicata al dialogo tra le associazioni italiane di categoria – Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae – e un rappresentante delle istituzioni, per portare in evidenza le urgenze comuni del settore. Ma la visione dell'evento spazia oltre i confini nazionali ormai da tempo.

Saranno presenti insieme per la prima volta a Verona anche i rappresentanti delle diverse associazioni internazionali di Dealer: Nada (Usa), Cada (Cina) e Aecdr (Europa). Un'apertura internazionale che rafforza il ruolo di Quintegia come hub di competenze e relazioni globali, sempre più capace di intercettare trend e modelli virtuosi da portare come riferimento an-

che al mercato italiano. Sul palco anche figure di primo piano come Jean-Philippe Imparato, Chief Operating Officer Enlarged Europe di Stellantis, e Giuliano Noci, Prorettore del Politecnico di Milano, con un approfondimento strategico sul mercato cinese.

### Mercoledì: visione strategica e strumenti concreti

La seconda giornata vedrà sul palco anche Glenn Mercer, ricercatore statunitense con 40 anni di esperienza a livello globale nel settore. Il suo intervento offrirà uno sguardo diretto sugli impatti concreti del cambiamento sul business dei Concessionari, mettendo in risalto una visione internazionale inedita dal taglio pratico. Sarà il momento di alcune anteprime esclusive realizzate da Quintegia. Due studi metteranno a confronto legacy brand e nuovi brand, evidenziandone dinamiche competitive e strategie emergenti. Verrà inoltre presentato in anteprima il Company Car Canvas, una nuova ricerca che analizza il potenziale strategico del canale business-to-business.

Sul palco anche Alfredo Altavilla, oggi Special Advisor per il mercato europeo di BYD, Christoph Aringer, Ceo di Volkswagen Group Italia, e Felix Wannemacher, President and Ceo di JLR in Italy, Spain, Portugal, Austria, Czech Republic and Slovakia, a confermare la presenza di figure alla guida di Oem capaci di offrire visioni prospettiche e di sistema.

Tra le voci dei Dealer presenti in programma, anche Andreas Barchetti (Gruppo Barchetti), Alberto Di Tanno (Gruppo Intergea) e Mattia Vanini (Autotorino - AT Flow) con contributi sulle sfide del retail automotive.

### Giovedì: leggere l'incertezza come leva di cambiamento

La giornata conclusiva sarà dedicata al tema dell'incertezza, affrontato con un taglio concreto e prospettico. Il Professor Francesco Zirpoli, Direttore del Center for Automotive and Mobility Innovation Cami, e Gabriele Rizzo, Cattedra Unesco per il Foresight e gli Studi di Futuri e Member at Large della Nato per il Foresight Strategico, offriranno un'analisi macroeconomica e una roadmap strategica per navigare il futuro. Contenuti esclusivi che non saranno fruibili al di fuori della Sala Blu di Automotive Dealer Day, a differenza della maggior parte degli interventi in programma.

Ad affiancarli, contributi di grande valore su esperienza del consumatore e sosteni-

### Automotive Dealer Day 2025

**Quando:** 13-14-15 maggio 2025

**Dove:** Padiglioni 11 e 12, VeronaFiere

Ingresso Re Teodorico

Viale dell'Industria, 36

37135 – Verona (Italia)

**Per info e iscrizioni:** [www.dealerdaily.com](http://www.dealerdaily.com)

bilità, con Nadia Olivero (Università di Milano Bicocca) e Fabio Iraldo (Scuola Sant'Anna di Pisa).

Non mancheranno le aperture verso altri settori: l'imprenditore Alessandro Biggi porterà una visione fresca sul retail e il marketing, stimolando nuove ispirazioni. Giovedì sarà anche la giornata dedicata al postvendita, con la presentazione di Service Day 2025, un evento di Quintegia da un'idea di AsConAuto in programma a ottobre, e approfondimenti su usato e Lcv.

### Un patrimonio di contenuti e ricerche per il business

Come ogni anno, Quintegia porterà in scena il meglio delle proprie ricerche proprietarie, vere e proprie bussole per orientarsi in un settore in evoluzione. Dealer Network Study, DealerStat e Automotive Customer Study saranno strumenti preziosi per leggere in profondità le dinamiche della distribuzione, la soddisfazione dei Dealer e le tendenze dei consumatori. Quintegia inoltre condividerà con la sua community la prima rilevazione a livello europeo della soddisfazione delle concessionarie nei confronti delle Case mandanti. Con il nome di European Automotive Retailer Satisfaction (Ears), è il primo passo di una collaborazione internazionale fortemente voluta e orchestrata dalla stessa Quintegia.

**SPAZIO ANCHE ALLE INIZIATIVE** in sinergia: Reset, in collaborazione con Findomestic Banca, con focus sulle partnership sostenibili nella catena del valore dei Dealer; Automotive Digital Marketing Award, iniziativa di AutoScout24 in collaborazione con Quintegia, per premiare il miglior digital marketing manager di concessionaria o rivenditore. Continua anche il percorso dello Startup Generation Award, volto a individuare la startup più promettente tra quelle presenti nell'area espositiva dell'evento.

### Un evento dove visione e azione si incontrano

Automotive Dealer Day si conferma il luogo in cui visione strategica e azione concreta si fondono. Un evento che non si limita a osservare il cambiamento, ma lo decifra, lo anticipa e lo trasforma in occasione di crescita per tutta la filiera della distribuzione auto.

EVENTI

**AUTOMOTIVE DEALER DAY 2025 - PROGRAMMA CONTENUTI - AGGIORNATO AL 11.04.2024 - IL PROGRAMMA POTREBBE SUBIRE VARIAZIONI**

**Martedì 13 maggio**

- Sala Blu 11:30 - 12:30

**Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia**

Michele Crisci (Unrae)

Fabio Pressi (Motus-E)

Marco Stella (Anfia)

Plinio Vanini (Federauto)

Alberto Viano (Aniasa)

Tommaso Bortolomiol (Quintegia), Fabio Barbisan (Quintegia)

- Sala Blu 16:00 - 17:30

**America, Cina, Europa: sfide globali e risposte regionali**

Jean-Philippe Imparato (Stellantis)

Giuliano Noci (Politecnico di Milano)

Tom Castriota (Nada)

Lei Luo (Cada)

Gerardo Pérez Giménez (Aecdr)

Tommaso Bortolomiol (Quintegia)

**Mercoledì 14 maggio**

- Sala Blu 08:30 - 10:15

**Decoding Revolution: identificare le priorità per plasmare il futuro**

**Presentazione RESET 2025**

Glenn Mercer (Automotive Researcher - GM Automotive LLC)

Christoph Aringer (Volkswagen Group Italia)

Felix Wannemacher (JLR)

Alessandro Lazzeri (Findomestic Banca)

Massimo Artusi (Federauto)

Fabio Barbisan (Quintegia), Alessandro Dal Bon (Quintegia)

Cécile Renault (Findomestic Banca)

Emanuele Zanotto (Quintegia)

- Sala Blu 12:00 - 13:00

**Nuovi Brand, nuove dinamiche: strategie di distribuzione e traiettorie inedite per i Dealer**

Danilo Anese (Leapmotor International)

Mattia Vanini (Autotorino - AT Flow)

Elisa Giubilato (Quintegia), Giovanni Pilotto (Quintegia)

- Sala Gialla 12:00 - 13:00

**Sbloccare il potenziale delle Company car: come consolidare il canale di vendita per professionisti e aziende**

Marco Olcellì (Fratelli Giacomel)

Alberto Bet (Quintegia), Oscar Scriva (Quintegia)

- Sala Rossa 12:00 - 13:00

**Riscoprire la mobilità: opportunità per i Dealer nel mondo della servitizzazione**

Barak Sas (Mobility Business)

a breve altri relatori

- Sala Arancione 13:15 - 13:45

**Startup Generation Award: Pitch Competition**

- Sala Blu 14:00 - 15:00

**La distanza tra consumatore ed elettrico: come modellare la relazione per colmare il gap**

Gianluca Durante (BMW Italia)

Christian Caldato (Quintegia), Nicola Pasqualin (Quintegia)

a breve altri relatori

- Sala Gialla 14:00 - 15:00

**Le priorità per il Dealer business: quali sono le aree chiave da presidiare oggi?**

Steve Young (Icdp)

Andreas Barchetti (Gruppo Barchetti)

Daniela Calabretto (Maldarizzi Automotive)

- Sala Rossa 14:00 - 15:00

**Adattare l'Intelligenza Artificiale alle proprie esigenze: come governarla con consapevolezza**

a breve altri relatori

- Sala Blu 16:45 - 18:15

**Sinergie distributive potenziate: il ruolo cruciale dei dealer in Europa**

**Consegna Premi DealerSTAT 2025**

Alfredo Altavilla (BYD)

Andrew Tongue (Icdp)

Alberto Di Tanno (Gruppo Intergea - Gruppo Nobis)

Tommaso Bortolomiol (Quintegia), Fabio Barbisan (Quintegia)

Alex Fava (Quintegia)

**Giovedì 15 maggio**

- Sala Blu 09:30 - 10:30

**L'innovazione passa dai dati: Intelligenza Artificiale e digitalizzazione al servizio delle concessionarie**

**Consegna Startup Generation Award 2025**

Jacopo Perfetti (Esperto di Intelligenza Artificiale Generativa - PromptDesign.it)

Alberto Bet (Quintegia)

- Sala Gialla 09:30 - 10:30

**Usato a impatto crescente: trovare le opportunità in un mercato in evoluzione**

Luca Montagner (Senior Advisor Automotive - Icdp)

Angelo Tagliati (Rinaldi - Gruppo Eurocar Italia)

- Sala Rossa 09:30 - 10:30

**Reinventare il marketing e il retail: mindset dinamico e struttura flessibile**

Alessandro Biggi (Avo)

Monica Spano (Cascioli Group)

Giorgio Soffiato (Quintegia Academy)

- Sala Arancione 10:45 - 11:30

**Service Day: a ritmo del post vendita**

**Sessione organizzata da Quintegia e AsConAuto,**

**con presentazione Service Day 2025**

Alessandro Dal Bon (Quintegia)

Roberto Scarabel (AsConAuto)

Almudena Benedito (GiPA Group)

- Sala Blu 12:00 - 13:00

**Brand e clienti parlano una nuova lingua: la metamorfosi di un settore**

**Consegna Automotive Digital Marketing Award 2025**

Nadia Olivero (Università di Milano Bicocca - Esperta di consumer experience e innovazione strategica)

Gioia Manetti (AutoScout24 Spa e AutoProff Italy - AutoProff Group DK)

Tommaso Bortolomiol (Quintegia)

- Sala Gialla 12:00 - 13:00

**Postvendita in espansione: le nuove direzioni di crescita del settore**

Alberto Bet (Quintegia)

Paolo Placci (Vanti Quattro - Gruppo Penske Automotive Italy)

Matteo Soncini (Autoclub)

Alessia Farina (Gruppo Farina)

- Sala Rossa 12:00 - 13:00

**Trasformare i criteri ESG da vincolo a opportunità: la mappa per creare valore e competitività in azienda**

Fabio Iraldo (Scuola Sant'Anna di Pisa)

Silvia Boffo (Ceccato Automobili)

Luisa Tranquilli (Quintegia)

- Sala Arancione 12:00 - 13:00

**Veicoli Commerciali Leggeri al microscopio: esperienze e dati di mercato**

**Consegna Premio DealerSTAT LCV 2025**

Massimo De Donato (Radio24/IlSole24Ore)

Cristiana Petrucci (Unrae)

Marco Buraglio (Ford Italia)

Gabriele Piccini (Nissan Italia)

Nicola Pasqualin (Quintegia), Giovanni Pilotto (Quintegia)

- Sala Blu 15:00 - 16:00

**Navigare l'incertezza: disegnare nuove rotte per affrontare scenari complessi**

Gabriele Rizzo (Longviews - Cattedra Unesco per il Foresight e gli Studi di Futuri e Member at Large della Nato per il Foresight Strategico)

Francesco Zirpoli (Università Cà Foscari Venezia - Center for Automotive and Mobility Innovation Cami)

Christian Caldato (Quintegia)

- Sala Gialla 15:00 - 16:00

**Rendere competitivo il business dell'usato: specializzazione, gestione efficiente e nuove competenze**

Roberto Baggio (biAuto Group)

Marco Tronchi (biAuto Group)

Oscar Scriva (Quintegia)

a breve altri relatori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Sergio Tumino: “Polizze catastrofali, il governo avrebbe dovuto assumere il ruolo di controllore”

“Le imprese devono coprirsi da catastrofi, terremoti o alluvioni senza aspettare aiuti pubblici sempre più incerti e dai tempi sempre più lunghi”, afferma Sergio Tumino, uno dei principali operatori della distribuzione automobilistica, componente del comitato esecutivo di Federauto, a proposito dell’obbligo di assicurazione contro gli eventi estremi. “Non vorrei però che le compagnie approfittassero del fatto che tutte le imprese adesso debbano assicurarsi non per diminuire il costo delle polizze, come sarebbe logico quando si estende la platea degli assicurati e si mutualizza il rischio, ma per aumentarli”.

**Dal 31 marzo le grandi imprese devono essere assicurate contro le catastrofi naturali. Per le medie imprese l’obbligo scatterà il 1° ottobre, mentre per piccole e micro imprese arriverà il 31 dicembre. Che cosa pensa di questa novità?**

“Forse perché ho sempre assicurato la mia azienda da eventi di questo tipo, sono favorevole. Come gli acquirenti di auto nuove si assicurano sempre di più contro la collisione o contro gli eventi atmosferici o gli atti vandalici, così le imprese devono coprirsi da catastrofi, terremoti o alluvioni senza aspettare aiuti pubblici sempre più incerti e dai tempi sempre più lunghi. E la cui mancata erogazione può tenere bloccata a lungo l’attività d’impresa. Al governo avrei suggerito un credito d’imposta per favorire l’adozione di queste coperture prima dell’obbligo di legge”.

**Lo spirito della novità è duplice: passare dall’indennizzo pubblico ex-post a un modello basato su prevenzione e mutualizzazione del rischio e, contemporaneamente, ridurre la sottoassicurazione nel settore danni. Le concessionarie sono sottoassicurate?**

“Secondo me sì. Premesso che ve ne sono alcune non assicurate e che altre si autoassicurano accantonando ogni anno un fondo da utilizzare in situazioni di emergenza ma che poi, spesso, utilizzano per altri scopi, molte sono effettivamente sotto assicurate. Ma non sempre per risparmiare, semplicemente per un errore di valutazione, spesso da parte dello stesso perito dell’assicurazione a cui ci si rivolge. Con il rischio di mancati risarcimenti o contenziosi, in contrasto con lo spirito di questa legge. Ecco, da questo punto di vista mi aspetto la massima trasparenza da parte degli intermediari e più rigore dai periti incaricati di fare le valutazioni”.

**Che impatto avrà quest’obbligo sulla distribuzione auto?**

“Aumenteranno i costi fissi delle aziende, che peraltro sono in salita da anni a causa dei crescenti adempimenti a cui siamo soggetti. La novità, poi, si inserisce in un contesto non favorevole alla distribuzione auto, alle prese con una domanda debole e con una difficile transizione, indigesta per la maggior parte dei clienti. Certo, si tratta di un sacrificio necessario a evitare che un’azienda, in caso di catastrofe, si possa bloccare indefinitamente in attesa degli aiuti governativi o che, addirittura, rischi di non poter più ripartire. Ho però un’altra preoccupazione: che le compagnie approfittino del fatto che tutte le imprese adesso debbano assicurarsi non per diminuire il costo delle polizze, come sarebbe logico aspettarsi quando si estende la platea degli assicurati e si mutualizza il rischio, ma per aumentarli. Soprattutto in questa prima fase, avrebbe dovuto esservi un controllo effettivo dell’impatto di questa novità sul mercato da parte del governo. Almeno un ruolo di controllore avrebbe dovuto assumerlo”.

**Tra gli eventi inclusi nella copertura non rientra la cosiddetta bomba d’acqua. E la polizza copre fabbricati, impianti, macchinari e attrezzature, ma non le merci. Vi sono altre criticità?**

“La scelta del legislatore è stata forse dettata anche dalla necessità di limitare l’impatto economico della novità. Una copertura totale avrebbe impattato in maniera molto forte sui conti delle imprese. Ciò premesso, sono convinto che oggi qualsiasi concessionaria auto “seria” assicuri tutto. Si pensi all’IT, alle attrezzature per la diagnostica, all’impiantistica, al magazzino e, ovviamente, alle auto. Il rischio è una variabile che non ci si può più permettere di sottovalutare”.

**Secondo Confindustria, finora le imprese non hanno avuto modo di comparare le offerte e scegliere la soluzione migliore. È vero?**

“Sì, anche perché è molto facile affermare che il costo delle polizze sale perché negli ultimi anni sono aumentati gli even-

### IMPATTO SULLE RETI

**“Aumenteranno i costi fissi per i Dealer. Spero che la mutualizzazione del rischio faccia diminuire il premio medio dell’assicurazione”**

ti estremi e, quindi, i risarcimenti. Le compagnie, però, dovrebbero comprendere che dovrebbero essere anche partner delle aziende. In particolare, di quelle della distribuzione auto, in cui il rischio, concreto, di dover ribaltare i maggiori costi al cliente finale si inserisce in un contesto di ridotta propensione all’acquisto. E non vorrei, di contro, che qualche mio collega sottoscrivere una polizza tanto per averla, per mettersi al riparo non tanto dai possibili danni catastrofali, ma da possibili limitazioni sull’accesso al credito e dalle altre previsioni normative”.

**Lei fa parte del comitato esecutivo di Federauto, come si pone la Federazione delle concessionarie di fronte a questa novità?**

“Ne parleremo tra di noi proprio tra qualche giorno, ma tra gli associati diretti di Federauto il problema non si pone. Chi è associato direttamente, se posso permettermi di dirlo, è un imprenditore illuminato, consapevole, attento. Insomma, tra gli associati la sensibilità è forte”.

**Trasporto pesante**

Pressing degli autotrasportatori per affermare il principio della pluralità tecnologica —p. 9

# Autotrasporto, continua il pressing delle imprese sul mix tecnologico

**Veicoli pesanti.** Artusi (Federauto): «La voce della filiera giunge ai decisori europei più flebile di quella dell'automobile, ma la neutralità va garantita»

**Marco Morino**

**C**ontinua il pressing dell'autotrasporto per spingere l'Unione europea ad accogliere anche i biocarburanti tra le opzioni per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione fissati al 2040: -90% delle emissioni inquinanti rispetto ai valori del 2019 (-65% a partire dal 2035). Una tabella di marcia difficilmente realizzabile in Italia, dove l'età media dei camion è di 19,1 anni, un terzo dei quali appartiene a una classe ambientale inferiore alla Euro V e dove il 96,8% del totale delle nuove immatricolazioni nel 2024 ha premiato ancora il gasolio.

**Un primo spiraglio**

Ora però si apre uno spiraglio: per la prima volta nelle conclusioni del Consiglio europeo è entrato un riferimento alla neutralità tecnologica per per auto e furgoni. Non c'è ancora un riferimento esplicito al trasporto pesante, ma è un segnale che lascia ben sperare anche i Tir. Lo dice il presidente di Fai-Confrtrasporto, Paolo Uggè: «Se il principio verrà applicato correttamente, biocarburanti e altre soluzioni innovative potranno essere considerate alternative valide per la transizione ecologica, senza l'imposizione ideologica dell'elettrico come unica via: ora però servono i fatti».

Il dibattito sulla decarbonizzazione dei trasporti in ambito europeo è segnato dallo scontro durissimo tra i fautori del full electric e coloro che sostengono il mix di vettori energetici (piena neutralità tecnologica). Il principale obiettivo di questa contrapposizione è la conquista del mercato delle automobili, che per numeri e fatturati sovrasta gli altri comparti del trasporto stradale. Basti ricordare che il rapporto tra autovetture e autocarri pesanti, in Italia, è schiacciante. Nel 2023 sono state immatricolate circa

un milione e mezzo di autovetture contro quasi 29mila autocarri sopra le 3,5 tonnellate. Il rapporto quindi, in Italia, è di 54 a 1.

Dice Massimo Artusi, presidente di Federauto (l'associazione dei concessionari): «Con queste proporzioni in campo, la voce della filiera dell'autotrasporto giunge ai decisori più flebile di quella della filiera dell'automobile. Eppure, i problemi del camion e dei suoi utilizzatori sono diversi da quelli dell'automobile e l'approccio, qualunque sia il tema, non può essere lo stesso per entrambi i comparti». Aggiunge Riccardo Morelli, presidente di Anita (Confindustria): «I target europei di riduzione delle emissioni rischiano di mettere a repentaglio il settore piuttosto che avvicinarlo progressivamente all'obiettivo. La pluralità tecnologica rappresenta l'unica strada per mantenere la sicurezza e la competitività dell'Unione, accelerando al tempo stesso il processo di decarbonizzazione». La piena neutralità tecnologica, oltre che dal governo italiano, è stata sollecitata dall'ultimo rapporto Draghi e, alla fine dello scorso anno, dai presidenti delle Confindustrie di Germania, Italia e Francia.

Ancora Artusi: «Il mercato parla chiaro, a chi sa leggere. Chi proclama che i camion elettrici, compresi i plug-in, sopra le 3,5 tonnellate immatricolati nel 2024 sono aumentati del 115,2%, nasconde che questa percentuale corrisponde a soli 114 veicoli in più rispetto al 2023 e che i 213 immatricolati nel 2024 sono lo 0,7% del totale delle immatricolazioni del segmento. Per di più, questa piccola quota è concentrata nella fascia più bassa di peso. Sopra le 5 tonnellate i veicoli elettrici immatricolati lo scorso anno sono stati 43: lo 0,15% (3 ogni 2000 veicoli)».

Nel caso dell'autotrasporto, le motivazioni d'acquisto sono molto diverse da quelle del mercato dell'auto, caratterizzato da privati mossi da ragioni perlopiù personali. Per le imprese dell'autotrasporto il camion è lo

strumento di lavoro. L'acquisto è una fase di un investimento che rientra in una programmazione d'impresa, che non si ferma al costo del veicolo, ma mette nel conto economico anche tutto il suo processo di vita.

Spiega Artusi: «Questo cliente oggi è perplesso, confuso, intimorito riguardo ai veicoli elettrici: prezzi d'acquisto e di esercizio troppo elevati, incentivi incerti nella durata e farraginosi nell'erogazione, impianti di ricarica fast insufficienti (al 30 settembre scorso in Italia solo 3.566 sopra i 150 kW, non è dato sapere quanti funzionanti e connessi), tempi di rifornimento lunghi, autonomia inadatta alla natura dei viaggi generalmente variabili, necessità di attrezzature proprietarie per le ricariche, tra l'altro, estremamente costose, obsolescenza prematura».

**Le alternative in campo**

La piena neutralità tecnologica sostenuta dagli autotrasportatori punta ad affiancare alle tecnologie elettriche e a idrogeno, anche quelle alimentabili con carbon neutral fuel: biocarburanti avanzati, biometano, bioGnl e bio-Gpl, recycled carbon fuels, e-fuels o carburanti sintetici. Tutte tecnologie effettivamente in grado di abbattere le emissioni di CO<sub>2</sub>. Sui biocarburanti, in particolare, l'Italia è all'avanguardia sulla spinta dei cospicui investimenti dell'Eni nelle bioraffinerie di Gela e Porto Marghera. L'Ente nazionale idrocarburi sta producendo e distribuendo in 600 stazioni in tutta Italia un biocarburante liquido rinnovabile - l'Hvo (Hydrotreated vegetable oil) - ricavato dagli scarti vegetali o animali, residui dell'industria agroalimentare e da una parte residuale di olii vegetali, che riduce fino al 90% le emissioni di carbonio ed è impiegabile sui motori di ultima generazione Euro 6. Per quanto riguarda l'idrogeno, al momento sono appena due i distributori attivi in Italia: uno a Bolzano e l'altro a Marghera.

In un quadro in continua evoluzio-



ne, sottolinea la Fiap autotrasportatori, «oggi la committenza ha ancora nel costo il parametro preferenziale per la scelta e non l'efficienza energe-

tica». In prospettiva, dice la Fiap, «l'elettrico è una soluzione efficiente dal punto di vista ambientale, sempre che l'energia impiegata venga pro-

dotta in modo adeguato e la sua distribuzione sia capillare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Morelli (Anita): i target Ue rischiano di mettere a repentaglio il settore piuttosto che avvicinarlo alla decarbonizzazione**

87,6%

**LE MERCI SU STRADA**

L'autotrasporto detiene l'87,6% della quota del trasporto merci (media europea del 77,7%); la ferrovia una quota del 12,4% (media Ue del 17,2%)



**Tir.** Nella foto sopra: motrici Fercam alimentate con Hvo; il gruppo altoatesino punta a raggiungere la neutralità carbonica entro il 2040. Sotto: la stazione di ricarica per Tir elettrici a Bagnolo San Vito (Mantova) aperta da poco da Milence

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Auto e mobilità aziendale**

**Regioni**  
2025  
01/05

La stretta sui fringe benefit può costare 30 mila targhe

Tir, crescono i marchi cinesi ma il valore residuo è un rebus

**Autotrasporto, continua il pressing delle imprese sul mix tecnologico**

**MILIARDI A LUCI ROSSE**

**Sex Economy**

**Il Sole 24 ORE**

**Diventa Opinion leader**

DECARBONIZZAZIONE *l'action plan della commissione UE per l'industria*

# Vertigini da alt



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

automotive

# ezza sul green

di Umberto Cutolo

**Spalmate su tre anni le sanzioni solo per le case automobilistiche che non riducono le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2025. Per i camion non solo nessun rinvio, ma una generica spinta ad accelerare la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, senza una chiara apertura ai biocarburanti. E con la minaccia velata di acquisti obbligati per le flotte**

**C**'è un grande assente nell'Action Plan presentato il 6 marzo scorso dalla Presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**: l'autotrasporto. Nella sua lunga dichiarazione, con cui conferma gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e sostiene la scelta del full electric, concedendo soltanto la possibilità di evitare per il 2025 e il 2026 le multe milionarie alle case che non riescono a ridurre già da quest'anno l'impatto del 15%, non c'è una sola parola che riguardi i veicoli pesanti. Un'assenza rilevata subito dai protagonisti della filiera, che l'hanno segnalata insieme all'insoddisfazione per le misure annunciate sul versante dei veicoli leggeri. **Sigrid de Vries**, direttrice generale dell'Associazione europea produttori automobilisti (ACEA) ha protestato che «rimane il vuoto sulla revisione delle emissioni per i camion» e **Raluca Marian**, direttrice IRU Europa ha criticato la Commissione perché «ha perso l'opportunità di pianificare una revisione anticipata degli standard di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti». Forte insoddisfazione anche in Italia, dove il presidente di Anfia (i costruttori italiani di veicoli), **Roberto Vavassori**, ha sottolineato che «manca, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali» e quello di Federauto (associazione dei concessionari), **Massimo Artusi**, ha definito «inspiegabile» l'esclusione dei produttori di veicoli pesanti dallo slittamento delle multe.

## Le multe per i camion

In realtà, nel documento ufficiale, qualche cenno all'autotrasporto c'è. Ma la parola truck compare solo tre volte: 1) per ricordare che la produzione europea di veicoli industriali rappresenta oltre il 40% del mercato mondiale; 2) per annunciare una vaga iniziativa legislativa sulle flotte con «accelerare l'adozione di autocarri europei a emissioni zero»; 3) per annunciare, in un paragrafo intitolato «Accelerare la diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero», l'esenzione per questi veicoli dall'Eurovignette (e in generale per invitare alla creazione di pedaggi di favore), la revisione della

direttiva su pesi e dimensioni per aumentarne il carico utile ridotto dalle batterie e un maggiore ma generico impegno per l'«adeguamento dei veicoli pesanti convenzionali, in particolare degli autobus, con un gruppo propulsore elettrico».

Un po' poco per decarbonizzare un settore in cui – come dice **Marco Digioia**, segretario generale dell'UETR, associazione europea di PMI dell'autotrasporto – se c'è un tipo di veicolo per il quale il motore a combustione interna ha ancora molte cose da dire, è proprio quello pesante. E soprattutto nulla per quanto riguarda le multe che, dunque, per i produttori di camion restano – e scatteranno per il periodo da luglio 2025 a giugno 2026 – anche se è difficile quantificarle (per le auto erano state stimate in 15-16 miliardi di euro), perché il computo è molto più complicato: mentre per auto e furgoni (LDV: Light Duty Vehicle) basta moltiplicare 95 euro per la CO<sub>2</sub> in esubero valutata in g/Km, per i veicoli oltre le 3,5 ton (HDV: Heavy Duty Vehicle) si moltiplica 4.250 euro per la CO<sub>2</sub> in esubero, valutata in g/Km per ciascuna tonnellata trasportata (che è un valore molto più basso, ma variabile in base ad allestimento e peso totale a terra). Perché altrettanto complicata è l'attribuzione dei valori delle emissioni, in quanto il Regolamento fissa nove livelli di partenza per altrettanti sottogruppi, incrociando tipologia del veicolo, anno di immatricolazione, tipo di cabina, potenza del motore, autonomia, mission e altro. Il che crea non poche difficoltà per il calcolo nella fascia fra le 3,5 e le 7 tonnellate di carico.

## Alternative all'elettrico

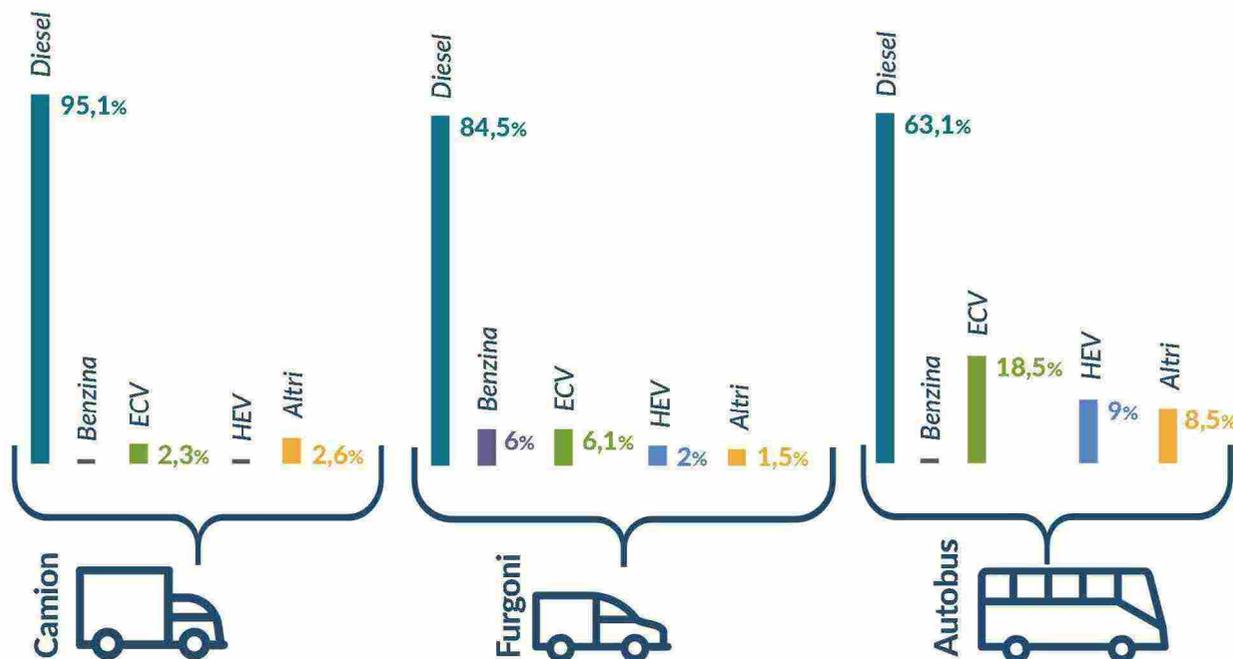
Con un mercato europeo che immatricola poco più di 300 mila veicoli industriali (Acea 2024), quasi tutti a gasolio, tranne un 2% di elettrici, c'è da chiedersi come sarà possibile ai costruttori rispettare le quote di CO<sub>2</sub> stabilite dal programma Ue: non solo il 15% di riduzione fissato per il 2025, ma il 45% deciso per il 2030, fra soli cinque anni. Non è un caso che chi ha criticato l'Action Plan per il mancato intervento sulle multe per i produttori di camion, si affanni a chiedere da una parte la revisione degli standard

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## DECARBONIZZAZIONE

### Quote di mercato 2025

ACEA: gennaio 2025



di CO<sub>2</sub> per i camion, dall'altra un'apertura concreta – per tutti – all'idrogeno e ai biocarburanti, che sono anch'essi carbon neutral nel ciclo di vita.

«Con costernazione», commenta Vavassori, «lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile». E Marian ha accusato che «nel piano dell'Unione mancano combustibili a emissioni zero, combustibili rinnovabili, biocarburanti e persino idrogeno». E lo stesso Partito popolare europeo (PPE), quello di von der Leyen, ha detto per bocca dell'eurodeputato **Jens Gieseke**: «Come gruppo PPE ci aspettavamo molto di più a questo proposito e speravamo in un chiaro impegno a rivedere rapidamente il divieto dei motori a combustione interna».

### Uno spiraglio a fine anno

Perché l'Action Plan è stato considerato da tutti una riconferma della linea fin qui seguita dall'Unione per decarbonizzare i trasporti stradali unicamente con la trazione elettrica. Troppa vaghezza nel presentare alternative, nessun impegno preciso, concessioni a mezza bocca. Dopo la presentazione del Piano, il Commissario all'Ambiente, il greco **Apostolos Tzitzikostas**, si è lasciato scappare una mezza ammissione: «Per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2035, avremo bisogno di un approccio tecnologicamente neutro. È già stato annunciato che gli e-fuels avranno un ruolo da svolgere e saranno presi in considerazione nell'ambito di questa prevista revisione. Valuteremo quali altre tecnologie

potrebbero ancora avere un ruolo per il raggiungimento degli obiettivi del 2035». Uno spiraglio? Forse, ma non nuovo. Mentre per auto e furgoni l'unica concessione è l'anticipo dal 2026 a quest'anno del riesame dell'«efficacia» e degli «effetti» delle misure previste nella normativa, per i veicoli pesanti il riesame è fissato al 2027 e non cambia, ma entro fine anno lo stesso Regolamento impone alla Commissione di presentare a Parlamento e Consiglio una valutazione del «ruolo dei combustibili rinnovabili sostenibili» nel settore dei mezzi pesanti, comprendente «un'analisi esaustiva della necessità di incentivare ulteriormente la diffusione dei biocarburanti avanzati, del biogas e dei combustibili rinnovabili di origine non biologica nel settore dei veicoli pesanti e un adeguato quadro di misure al fine di conseguire tale diffusione, compresi incentivi finanziari». Con la facoltà di presentare su tale base ulteriori proposte legislative agli Stati membri.

### I bilanci di sostenibilità e l'hvo

Perché mentre la Commissione continua a puntare sull'elettrico, il mercato procede spedito. La sostenibilità con la normativa ESG è diventata una voce di bilancio per le imprese produttrici, progressivamente obbligate a presentare il «bilancio di sostenibilità», dove indicare anche le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte in tutto il ciclo delle attività aziendali.

Per questo sta crescendo la domanda di servizi di trasporto a basso impatto di CO<sub>2</sub>, a cui le imprese di autotrasporto – in attesa di veicoli elettrici competitivi – rispondono con carburanti a basse emissioni. Il bio HVO, che riduce fino al 95% le emissioni di CO<sub>2</sub>, sta registrando un boom di consumi, spingendo la produzione europea a 4 milioni di tonnellate, con previsioni di arrivare a 15,5 milioni (5 dei quali prodotti da ENI) al traguardo del fatidico 2030.

## DECARBONIZZAZIONE

### Elettrico a tutti i costi

In pratica, Commissione e mercato si muovono su strada parallele. Il che crea dubbi e tensioni. Quella frasetta sulle flotte, per cui la Commissione «esaminerà anche misure per accelerare l'adozione di autocarri europei a emissioni zero», annunciando – con un documento separato: il Decarbonise Corporate Fleets – un'iniziativa legislativa in materia già per quest'anno, ha fatto suonare un campanello d'allarme. L'IRU con Raluca Marian teme si possano «introdurre obiettivi di acquisto obbligatori». Anche perché l'ipo-

tesi, sia pur sottovoce, circola da tempo. Soprattutto in Francia, dove giace in un cassetto la proposta di mandati obbligatori per le aziende con più di cento veicoli commerciali. Tant'è che, prima ancora della pubblicazione del documento sulla decarbonizzazione delle flotte, il nostro ministro dei Trasporti, **Matteo Salvini**, ha scritto alla Commissione Ue, insieme ai suoi omologhi di Repubblica Ceca, Slovacchia e Bulgaria, per chiedere di non introdurre quote d'acquisto obbligatorie.

La guerra continua. —



### PIÙ PESO, PIÙ GASOLIO

C'è poco da fare, il mercato proprio non li vuole. E non solo in Italia. I dati ACEA sulle immatricolazioni di veicoli commerciali e industriali in Europa non lasciano dubbi: il gasolio la fa ancora da padrone e l'elettrico a ricarica o ibrido stenta. Con una regola: più pesa il veicolo, più ce ne sono a gasolio e meno a batteria.

Nel 2024, sopra le 3,5 ton sono stati immatricolati 327.896 veicoli, per il 95,1% diesel, per il 2,3% elettrici. Ma all'interno di queste cifre c'è un ulteriore punto da rilevare: il totale del mercato ha subito una flessione (6,2%), più alta nella fascia dei pesanti (8,5%), ma compensata da un aumento del 5,6% in quella dei medi. Il calo più vistoso si registra in Germania (6,9%), dove le immatricolazioni di veicoli elettrici sono aumentate del 57,4%. Evidentemente, l'aumento delle vendite sulla fascia appena sopra le 3,5 ton favorisce le trazioni diverse dal diesel (non fa testo l'aumento del 115,2% dell'Italia, dove i veicoli elettrici nascosti in questa quota – su un totale di 29 mila – sono solo 213, di cui 170 sotto le 5 ton). Ciò nonostante, in tutta Europa, le immatricolazioni di veicoli industriali elettrici sono diminuite del 4,6%.

Per l'elettrico va un po' meglio sotto le 3,5 ton, ma si tratta di percentuali marginali. I commerciali immatricolati nel 2024 sono stati 1.586.688. Qui il diesel raggiunge una quota dell'84,5%, nel quadro di aumento complessivo delle immatricolazioni, sostenuto dai quattro mercati principali. È però significativo che anche in questa fascia, il gasolio incrementi le vendite del 10,5% (la benzina del 3%), mentre l'elettrico subisca un calo del 9,1% e vede la propria quota scendere dal 7,2 al 6,1%, mentre l'ibrido perda il 4,8% e si ferma al 2% del mercato.



Nel piano d'azione europeo

# MA IL CAMION DOV'È?

Il tavolo di confronto avviato a gennaio dalla Commissione Ue ha partorito tante buone intenzioni, il rinvio delle multe per i costruttori di veicoli leggeri e promesse di nuovi fondi. Per il trasporto pesante, al momento, non cambia nulla rispetto alla roadmap. Ma c'è ancora tempo per rimediare

**I**n fondo, ce lo si poteva immaginare che il piano d'azione presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea non avrebbe sconvolto il quadro, l'arcinota 'roadmap', delineato dalle istituzioni Ue negli scorsi anni per ridurre gradualmente le emissioni dell'autotrasporto. Tuttavia, era lecito aspettarsi maggiore attenzione verso il trasporto pesante, visto anche il coinvolgimento dei manager dei principali costruttori europei di camion nel tavolo di confronto promosso dalla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen.

Non è stato così: le poche aperture nei confronti dei costruttori sono sì arrivate, ma solo se si parla di auto e van, quindi di trasporto leggero. E se è vero che il 'ban' alla vendita di veicoli termici riguarda questa categoria, e non i camion (che dovranno, però, ridurre le emissioni del 90 per cento entro il 2040 rispetto ai livelli del 2019), gli sforzi richiesti anche a chi opera nel trasporto pesante sono notevoli, in termini di risorse e investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi europei.

### Per i camion l'ora X arriva a luglio

Ce lo ha detto il country manager Italia di Iveco, Massimiliano Perri, durante la conferenza stampa del costruttore nazionale: la data fatidica per chi costruisce camion è il 1° luglio, con lo spettro delle sanzioni sempre più vicino, e la revisione anticipata degli obiettivi di decarbonizzazione, al momento, lontana.

Vedremo se le puntualizzazioni e le lamentele di molte organizzazioni internazionali (un compendio di reazioni nel box) avrà l'effetto di cambiare le carte in tavola da qui ai prossimi mesi.

Ma proviamo a riavvolgere il nastro e fare un po' di chiarezza. Lo scorso gennaio, la presidente von der Leyen e il commissario europeo ai trasporti, il greco Apostolos Tzitzikostas, annunciavano l'apertura del confronto con i principali protagonisti dell'automotive europea, con tanto di foto di gruppo rappresentativa del primo incontro, per cercare di porre un argine all'ormai conclamata crisi dell'automotive nel Vecchio continente.

Non un dietrofront rispetto agli ambiziosi obiettivi della roadmap, ma un'opportunità per valutare quegli aggiusta-



menti necessari per riportare l'industria europea al centro dello scacchiere ed evitare di consegnare la leadership ad altri, Cina in testa.

### La revisione anticipata delle norme

Anche perché con il passare dei mesi diventa sempre più chiaro come il livello di penetrazione della mobilità elettrica, che si tratti di auto o di veicoli commerciali, sia molto inferiore alle attese.

Detto della sostanziale immobilità sul trasporto pesante, il piano d'azione presentato a inizio marzo promette la revisione anticipata delle norme sulle emissioni che

avrebbero portato i costruttori di auto e van inadempienti a pagare le prime multe già quest'anno.

La conformità verrà invece



*Il 20 marzo dal Consiglio europeo è arrivata la prima apertura sulla neutralità tecnologica*

## Le reazioni al Piano dall'Italia e dall'Europa



**L'IMMAGINE DEL DIALOGO**  
Sopra, la foto di gruppo che ritrae la presidente della Commissione Ue Von der Leyen con i leader di alcune delle maggiori aziende automotive d'Europa durante i negoziati. A lato, un caricatore da 400 kW nell'hub italiano di Milence.

Partiamo da casa nostra e dalle parole del presidente di Federauto, Massimo Artusi: «È sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione Ue mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d'azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie». Artusi si chiede anche perché la questione della revisione delle multe non riguardi, in questo momento, anche il settore dei truck, ma soltanto quello dei veicoli leggeri; questione sollevata anche da Acea tramite la

direttrice generale, Sigrid de Vries (nella foto). «Vediamo alcune misure interessanti, specialmente per quanto riguarda l'infrastruttura di ricarica, ma il segmento dei veicoli pesanti non è stato preso nella giusta considerazione dalla Commissione». Soddisfatta per l'attenzione rivolta alle infrastrutture anche l'Iru, non per l'all-in sull'elettrico. «I carburanti carbon-neutral, i combustibili da fonti rinnovabili, i biofuel e anche l'idrogeno sono completamente assenti dal piano d'azione», ha commentato Raluca Marian. Tornando a casa nostra, l'Anfia esprime tutta la sua delusione.

«Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extenders alimentati con carburanti di origine non fossile». Per contro, il piano europeo non è piaciuto molto nemmeno alla contestata associazione Transport & Environment, che teme un possibile graduale ripensamento dell'intero Green Deal europeo e denuncia la possibilità che le case rallentino i propri investimenti nei veicoli a zero emissioni.



calcolata non su uno, ma su tre anni, rimandando sostanzialmente la questione al 2027 per «compensare eventuali risultati negativi ottenuti in uno o due anni con i risultati migliori conseguiti nell'altro o negli altri anni».

### Transizione davvero sostenibile

Questo per tenere conto di una transizione che sia «sostenibile anche dal punto di vista economico», come puntualizzato in una nota.

Nessuna apertura ufficiale sul versante della neutralità tecnologica, quindi della possibile inclusione dei biocarburanti (e dei combustibili sintetici) nel novero delle soluzioni a impatto zero, ma dichiarazioni che lasciano la porta socchiusa.

Senonché a fine marzo il Consiglio europeo ha esortato la Commissione a includere anche altre tecnologie che non siano l'elettrico nel suo piano d'azione per il comparto automotive, facendo

riapparire la tanto desiderata formula della neutralità tecnologica. Il che ha scatenato le reazioni positive di Fai-Contrasporto e Federauto.

### Un miliardo di buone ragioni

Di certo, l'Europa vuole mettere sul piatto risorse per supportare la transizione, o per meglio dire la mobilità elettrica. Circa un miliardo di euro dovrebbe essere veicolato dal programma Horizon Europe. Programma non

nuovo, ma che avrebbe il vantaggio della disponibilità di risorse abbastanza certe.

Nel mirino c'è la creazione di infrastrutture di ricarica più capillari, col potenziamento della rete ad alta potenza nell'ambito dell' Afif (il sistema di finanziamento che regola infrastruttura elettrica e carburanti alternativi).

Il piano europeo parla di 570 milioni per gli anni 2025 e 2026, oltre a quelli messi in campo finora.

Fabrizio Dalle Nogare

# Artusi chiede una modifica alle misure sull'automotive

“È sorprendente l'accanimento terapeutico che la commissione dell'Unione mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatisi”, è quanto ha detto il presidente di Federauto Massimo Artusi, commentando la pubblicazione dell'“Industrial Action Plan for the European Automotive Sector”. “L'Action Plan appena presentato dalla commissione continua nel solco di una impostazione dirigistica che ha già espresso tutta la sua debolezza, aggiungendo generici indirizzi a supporto di una sola tecnologia, quella meno attrattiva per il mercato, quella elettrica. La commissione continua a essere prigioniera di un approccio dogmatico, quello di chi dispensa teorie, compromettendo inesorabilmente la vitalità di un settore fondamentale dell'economia reale europea. Dispiace doverlo dire, ma siamo di fronte all'ennesima occasione perduta, che non giustifica alcuna espressione di soddisfazione. Chiunque conosce le regole del mercato dell'automotive sa che questo genere di ‘soccorsi’ servono a poco o a nulla. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d'azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato (l'auto elettrica ha una quota di mercato in Europa di appena il 15%, con trend in sensibile decrescita) al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie”. Artusi ha così concluso: “I concessionari italiani insistono nel riconoscere il ‘Non Paper’ del governo italiano, appoggiato da 15 paesi membri e a sua volta ispirato dal piano Draghi, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore e auspica che questo Action Plan Automotive della commissione sia modificato dal parlamento europeo e dal consiglio europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell'ambiente), a partire dalla profonda revisione, in senso pragmatico e pluritecnologico, dei regolamenti sui target CO2, sia per le auto che per i veicoli pesanti”.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

NEWS

**VENUTI PORTI CRISI SU CANALE DI PANAMA**

**Artusi chiede una modifica alle misure sull'automotive**

**Mano a Gli nei porti italiani**

**L'INCHE HA SEGGIO DI PROIBIRE "VAPINES"**

**Il ministro della Giustizia ha chiesto al Parlamento di approvare una legge che vieta l'uso di droghe sintetiche nei luoghi pubblici.**

**Il ministro della Giustizia ha chiesto al Parlamento di approvare una legge che vieta l'uso di droghe sintetiche nei luoghi pubblici.**

# IL CONFRONTO DI TUTTA LA FILIERA

**L**unedì 3 febbraio è stata una giornata importante per il trasporto merci stradale. Il convegno «Autotrasporto e sostenibilità. La parola al mercato», fortemente voluto da Federauto e realizzato da Next to the Truckers, ha finalmente dato voce ai concessionari italiani del settore che, con la loro esperienza quotidiana, la loro vicinanza ai clienti, la loro diffusione sul territorio sono in grado di avvertire prima del resto della filiera e in tutte le loro sfaccettature le sensibilità che arrivano dal mercato. Ma questo incontro, soprattutto, ha avuto una sua particolarità: a differenza di quanto constatiamo in eventi del settore, non è stato solo un monologo - di concessionari, in questo caso specifico -, un rosario di problemi, un'elencazione di richieste. Certo, c'è stato anche questo e non poteva essere altrimenti, data la difficile fase che il settore sta attraversando. Ma non è stato solo questo: la vera importanza di questo appuntamento, anzi, è stata la partecipazione di tutti gli altri attori della filiera che hanno potuto dire la loro e confrontarsi su

temi che appaiono sempre più vitali per l'intero settore. Raramente nel nostro settore si è visto un confronto a così ampio spettro: abbiamo ascoltato le analisi degli esperti dell'approvvigionamento energetico, le esperienze dei clienti che si stanno misurando con le alimentazioni alternative, i rappresentanti delle associazioni di categoria insieme all'Albo degli autotrasportatori, e - last but not least - le case produttrici di veicoli pesanti.

Tutte le otto case con i loro massimi dirigenti italiani, immortalati in una foto di gruppo scattata e diffusa proprio da ON ROAD Mag, che crediamo circolerà a lungo nell'ambiente, a testimonianza dell'ampiezza e della libertà del confronto. Sono emersi pareri difformi, il che testimonia le difficoltà del momento. Noi continuiamo a sostenere la necessità di un cambiamento in senso pragmatico e non ideologico dei piani di decarbonizzazione europei, imperniati su tre cardini: abolizione delle multe per i costruttori, anticipo a quest'anno della verifica

“

**Noi continuiamo a sostenere la necessità di un cambiamento in senso pragmatico e non ideologico dei piani di decarbonizzazione europei**

”

prevista dal regolamento CO2, approccio basato sulla neutralità tecnologica: un mix di vettori, cioè, e non la sola trazione elettrica. Su questa posizione abbiamo trovato la maggior parte dei relatori. Ma abbiamo anche ascoltato voci diverse a cominciare dalle perplessità di alcuni costruttori sull'ipotesi di abbandonare quel modello tutto elettrico costato già tanto in termini di investimenti e di ricerca. Ma il dibattito si è svolto in termini civili e senza scadere nell'ideologismo fanatico che ha già fatto tanto danno all'automotive europea. E, soprattutto, gran conforto è arrivato dai numerosi interventi dei rappresentanti italiani nel parlamento europeo - sia di maggioranza che di opposizione - che ci

## Il commento



Massimo Artusi  
Presidente Federauto

lasciano sperare in un loro impegno sostanziale nel confronto che si aprirà in queste settimane all'interno delle istituzioni europee. Proprio le prossime settimane ci diranno quale sarà l'esito di questo percorso. Per parte nostra non possiamo che ritenere positivo l'aver aperto tale confronto - per quanto riguarda l'autotrasporto, ma non solo - con il nostro convegno. Ce lo confermano il successo che esso ha avuto e gli echi che ha suscitato, segno che il confronto paga e che questo metodo giova a tutti. È importante, dunque, non lasciarlo cadere e continuare su questa strada. Per questo «la parola al mercato» rimarrà anche nel futuro una costante della nostra azione.





CONVEGNO FEDERAUTO | I CONCESSIONARI CHIAMANO A RACCOLTA IL SETTORE PER FARE IL PUNTO SULLA TRANSIZIONE

# UN'UNICA VERITÀ DA CHIAMARE CON IL SUO NOME

di Emanuela Pirola  
Milano

Dal convegno organizzato dall'associazione dei concessionari italiani insieme alla trasmissione Next to the Truckers è emerso a chiare lettere che così come è stata concepita la transizione non ha le gambe né per correre, ma neppure per muovere i suoi primi passi

**H**anno risposto tutti presente all'appello dell'associazione dei concessionari che, da tempo preoccupata, come riporta spesso Massimo Artusi, il suo presidente, anche su queste pagine, per una transizione inceppata nei modi e nei tempi, e con la quale i dealer, strumento collante tra la produzione e i clienti, continuano a scontrarsi, incalzati dalle richieste delle case che hanno bisogno di vendere il prodotto elettrico, anche per abbassare la media di CO2 dell'immatricolato, e i clienti, che sul tema, a giudicare dai numeri del mercato, sembra che proprio non ci vogliono sentire. Salgono in tanti, soprattutto politici con incarichi a Bruxelles, a dare manforte ad Artusi, e non mancano neppure loro, i costruttori, che in una tavola rotonda corale si sono espressi tutti più o meno nello stesso modo: mix energetico e libertà di scelta.

"Il rapporto tra autovetture e autocarri sopra le 3,5 ton - ha esordito nel suo speech iniziale Massimo Artusi - è 54 a 1: la parola dell'automobile avrà sempre una voce più forte rispetto a quella dei veicoli commerciali. Con queste proporzioni in campo la voce della filiera dell'autotrasporto giunge al decisore politico sempre più flebile di quella dell'automobile. Eppure i problemi dei camion e dei suoi utilizzatori sono diversi da quelli dell'automobile e l'approccio al tema, qualunque esso sia, non può essere uguale per entrambi i comparti. C'è solo un punto di incontro tra questi mondi, ed è la figura del concessionario".

"In Italia - ha proseguito l'imprenditore, titolare insieme alla sua famiglia di Romana Diesel, concessionaria tra le più importanti del network IVECO - noi concessionari siamo più di mille, di cui un centinaio dedicati ai veicoli industriali: siamo tutte imprese a capitale familiare, di piccola, media e grande dimensione, che danno lavoro a circa 90.000 occupati diretti e portano a casa un fatturato di 45 miliardi di euro l'anno. Il mercato ha parlato in modo inequivocabile: i camion elettrici sono cresciuti del 115,2 per cento, un delta che rappresenta 114 veicoli in più rispetto all'anno precedente, perché sono state 213 le immatricolazioni di veicoli alimentati a batteria nel 2024. È una quota che rappresenta lo 0,7 per cento di tutto il mercato, ma se prendiamo in considerazione solamente gli autocarri superiori alle 6 tonnellate il valore scende allo 0,03 per cento. Non siamo lontani dagli obiettivi del green deal europeo, siamo distanti anni luce. Questo non è un mercato, è un deserto".

"Il camion - ha rincarato Massimo Artusi - è uno strumento di lavoro, e il suo acquisto fa parte di un quadro di investimenti da parte dell'azienda di autotrasporto, orientati dal total cost of ownership. Il nostro cliente oggi è perplesso, confuso e intimorito. Sull'elettrico abbiamo prezzi di acquisto e di esercizio troppo elevati, incentivi incerti e farraginosi e impianti di carica fast praticamente inesistenti. Ricordiamo anche l'elevata obsolescenza, i lunghi tempi di rifornimento e l'autonomia ancora limitata e soprattutto non confacente all'imprevedibile variabilità del viaggio di un autotrasportatore. Questo scenario non può non far parte del dialogo strategico che Von Der Leyen ha lanciato sull'automotive, e

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



MEGA TREND

2025

marzo

N° 5

ONROAD MAG



Qui sopra alcuni dei relatori che hanno preso la parola dal palco del convegno; da sinistra il padrone di casa **Massimo Artusi**, presidente Federauto, **Carlo Fidanza**, europarlamentare, **Massimo Santori**, founder MS-Italianinvestimenti, e **Giuseppina Pisanello**, head of special products and additives ENI Live

CONVEGNO FEDERAUTO LA PAROLA A CARLO FIDANZA, EUROPARLAMENTARE

# METTIAMO LA PRIORITÀ SUL TRASPORTO

che deve rispondere al grido di dolore che arriva dal mercato. Questo dialogo oggi prevede costruttori, associazioni dei consumatori, ricambisti, fornitori di primo impianto, ma non prevede i concessionari. E invece Federauto vuole contribuire chiedendo alle nuove istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti. Prima di tutto, l'eliminazione delle multe per i costruttori. La seconda, l'anticipo al 2025 della revisione dei regolamenti CO2. E terzo, un approccio basato sulla naturalità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti. Quanto al primo punto i regolamenti comunitari impongono alle case, già da quest'anno, sia per le automobili che per i veicoli industriali, anche se con parametri diversi, di rispettare la percentuale di riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli immatricolati sotto pena di pesanti sanzioni commisurate al superamento delle quote stabilite. Si tratta di valori palesemente irraggiungibili, e secondo le prime stime queste multe potrebbero arrivare a una cifra vicina ai 15 miliardi di euro. È una situazione che non può non ricadere su noi concessionari e sui nostri clienti. Per evitare le sanzioni le case stanno procedendo in ordine sparso, c'è chi chiede alla Commissione europea più incentivi, chi vede una possibilità nei famosi pool di acquisto di crediti verdi per compensare le potenziali multe - attenzione perché in questo modo i nostri costruttori finiscono per finanziare i loro peggiori concorrenti - e c'è chi poi preme su noi concessionari per farci comprare e immatricolare mezzi che poi il cliente non vuole".

"Il secondo punto - ancora Massimo Artusi - riguarda i regolamenti CO2, dei quali esiste la possibilità di revisione. Il ministro Urso ha presentato un non-paper per chiedere l'eliminazione delle multe e l'anticipo di un anno della revisione dei regolamenti. Da considerare anche l'entrata in scena del Presidente Trump, il quale con un colpo di spugna ha cambiato radicalmente la normativa precedente e ha messo da parte il Green Deal degli Stati Uniti. Con un semplice provvedimento del Segretario dei Trasporti statunitense sono state eliminate le norme CAFE americane, è bastato

**“L'età media dei veicoli industriali è di 15 anni, il 52% è ante Euro 4. I veicoli commerciali sono responsabili del 32% delle emissioni nei trasporti e del 4% delle emissioni nazionali”**

un secondo". Terzo punto - ha concluso il presidente di Federauto - la naturalità tecnologica: fissare gli obiettivi e lasciare al mercato la scelta e le tecniche per raggiungerli è sempre stato il metodo adottato dall'Unione europea: oggi il ritorno a questo criterio che è stato sollecitato non solo dal governo italiano ma anche da quello tedesco e quello francese e soprattutto, messo nero su bianco nella relazione del presidente Draghi: è fondamentale riprendere la barra della neutralità tecnologica".

Tra i tanti politici intervenuti sul palco del convegno Carlo Fidanza, europarlamentare che ha voluto portare la sua testimonianza di quanto sta avvenendo a Bruxelles. E il racconto non è certo confortante. "C'è una tendenza al continuismo, sia della politica che delle tecnostutture della Commissione Europea, animate da una sorta di volontà revanchista che sembra dire: 'prima che cambiate troppo, vi mettiamo ulteriori zeppe per essere sicuri che non possiate deviare dal percorso che abbiamo tracciato negli ultimi cinque anni. Sarebbe opportuno oggi orientare la nostra agenda economico-industriale cessando di regalare settori interi della produzione a chi oggi detiene gran parte delle materie prime e delle tecnologie per attuare una transizione ecologica che ci stiamo autoimponendo nel nome

del solo elettrico". "Dobbiamo inoltre evitare - ha aggiunto Fidanza - che nel dibattito che pure si sta intensificando sulla partita dell'auto il settore del trasporto pesante venga sacrificato. Lo è già comunicativamente: il messaggio sulle vetture riguarda centinaia di milioni di cittadini, ma è altrettanto chiaro che le due partite sono collegate. Se riusciamo ad ottenere una anticipazione della clausola di revisione del regolamento CO2 sull'automotive con lo stesso principio possiamo pensare che verrà estesa anche al trasporto, la cui situazione è più urgente essendoci uno stacco ancora più profondo tra la normativa e la situazione delle infrastrutture di ricarica di rifornimento e quella del mercato". "Come non fare un riferimento - ha concluso Fidanza - all'inchiesta dell'olandese De Telegraaf che ha mosso una serie di dubbi

sul finanziamento di associazioni ambientaliste da parte della Commissione europea, non solo per fare campagne di sensibilizzazione, ma addirittura per attuare attività lobbistiche nei confronti dei parlamentari al fine di ottenere voti su alcuni provvedimenti di difficile convergenza consensuale. Abbiamo domandato una commissione di inchiesta per fare luce sulla trasparenza o meno di questi finanziamenti, perché ogni giorno veniamo invasi da messaggi che contestano la pericolosità delle lobby delle industrie che cercano di condizionare la democrazia e il libero voto dei parlamentari, e poi c'è la Commissione europea stessa che con soldi pubblici cerca di condizionare le decisioni. E va tutto bene, è tutto lecito. Non va tutto bene, non è tutto lecito perché anche questo è un inquinamento del processo democratico".



Qui sopra due dei politici intervenuti nel corso del convegno di Federauto: il ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica **Gilberto Pichetto Fratin** e l'europarlamentare **Nicola Procaccini**. Sotto i rappresentanti delle associazioni delle imprese di trasporto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



CONVEGNO FEDERAUTO | LA PAROLA AI COSTRUTTORI DI VEICOLI INDUSTRIALI

# IL SENSO OSCURO DI UNA TRANSIZIONE IMPOSTA PER DECRETO

Tutti e otto i costruttori di mezzi pesanti hanno partecipato all'iniziativa dei concessionari per testimoniare, attraverso la voce dei loro manager, le posizioni sul tema della transizione dei relativi brand. Che così sintetizziamo, citando i marchi in ordine alfabetico

## Massimo Dodoni

Amministratore delegato DAF Veicoli Industriali

Perché abbia successo un tipo di propulsione, che sia gasolio, elettrico o idrogeno, sono necessarie tre condizioni: produzione sufficiente, distribuzione capillare e utilizzo efficiente. Come costruttori il nostro ruolo è quello di offrire all'utilizzatore un veicolo che possa essere il più efficiente possibile, per aiutarlo a migliorare il TCO. I problemi sono altri: se magicamente da domani metà del parco italiano fosse elettrico, non ci sarebbe abbastanza energia per ricaricarlo. Non è quindi corretto che sia delegato ai costruttori il compito di costruire una rete di ricarica a livello europeo, così come non è possibile pensare che la transizione energetica sia fatta per scelta politica e non per migliorare il TCO delle aziende di trasporto. Queste devono essere profittevoli sia per garantire l'impiego ai propri dipendenti che per concorrere in modo positivo al benessere dell'economia italiana: la transizione energetica non può essere forzata per decreto con i diversi Paesi europei che poi si muovono ognuno per conto proprio senza una vera visione comune.

## Maurizio Pompei

Amministratore delegato Daimler Truck Italia

Lo sviluppo del motore elettrico non può non passare da quello dell'infrastruttura, e a questo proposito la joint venture Milence (di cui parliamo a pag 44 e 45 n.d.r.) ha in programma di aprire entro il 2027 1.700 punti di ricarica dedicati ai veicoli industriali: sono stazioni a prenotazione dove è possibile ricoverare il veicolo con il suo semirimorchio, e rifornirlo di energia nei 45 minuti di riposo che ogni autista deve preventivamente ogni 4 ore e mezza di guida. Altro elemento su cui occorre lavorare è la sostenibilità economica dell'acquisto, e qui entrano in gioco le economie di scala, a loro volta dipendenti dai volumi di vendita: ecco perché è importante dare avvio alla tecnologia e portarla

sul mercato per accumulare esperienze. Dunque transizione sì, ma accompagnata, con la pluralità tecnologia che resta la soluzione preferibile. Gli investimenti fatti da Daimler sui motori diesel hanno consentito in cinque anni di realizzare efficienze importanti, migliorando aerodinamica e sicurezza. Ma arrivare ad un meno 45 per cento rispetto al parametro iniziale, ecco, non esiste miglioramento che consenta di saltare così, se non passando ad una tecnologia completamente diversa, quella che azzerà l'emissione.

## Paolo A. Starace

Amministratore delegato Ford Trucks Italia

Ford Trucks ha una gamma prodotto che è più limitata rispetto a quella dei nostri concorrenti. È una gamma compatibile con l'HVO, tecnologia che purtroppo, non essendo intercettata dal calcolo del VECTO, non ha alcun beneficio dal punto di vista del costruttore sul tema multe. A breve introdurremo i primi veicoli elettrici partendo dai carri, che è per noi l'impiego più efficace di questa tecnologia dal punto di vista della clientela finale, e siamo in fase molto avanzata per quanto attiene allo sviluppo del veicolo ad idrogeno. Ford Trucks è arrivata da pochissimi anni e siamo circondati da grandi colossi, abbiamo però tutto il know how che ci arriva dal brand Ford insieme e al quale rimoduliamo la tecnologia per applicazioni specifiche per il nostro settore.

## Massimiliano Perri

Direttore Generale IVECO Mercato Italia

In IVECO da sempre sosteniamo che l'obiettivo della decarbonizzazione non debba in alcun modo essere messo in discussione, ma che sia opportuno sicuramente lasciare la possibilità ai costruttori di decidere in quale modo centrarlo. Crediamo che nessuna tecnologia debba essere demonizzata. L'elettrico oggi si adatta bene all'ultimo miglio, ambito nel quale si riesce ad avere una parità sul tema

TCO rispetto ad un veicolo diesel. Questa tecnologia non può però essere estesa a tutte le applicazioni. Spesso si fa l'errore di considerare un camion come una grande auto, quando le masse in gioco, le potenze e i consumi sono nettamente differenti. Se guardiamo al prossimo futuro, il biocarburante si adatta bene al trasporto a lungo raggio, assicurando potenze, autonomie e anche disponibilità di prodotto che permettono un'ampia diffusione. L'idrogeno è una tecnologia molto interessante, soprattutto nella forma fuel cell. Il problema in questo caso non è il veicolo, ma il carburante: la produzione di idrogeno è energivora, per cui non vediamo questa soluzione come applicabile immediatamente su larga scala. Un'ultima considerazione: chi acquista un veicolo pesante intende tenerlo dai 5 agli 8 anni, e deve quindi avere una certezza normativa che quanto meno copra il ciclo di vita del mezzo.

## David Siviero

Direttore Vendite e Prodotto Truck MAN Truck & Bus Italia

MAN sta andando verso uno sviluppo strutturato di tutte le tecnologie che noi oggi conosciamo, e quindi elettrico, diesel e idrogeno. Secondo il nostro modo di vedere, saranno tutte e tre parte di quello che sarà fra dieci anni la tecnologia che ci servirà, in percentuali diverse. Per quanto riguarda la rete infrastrutturale, le case si sono unite per procedere nella maniera più veloce possibile, anche perché le problematiche connesse alla diffusione sono molte, anche solo pensando alla necessità di trovare superfici da adibire allo scopo. Anche per l'idrogeno vale lo stesso discorso: il suo successo è legato ad una rete che possa sostenerne lo sviluppo.

## Marco Bonavoglio

Direttore commerciale e marketing di Renault Trucks Italia

Guardando al mercato vediamo che in Italia la richiesta è ancora soprattutto rivolta al motore diesel, che quindi come Renault Trucks stiamo andando a massimizzare nell'efficienza, uscendo nel 2026 con una nuova unità in grado, attraverso un lavoro importante sulla pressione degli iniettori, di ridurre i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub>. Parallelamente miglioreremo anche l'aerodinamica dei veicoli, lanciando una nuova cabina nel 2028 in grado di sfruttare



Una foto storica, che vede schierati sotto la regia dei giornalisti di ON ROAD Mag presenti all'evento i responsabili delle case costruttrici di truck. In prima fila da sinistra: Massimo Artusi, Giovanni Dattoli, Enrique Enrich, Marco Bonavoglio e Massimo Dodoni. In seconda fila, da sinistra Massimiliano Perri, Paolo A. Starace, Maurizio Pompei e David Siviero



MEGA TREND

2025

marzo

N° 5

ONROAD MAG



quei 20 cm in più assicurati dal regolamento europeo. A fianco a ciò investiamo sulla gamma elettrica, credendo fortemente che sia la soluzione giusta per alcuni segmenti, e lo faremo lavorando anche con il progetto Flexis che porterà in gamma nuovi prodotti capaci di ottimizzare sia la portata che l'autonomia.

**Enrique Enrich**  
**Amministratore delegato Scania Italia**

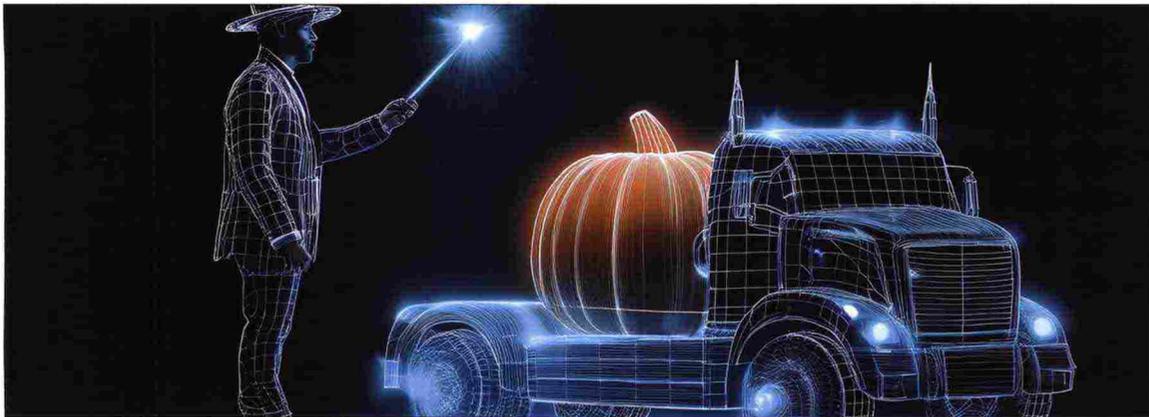
Sull'elettrico Scania è pronta: abbiamo investito sulla nostra fabbrica di batterie e sull'impianto di produzione dei mezzi elettrici. Oggi siamo in grado di offrire un trattore elettrico che percorre oltre 600 km: questo è un prodotto già disponibile. Certo, costa di più, ma è importante non demonizzarlo. Crediamo che la soluzione sia la pluralità

di tecnologie, con il trasporto elettrico che arriverà prima in alcuni settori e dopo in altri. Ogni transizione ha la sua complessità, e non basta la tecnologia, devono poi esserne gestite le conseguenze: quando siamo passati dai cavalli alle automobili, tutti erano felici perché banalmente le strade erano pulite, ma subito dopo si è posto il problema delle emissioni. La questione dell'effetto serra esiste e le normative ci sono. Certamente possiamo discutere se i parametri delle multe siano troppo elevati: vendere nel giro di 5 anni un terzo del nostro prodotto elettrico è molto, molto sfidante.

**Giovanni Dattoli**  
**Amministratore delegato Volvo Trucks Italia**

Due principi hanno massimamente valore per noi: il primo

è la pluralità tecnologica, il secondo si chiama tecnologia incrementale: non esiste oggi una tecnologia che cambierà il mondo, ma sarà il loro utilizzo combinato a fare la differenza per le aziende di trasporto. Oggi noi abbiamo percorso più di 100 milioni di chilometri in elettrico e abbiamo una gamma completa che commercializziamo dal 2019; nella stessa maniera ci sono tecnologie LNG che utilizzate con biogas funzionano altrettanto bene, mentre sul fronte idrogeno stiamo sviluppando e testando i mezzi. Altro punto fondamentale è che bisogna coinvolgere i committenti e sviluppare una cultura della transizione. Noi possiamo solo continuare a lavorare sulle tecnologie, ma non è compito nostro imporre una o l'altra al mercato: sono i clienti che devono individuare in funzione delle necessità quella che ritengono essere la scelta corretta.



## UN TOCCO DI BACCHETTA MAGICA PER UN DESIDERIO

**Massimo Dodoni**  
*Correttezza da parte delle istituzioni*

**Maurizio Pompei**  
*Armonizzare le regole in tutta Europa*

**Paolo A. Starace**  
*Formare le nuove generazioni affinché*

*non ripetano gli errori che hanno determinato la situazione attuale*

**Massimiliano Perri**  
*Rinnovare il parco anziano*

**David Siviero**  
*Puntare su una visione di insieme*

**Marco Bonaveglia**  
*Maggiore coordinamento tra i diversi Paesi*

**Enrique Enrich**  
*Contare sulla certezza delle normative*

**Giovanni Dattoli**  
*Premiare le aziende che investono*

”



# Web

## AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VENDITE IN RIALZO, MA NOLEGGIO E' STAMPELLA MERCATO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 apr - In marzo le immatricolazioni di auto in Italia sono aumentate del 6,2%, ma "con un contributo del 40% al totale dell'immatricolato di marzo, il noleggio tiene su il mercato delle autovetture nuove e spinge la crescita numerica delle vetture elettriche in attesa di chi vorra' utilizzarle". Così Federauto commenta i dati sulle immatricolazioni di marzo. "Continuano a destare preoccupazione il comportamento di acquisto da parte delle famiglie - probabilmente le piu' toccate dagli alti prezzi - il basso clima di fiducia e la notevole confusione generata dal dibattito europeo sulla transizione, ancora fortemente incentrato sulla elettrificazione forzata e poco propenso ad affrontare il futuro nei termini di una vera decarbonizzazione e neutralita' tecnologica. Molto preoccupante e' il trend negativo delle immatricolazioni aziendali, innescato dopo la finanziaria 2024 come purtroppo pronosticato, per la penalizzazione dell'auto quale benefit", ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto. Secondo Federauto i segnali che provengono da Bruxelles sono, infatti, tutt'altro che rassicuranti. "E' slittata nuovamente l'adozione da parte della Commissione Ue della proposta di modifica al regolamento sulle emissioni di Co2 di auto e furgoni, che mira a dare ai costruttori piu' flessibilita' sui target di taglio alle emissioni per evitare di incappare nelle multe al via dal 2025 per chi non si adegua. E' questo un tema a cui siamo molto sensibili, anche per l'evidente esposizione dei dealer alle pressioni provenienti dai costruttori", ha detto Artusi, sottolineando che in marzo "il mercato ha beneficiato, insieme alle auto-immatricolazioni, della stampella del noleggio a lungo termine, ma non sempre potra' essere cosi'".

# QN Motori

## Mercato auto Italia a marzo 2025, timida ripresa grazie al noleggio

1 Aprile 2025

Il **mercato italiano dell'auto mostra un flebile segnale di ripresa** nel mese di marzo 2025, con un incremento delle immatricolazioni del 6,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, raggiungendo quota 172.223 unità. Tale crescita attenua parzialmente il risultato negativo accumulato nei primi due mesi dell'anno. Tuttavia, il primo trimestre del 2025 si chiude comunque con una contrazione dell'1,6%.

**Massimo Artusi**, Presidente di Federauto, evidenzia come il **noleggio** abbia agito da "**stampella**" per il mercato, contribuendo per il 40% al totale delle immatricolazioni di marzo.

### Analisi dei canali di vendita e alimentazioni

L'analisi dei canali di vendita rivela una stabilità sostanziale per i privati (-0,25% a marzo, -4,8% nel trimestre) che rappresentano il 47,2% del mercato a marzo. Il comparto **fleet** registra un aumento del 7,6% nel mese. Le auto-immatricolazioni, elaborate da **Federauto**, segnano un decremento del 24,6% a marzo. Il **noleggio a lungo termine** spicca con una crescita del 24,1% nel mese, arrivando a costituire un quarto delle immatricolazioni totali.

Per quanto concerne le alimentazioni, si osserva una flessione per benzina (-9,2% a marzo) e diesel (-26,27% a marzo). Di contro, le alimentazioni alternative mostrano una forte espansione. L'**elettrico** segna un notevole +78% a marzo, con una quota di mercato del 5,2% nel trimestre. L'**ibrido** cresce del 22,41% a marzo, raggiungendo una quota di mercato del 49,15%. Complessivamente, le auto elettrificate sfiorano il 10% delle immatricolazioni di marzo.



## Preoccupazioni del settore e prospettive Future

**Artusi** esprime preoccupazione per il comportamento d'acquisto delle famiglie, probabilmente influenzato dai prezzi elevati, e per la confusione generata dal dibattito europeo sulla transizione ecologica. Anche il trend negativo delle immatricolazioni aziendali desta inquietudine a causa della penalizzazione dell'auto come benefit. Inoltre, il settore dei veicoli commerciali registra un preoccupante -16%. Artusi sottolinea il ritardo nell'adozione da parte della Commissione UE della modifica al regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, mirata a concedere maggiore flessibilità ai costruttori.

**Gian Primo Quagliano** del Centro Studi Promotor evidenzia come la crescita del mercato dell'auto usata (+6,5% nel primo trimestre) sia in controtendenza rispetto al nuovo, a causa delle difficoltà economiche degli automobilisti. Questo ha portato a un aumento dell'età media del parco auto circolante, con conseguenze negative in termini di inquinamento e sicurezza.

**Michele Crisci**, Presidente di UNRAE, auspica un quadro normativo chiaro da parte dell'Unione Europea per guidare gli investimenti del settore. L'UNRAE ha presentato proposte concrete al governo per accelerare la diffusione di veicoli a basse emissioni, con un focus sullo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali.

# IL GIORNALE D'ITALIA

*Il Quotidiano Indipendente*

## **Federauto, mercato auto marzo con 172.223 immatricolazioni (+6,2% YoY); ridimensionato il negativo del 2025**

Preoccupano gli acquisti delle famiglie, il basso clima di fiducia e la confusione sulla transizione, ancora focalizzata sull'elettrificazione forzata invece di una vera decarbonizzazione tecnologicamente neutrale

*di Redazione*

03 Aprile 2025



Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di marzo totalizza **172.223 immatricolazioni di autovetture nuove** rispetto alle 162.140 di marzo 2024, segnando una variazione del **+6,2%**, ridimensionando seppur parzialmente il negativo del 2025 cumulato tra gennaio e febbraio.

### **Le parole di Massimo Artusi, Presidente di Federauto**

*"Con un contributo del 40% al totale dell'immatricolato di marzo, il noleggio tiene su il mercato delle autovetture nuove e spinge la crescita numerica delle vetture elettriche in attesa di chi vorrà utilizzarle. Continuano a destare preoccupazione il comportamento di acquisto da parte delle famiglie - probabilmente le più toccate dagli alti prezzi - il basso clima di fiducia e la notevole confusione generata dal dibattito europeo sulla*

*transizione, ancora fortemente incentrato sulla elettrificazione forzata e poco propenso ad affrontare il futuro nei termini di una vera decarbonizzazione e neutralità tecnologica. Molto preoccupante è il trend negativo delle immatricolazioni aziendali, innescato dopo la finanziaria 2024 come purtroppo pronosticato, per la penalizzazione dell'auto quale benefit. Sarà fattore di ulteriore invecchiamento del circolante. Purtroppo, anche per il settore dei veicoli commerciali il dato è avvilente: un -16% indistintamente dai canali di vendita" dichiara Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.*

**Continua Artusi:** *"I segnali che provengono da Bruxelles sono, infatti, tutt'altro che rassicuranti. È slittata nuovamente l'adozione da parte della Commissione UE della proposta di modifica al regolamento sulle emissioni di CO2 di auto e furgoni, che mira a dare ai costruttori più flessibilità sui target di taglio alle emissioni per evitare di incappare nelle multe al via dal 2025 per chi non si adegua. È questo un tema a cui siamo molto sensibili, anche per l'evidente esposizione dei dealer alle pressioni provenienti dai costruttori. Nel mese di marzo il mercato ha beneficiato, insieme alle auto-immatricolazioni, della stampella del noleggio a lungo termine, ma non sempre potrà essere così"*

## **Analisi della struttura del mercato auto**

Passando all'analisi della struttura del mercato auto, analizziamo per prima cosa i canali di vendita: i **privati** rimangono invariati rispetto a marzo 2024 (-0,25%), mentre a livello trimestrale registrano -4,8%, a livello di quota di mercato rappresentano, rispettivamente, il 47,2% (marzo 2025) e il 54,5% (gennaio-marzo). Il **mercato fleet** guadagna il +7,6% nel mese, mentre è sostanzialmente stabile nel trimestre (+1,47%). Le **auto-immatricolazioni**, elaborate da Federauto su dati Dataforce, registrano un -24,6% nel mese (8,4% di q. di m.) e -14,2% nel trimestre (8,6% q. di m.). Per quanto riguarda il canale del noleggio, i valori di trend sono di segno opposto: +24,1% nel mese (circa 67.000 immatricolazioni che rappresentano quasi il 40% del mercato, soprattutto grazie al lungo termine, che rappresenta, da solo, un quarto delle immatricolazioni del mercato auto) e +7,59% nel trimestre (32% q. di m.).

Passando alle alimentazioni: **Benzina e Diesel** a marzo flettono, rispettivamente, del -9,2% (-4,3% p.p.) e del -26,27% (-4,5% p.p.). È la stessa tendenza che ritroviamo nel trimestre gennaio-marzo dove le due alimentazioni perdono, rispettivamente, il -15,71% e il 34,08%. Le quote di mercato si attestano, a livello annuale, su 26,7% (Benzina) e 10,1% (Diesel).

Discorso diametralmente opposto per le alimentazioni alternative, dove notiamo una forte crescita dell'elettrico nel mese di marzo, pari al +78% rispetto al 2024 (trend confermato anche nel trimestre: +75,2%, attestandosi alla q. di m. del 5,2%). Discorso simile per l'ibrido (+22,41% a marzo, +15,6% nel trimestre) che ha raggiunto la q. di m. del 49,15% (48,78% nel trimestre).

**Negli ultimi tre giorni di marzo 2025 è stato immatricolato il 27,38% del totale mercato.**

## Per una volta, tutte le associazioni d'accordo: "Bene il piano del governo per il rinnovo del parco"

Il piano è stato annunciato al Senato dal ministro Matteo Salvini e prevede lo stanziamento di circa 600 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto nell'ottica della neutralità tecnologica. Plauso congiunto di ANFIA, ANITA, Federauto, Unatras e UNRAE.

**04/04/2025** di Fabrizio Dalle Nogare



Nell'incontro tra le associazioni di categoria e il governo [che si è svolto ieri, 3 aprile](#), è stato affrontato anche il nodo del rinnovo del parco veicolare, che relega l'autotrasporto italiano in posizione non felice rispetto ad altri paesi

europei avanzati. Da tempo, le associazioni fanno sentire la loro voce e richiamano i governi alla necessità di fare qualcosa di importante perché si riduca l'età media dei veicoli in circolazione. Sempre nella giornata di ieri, [il ministro Salvini](#) ha annunciato, durante un Question time al Senato. **la previsione di una misura straordinaria di circa 600 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare dell'autotrasporto.**

## Le associazioni di categoria per il rinnovo del parco veicolare

Così, le associazioni ANFIA, ANITA, Federauto, Unatras e UNRAE pubblicano un comunicato congiunto che plaude alle intenzioni manifestate dall'Esecutivo. "Lo stanziamento previsto è in linea con la proposta di ['road map per la decarbonizzazione del trasporto merci su strada'](#) che le stesse associazioni in un documento congiunto di analisi dei fabbisogni e proposte di intervento, hanno condiviso con il Ministero dei Trasporti lo scorso anno", scrivono le associazioni.

"L'auspicio è che la misura possa essere approvata in tempi brevi, così da dare un forte segnale di attenzione e programmazione pluriennale alle imprese". Le stesse associazioni di categoria "rinnovano al Ministro Salvini **la piena disponibilità e collaborazione per la definizione di un piano strategico nazionale che, grazie alle importanti risorse previste, possa identificare strumenti efficaci di sostegno agli investimenti ed all'ottimizzazione dei servizi di trasporto** che coniughino la necessaria transizione ecologica con le reali esigenze dell'autotrasporto e dell'automotive, entrambi fondamentali settori economici italiani".

## **Autotrasporto merci: in arrivo piano straordinario da 600 milioni per il rinnovo dei mezzi**

Le principali organizzazioni del settore dell'autotrasporto e della filiera automotive italiana accolgono con favore l'annuncio del Ministro Salvini, comunicato durante il "Question Time" al Senato, relativo alla prossima approvazione di un importante piano straordinario dedicato al rinnovo del parco veicoli destinato al trasporto merci su strada.

Secondo quanto dichiarato, la misura prevede un finanziamento di circa **600 milioni di euro** e si fonda sul principio della **neutralità tecnologica**, offrendo così opportunità di investimento accessibili a tutte le soluzioni di alimentazione disponibili sul mercato, senza imposizioni ideologiche.

L'iniziativa si inserisce perfettamente nel quadro delineato dalla **"road map per la decarbonizzazione del trasporto merci"**, proposta lo scorso anno dalle stesse associazioni tramite un documento congiunto presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Questo documento analizzava i reali fabbisogni del settore e proponeva azioni concrete per agevolare il passaggio verso una logistica più sostenibile.

Le associazioni sottolineano l'urgenza di una **rapida approvazione** del provvedimento, auspicando un segnale chiaro e tempestivo di impegno da parte delle istituzioni nei confronti di un comparto strategico per l'economia nazionale. Il piano straordinario rappresenta infatti non solo un'opportunità di ammodernamento, ma anche un'occasione per **costruire una programmazione pluriennale**, capace di dare stabilità agli investimenti e migliorare l'efficienza dei servizi logistici.

Massima è la disponibilità delle associazioni a collaborare con il Ministero nella definizione operativa della misura. L'obiettivo condiviso è realizzare un **piano strategico nazionale di lungo periodo**, capace di coniugare le esigenze

ambientali con quelle economiche e operative degli operatori del trasporto e della distribuzione.

Questo annuncio rappresenta una tappa importante per rilanciare il settore, sostenere la competitività delle imprese e accelerare la transizione ecologica senza penalizzare la sostenibilità economica.

### **Comunicato diffuso a Roma il 4 aprile 2025**

#### **Sottoscrivono il comunicato:**

- **ANFIA** – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
- **ANITA** – Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici
- **FEDERAUTO** – Federazione Italiana Concessionari Auto, Veicoli Commerciali e Industriali
- **UNATRAS** – Unione Nazionale delle Associazioni dell'Autotrasporto Merci
- **UNRAE** – Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri.



## **Mercato spinto dal noleggio (4 vetture nuove su 10) Circolante sempre più vecchio**

---

Il mercato dell'auto a marzo in Italia

è cresciuto del 6,2% dopo 7 mesi consecutivi di segno negativo.

Determinante il contributo del noleggio (a breve e lungo termine) che ha inciso per il 40% sul totale dell'immatricolato del mese. «Continuano a destare preoccupazione invece - spiega Massimo Artusi, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto - il comportamento di acquisto da parte delle famiglie, le più toccate dai prezzi alti di acquisto. Così come- il basso clima di fiducia e la notevole confusione generata dal dibattito europeo sulla transizione, ancora fortemente incentrato sulla elettrificazione forzata e poco propenso ad affrontare il futuro nei termini di una vera decarbonizzazione e neutralità tecnologica. Molto preoccupante è il trend negativo delle immatricolazioni aziendali, innescato dopo la finanziaria 2024, per la penalizzazione dell'auto quale benefit. Sarà un fattore di ulteriore invecchiamento del circolante». Oggi l'età media delle auto sulle nostre strade ha raggiunto i 12,8 anni.

## Artusi (Federauto): i dazi colpiscono in particolare il settore auto europeo

### Secondo il presidente distorcono i mercati, rallentano la produzione e generano inflazione

Il presidente di Federauto **Massimo Artusi** ha commentato le tariffe imposte dall'amministrazione Usa sugli scambi commerciali: "I dazi decisi da **Donald Trump** riguardano in varia misura tutti i Paesi che esportano negli Stati Uniti, ma colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Ed è proprio sul piano del pragmatismo che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington".

**Artusi** ha spiegato la sua contrarietà a guerre daziarie: "Dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione". Ha poi indicato il settore dell'automotive come esempio delle conseguenze delle decisioni di **Trump**: "I dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli Usa, su quelle fabbricate negli Usa da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee. A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera". I dazi avranno ricadute pesanti, che però al momento non è possibile definire con certezza. Per contrastare le conseguenze negative il presidente ha supportato la necessità di trovare un accordo di libero scambio e di ridurre il peso dell'imposizione daziaria attraverso misure non tariffarie, come la revisione dei target degli standard del "Green deal" per incentivare la competitività dell'industria e non svantaggiare il cliente-consumatore.

Della stessa idea è anche il vicepresidente di Federauto **Plinio Vanini**, secondo cui è necessario "intervenire immediatamente anzitutto per neutralizzare le politiche del 'Green deal' perseguite dalla Commissione UE il cui tenore non è sostenuto dal mercato", semplificare le regolamentazioni dell'automotive relativamente a standard di sicurezza, normative su emissioni e procedure di omologazione e proporre nuove iniziative che stimolino il mercato interno.



**CONFCOMMERCIO**  
IMPRESE PER L'ITALIA



# DAZI: "AUTA LA PIÙ PENALIZZATA, EVITARE SPIRALE PERVERSA"

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi: "ci auguriamo che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, attraverso una mediazione efficace".

7 aprile 2025

Secondo il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, "I dazi decisi da Donald Trump riguardano in varia misura tutti i paesi che esportano negli Stati Uniti, ma colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Ed è proprio sul piano del pragmatismo che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington".

"Noi siamo sempre stati contrari - ha detto Artusi - a guerre daziarie perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione. Il settore dell'automotive ne è un paradigma: i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli Usa, su quelle fabbricate negli Usa da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee. A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera".

"Si tratta - ha aggiunto il presidente di Federauto - a di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni delle borse che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di non gradire queste misure. Ci auguriamo che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell'automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie, a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard del Green Deal, che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea".

## Dazi e automotive: perché Federauto dice no alle guerre commerciali che “provocano solo disastri”

I dazi, secondo il presidente di Federauto, Massimo Artusi, "colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie", ha continuato Artusi. "Queste provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato".

04/07/2025 di Redazione



Da qualche giorno ormai, **la questione dei dazi stabiliti dall'amministrazione americana imperversa anche nel settore automotive**. Ed è inevitabile che sia così, visto l'interscambio commerciale tra Europa e Stati Uniti in tutto il settore, e specialmente per quanto

riguarda le auto. I dazi, secondo il presidente di Federauto, Massimo Artusi, **“colpiscono in particolare il settore auto europeo**, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell’ideologia anziché su quello del realismo”.

## Artusi (Federauto) sui dazi americani

Da più parti si invoca **una risposta altrettanto decisa da parte della UE. Una modalità, questa, che alimenterebbe inevitabilmente una vera e propria guerra commerciale tra due delle aree più industrializzate del mondo.** “Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie”, ha continuato Artusi. “Queste provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati e rallentano la produzione”.

E sull’Europa, comprensibile da parte del presidente di Federauto la richiesta di rivedere il percorso di decarbonizzazione immaginato finora. La stessa che Federauto ha espresso nel corso del convegno organizzato poche settimane fa ([qui la nostra cronaca](#)). “Ci auguriamo che l’Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell’automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell’imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie che mantengano la competitività dell’industria automobilistica europea”.

## Il vice presidente di Federauto, Plinio Vanini

**Più netto, se possibile, il suo vice, Plinio Vanini, che calcola in 3 mila i posti di lavoro a rischio prevedendo un calo nelle vendite di circa 50 mila veicoli.** Da Vanini arriva addirittura la richiesta di **“neutralizzare il Green deal europeo”**, non “sostenuto dal mercato”. Inoltre, dice il vice presidente di Federauto: **“Sarà necessario semplificare le troppe e onerose regolamentazioni a cui è sottoposto l’automotive** – in particolare per quanto riguarda gli standard di sicurezza, le normative sulle emissioni e le procedure di omologazione – e individuare nuove iniziative che stimolino il mercato interno, in modo da creare un circuito virtuoso che non penalizzi i cittadini-consumatori”.



CT (Lux)

Global Focus

SCOPRI DI PIÙ

 **COLUMBIA  
THREADNEEDLE**  
INVESTMENTS\*

Per scopi di marketing. Pubblicato nell'UE da Columbia Threadneedle Netherlands B.V., regolata dall'Autorità olandese per i mercati finanziari (AFM) e distribuito in Italia da Threadneedle Management Luxembourg S.A., registrata presso il Registre de Commerce et des Sociétés (Lussemburgo).

Il Sole  
**24 ORE**  
**Radiocor**

## DAZI: FEDERAUTO, EVITARE RISPOSTA "MUSCOLARE", SI PROVOCANO SOLO DISASTRI

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 07 apr - 'I dazi decisi da Donald Trump riguardano in varia misura tutti i Paesi che esportano negli Stati Uniti, ma colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Ed è proprio sul piano del pragmatismo che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington'. Lo ha dichiarato il presidente di Federauto, Massimo Artusi. 'Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione', ha aggiunto Artusi sottolineando che 'i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli Usa, su quelle fabbricate negli Usa da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee'. 'Sarà necessario intervenire immediatamente anzitutto per neutralizzare le politiche del Green Deal perseguite dalla Commissione Ue il cui tenore non è sostenuto dal mercato. Ma anche con misure che diano al nostro settore quella certezza di cui ha bisogno per garantire non solo i livelli di occupazione, ma anche il servizio ai cittadini', ha concluso il vice presidente di Federauto, Plinio Vanini.

## Dazi USA, FEDERAUTO: «Rischi per occupazione e mercato»

In una nota, FEDERAUTO evidenzia i gravi rischi dei dazi per l'automotive europeo già penalizzato dalla transizione ecologica. Le parole di Massimo Artusi e Plinio Vanini, rispettivamente Presidente e Vice Presidente di FEDERAUTO

*«I dazi decisi da Donald Trump riguardano in varia misura tutti i paesi che esportano negli Stati Uniti, ma colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Ed è proprio sul piano del pragmatismo che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington».* Lo ha dichiarato il presidente di [FEDERAUTO](#), [Massimo Artusi](#), commentando le ultime misure decise dall'amministrazione statunitense in materia di scambi commerciali.

*«Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie», ha continuato Artusi, «perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione».*

### I gravi rischi dei dazi per l'automotive europeo

Come ha sottolineato il Presidente di FEDERAUTO, il settore dell'automotive ne è un paradigma: «i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli USA, su quelle fabbricate negli USA da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee. A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera. Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni delle borse che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di non gradire queste misure».

## L'auspicio di FEDERAUTO

*«Proprio partendo dalle prime risposte dei mercati finanziari», ha continuato Artusi, «ci auguriamo che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell'automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie – a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard del Green Deal – che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea e riportino il cliente-consumatore al centro delle politiche del settore».*

## A rischio 3 mila posti di lavoro

Il vice presidente di FEDERAUTO, Plinio Vanini, ha aggiunto che *«per il solo comparto dei concessionari, l'impatto dei dazi va calcolato nella misura di un occupato in meno per ogni mille autoveicoli di diminuzione delle vendite. Il che vuol dire»,* ha aggiunto, *«che un calo di 50 mila veicoli mette a repentaglio 3 mila posti di lavoro. Si tratta di una prospettiva preoccupante»,* ha continuato Vanini, *«che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già sottoposto a forti tensioni determinate dall'introduzione dell'agenzia e dall'impatto delle normative sulla transizione energetica che – se dovessero prevalere – colpirebbero pesantemente un comparto che dà lavoro a oltre 90 mila persone tra dipendenti diretti e indiretti».*

Per Vanini sarà necessario intervenire immediatamente per neutralizzare le politiche del Green Deal perseguite dalla Commissione UE il cui tenore non è sostenuto dal mercato e trovare misure che diano al settore quella certezza di cui ha bisogno per garantire non solo i livelli di occupazione, ma anche il servizio ai cittadini.

*«In questo senso sarà necessario semplificare le troppe e onerose regolamentazioni a cui è sottoposto l'automotive – in particolare per quanto riguarda gli standard di sicurezza, le normative sulle emissioni e le procedure di omologazione – e individuare nuove iniziative che stimolino il mercato interno, in modo da creare un circuito virtuoso che non penalizzi i cittadini-consumatori, sui quali rischia di scaricarsi l'effetto finale di questa guerra commerciale, che non potrà che essere una contrazione del mercato e un conseguente invecchiamento del parco: che vuol dire più inquinamento, più climalteranti e meno sicurezza»* ha concluso Vanini.

# QN Motori

## Dazi USA, Federauto e Federcarrozzieri lanciano l'allarme per il settore auto

Di [Francesco Forni](#)

7 Aprile 2025

Le recenti decisioni commerciali statunitensi, con l'introduzione di **dazi**, suscitano forte apprensione nel comparto automobilistico, specialmente in Europa e Italia. **Massimo Artusi**, presidente di **FEDERAUTO**, ha commentato tali misure, rimarcando come esse danneggino un settore già provato dalla transizione ecologica. **Artusi** ha espresso timori riguardo le conseguenze negative dei **dazi**, capaci di alterare i mercati e frenare la produzione globale.

Secondo **Artusi**, l'imposizione tariffaria influenzerà negativamente le vetture europee esportate negli USA, quelle prodotte in loco da aziende europee e i veicoli di costruttori americani con parti europee. Anche la filiera della componentistica e la logistica subiranno rallentamenti e rincari. Plinio **Vanini**, vicepresidente di FEDERAUTO, ha calcolato che una riduzione di 50 mila automobili vendute causerebbe la perdita di 3 mila posti di lavoro nel solo comparto dei concessionari.



Massimo Artusi Federauto

**Artusi** auspica una risposta unitaria dell'Unione Europea, atta a disinnescare la spirale dei **dazi** incrociati mediante una mediazione efficace e accordi di libero scambio. Suggestisce, inoltre, una revisione degli obiettivi del Green Deal per salvaguardare la competitività dell'industria automobilistica europea. Vanini reputa necessario intervenire per neutralizzare le politiche del Green Deal non condivise dal mercato e semplificare le onerose normative gravanti sull'automotive.

## Impatti sui costi e sul mercato

Anche **Feder carrozzieri** esprime forte preoccupazione per l'introduzione dei **dazi** del 25% non solo sulle auto importate, ma pure sulla componentistica estera a partire dal 3 maggio. L'associazione avverte del pericolo concreto di aumenti di prezzo per i consumatori italiani, sia per l'acquisto di nuove auto sia per i ricambi. **Davide Galli**, presidente di Feder carrozzieri, parla di un possibile incremento dei listini auto a livello globale di 2500/3000 euro.

Davide Galli, presidente di Feder carrozzieri

**Feder carrozzieri** sottolinea come i **dazi** sui pezzi di ricambio avranno un effetto inatteso, accrescendo il costo anche delle automobili prodotte negli Stati Uniti. Ciò avviene perché oltre il 50% dei componenti di tali veicoli proviene da nazioni estere, come Europa, Corea o Cina, e sarà soggetto alla nuova tassazione. Nel 2024, le importazioni USA di tali componenti hanno raggiunto i 138,5 miliardi di dollari.

**L'Italia esporta negli Stati Uniti rilevanti quantità di componentistica auto:** 805 milioni di euro di parti meccaniche, 213 milioni di euro di motori, 127 milioni di euro di pneumatici e oltre 110 milioni di euro di parti elettriche. Le case automobilistiche e i produttori di componenti a livello mondiale affronteranno significative perdite economiche, con conseguente innalzamento dei prezzi per i consumatori.

## Richiesta di intervento e allarme occupazionale

Artusi ha dichiarato: *«I dazi decisi da Donald Trump riguardano in varia misura tutti i paesi che esportano negli Stati Uniti, ma colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Ed è proprio sul piano del pragmatismo che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington».* Ha poi aggiunto: *«Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie, perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione».*

Vanini ha espresso preoccupazione per l'occupazione: *«Per il solo comparto dei concessionari, l'impatto dei dazi va calcolato nella misura di un occupato in meno per ogni mille autoveicoli di diminuzione delle vendite. Il che vuol dire che un calo di 50 mila veicoli mette a repentaglio 3 mila posti di lavoro. Si tratta di una prospettiva preoccupante che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già sottoposto a forti tensioni determinate dall'introduzione dell'agenzia e dall'impatto delle normative sulla transizione energetica che – se dovessero prevalere – colpirebbero pesantemente un comparto che dà lavoro a oltre 90 mila persone tra dipendenti diretti e indiretti».*

**Galli** ha espresso un giudizio severo: «*I dazi rischiano di determinare a livello globale una nuova impennata dei listini delle auto, che a regime potrebbero salire anche di di 2500/3000 euro rispetto ai prezzi attuali come conseguenza delle politiche commerciali protezionistiche degli Usa che si ripercuoterebbero sull'intera filiera mondiale dell'automotive*». Federcarrozzeri avverte: «*Rischio concreto di rincari a danno dei consumatori italiani, che potrebbero veder rincarare sia i prezzi di listino delle auto, sia i costi di ricambi e componenti*».

## **I dazi USA e l'auto, i rischi e la situazione**

1. Dal 3 aprile, **dazio** del 25% sulle auto importate negli USA.
2. Dal 3 maggio, **dazio** del 25% sulla componentistica auto importata negli USA.
3. Previsto un occupato in meno ogni mille auto in calo di vendite per i concessionari.
4. Un calo di 50 mila veicoli venduti mette a **rischio** 3 mila posti di **lavoro** nella distribuzione.
5. Nel 2024, importazioni USA di componentistica auto per 138,5 miliardi di dollari.
6. Esportazioni italiane di parti meccaniche negli USA: 805 milioni di euro.
7. Esportazioni italiane di motori negli USA: 213 milioni di euro.
8. Possibile aumento dei **prezzi** auto fino a 2500 euro/3000 euro.
9. Oltre il 50% dei componenti delle auto prodotte negli USA proviene dall'estero.
10. Il settore della distribuzione degli autoveicoli in Italia impiega oltre 90 mila persone.

## Artusi (Federauto): “Evitare la spirale perversa dei dazi. Risposta pragmatica dell’Ue all’iniziativa Usa”

Il commento di presidente e vice presidente di Federauto sul pericolo escalation commerciale

di [Gaetano Scavuzzo](#) 7 Aprile, 2025

Dazi Usa Europa



**Evitare la spirale preversa dei dazi** e mettere in campo una risposta misurata e all’insegna del pragmatismo da parte dell’Europa e dell’Italia all’iniziativa degli Stati Uniti. È quanto espresso dal presidente di **Federauto**, **Massimo Artusi**, commentando i dazi decisi da Donald Trump, che colpiscono anche il settore auto europeo.

“Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie, – afferma Artusi – perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull’occupazione”.

**Ampie ricadute negative**

“Il settore dell’automotive- sottolinea il presidente di Federauto – ne è un paradigma: i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli USA, su quelle fabbricate negli USA da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee. A questo quadro bisogna aggiungere l’impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera. Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni delle borse che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di non gradire queste misure”.

“Proprio partendo dalle prime risposte dei mercati finanziari, – continua Artusi – ci auguriamo che l’Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell’automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell’imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie – a cominciare dall’ormai attesa revisione dei target e degli standard del Green Deal – che mantengano la competitività dell’industria automobilistica europea e riportino il cliente – consumatore al centro delle politiche del settore”.

### **Vanini: “A rischio 3.000 lavoratori dei concessionari”**

Il vice presidente di Federauto, Plinio Vanini, aggiunge che “per il solo comparto dei concessionari, l’impatto dei dazi produrrà un calo di 50.000 veicoli, mettendo a repentaglio 3.000 posti di lavoro. Si tratta di una prospettiva preoccupante – continua Vanini – che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già sottoposto a forti tensioni determinate dall’introduzione dell’agenzia e dall’impatto delle normative sulla transizione energetica che – se dovessero prevalere – colpirebbero pesantemente un comparto che dà lavoro a oltre 90.000 persone tra dipendenti diretti e indiretti”.

### **Neutralizzare le politiche del Green Deal**

“Sarà perciò necessario, – aggiunge Vanini – intervenire immediatamente anzitutto per neutralizzare le politiche del Green Deal perseguite dalla Commissione UE il cui tenore non è sostenuto dal mercato. Ma anche con misure che diano al nostro settore quella certezza di cui ha bisogno per garantire non solo i livelli di occupazione, ma anche il servizio ai cittadini. In questo senso sarà necessario semplificare le troppe e onerose regolamentazioni a cui è sottoposto l’automotive – in particolare per quanto riguarda gli standard di sicurezza, le normative sulle emissioni e le procedure di omologazione – e individuare nuove iniziative che stimolino il mercato interno, in modo da creare un circuito virtuoso che non penalizzi i cittadini-consumatori, sui quali rischia di scaricarsi l’effetto finale di questa guerra commerciale, che non potrà che essere una contrazione del mercato e un conseguente invecchiamento del parco: che vuol dire più inquinamento, più climalteranti e meno sicurezza”.

## Federauto: Artusi, evitare la spirale perversa dei dazi. Vanini, ridare certezza alla rete

Lun 07 Aprile 2025

Presidente: "I dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione"



"I dazi decisi da Donald Trump riguardano in varia misura tutti i paesi che esportano negli Stati Uniti, ma colpiscono in particolare il settore auto europeo, già penalizzato da una decarbonizzazione che si muove sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo. Ed è proprio sul piano del pragmatismo che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa di Washington". Lo ha dichiarato il presidente di FEDERAUTO, **Massimo Artusi**, commentando le ultime misure decise dall'amministrazione statunitense in materia di scambi commerciali.

"Noi siamo sempre stati contrari a guerre daziarie", ha continuato Artusi, "perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, **i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione e ricadono sull'occupazione**".

"Il settore dell'automotive", ha detto ancora il presidente di Federauto, "ne è un paradigma: i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli USA, su quelle fabbricate negli USA da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee. A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla componentistica e quello, indiretto, sulla logistica che sarà sicuramente rallentata,

complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera. Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni delle borse che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di non gradire queste misure".

"Proprio partendo dalle prime risposte dei mercati finanziari", ha continuato Artusi, "ci auguriamo che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati, attraverso una mediazione efficace che in particolare sul vitale settore dell'automotive riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie – a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard del Green Deal – che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea e riportino il cliente-consumatore al centro delle politiche del settore".

Il vice presidente di FEDERAUTO, **Plinio Vanini**, ha aggiunto che "per il solo comparto dei concessionari, l'impatto dei dazi va calcolato nella misura di un occupato in meno per ogni mille autoveicoli di diminuzione delle vendite. Il che vuol dire", ha aggiunto, "che un calo di 50 mila veicoli mette a repentaglio 3 mila posti di lavoro. Si tratta di una prospettiva preoccupante", ha continuato Vanini, "che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già sottoposto a forti tensioni determinate dall'introduzione dell'agenzia e dall'impatto delle normative sulla transizione energetica che – se dovessero prevalere – colpirebbero pesantemente un comparto che dà lavoro a oltre 90 mila persone tra dipendenti diretti e indiretti".

"Sarà perciò necessario», ha aggiunto Vanini, «intervenire immediatamente anzitutto per neutralizzare le politiche del Green Deal perseguite dalla Commissione UE il cui tenore non è sostenuto dal mercato. Ma anche con misure che diano al nostro settore quella certezza di cui ha bisogno per garantire non solo i livelli di occupazione, ma anche il servizio ai cittadini. In questo senso sarà necessario semplificare le troppe e onerose regolamentazioni a cui è sottoposto l'automotive – in particolare per quanto riguarda gli standard di sicurezza, le normative sulle emissioni e le procedure di omologazione – e individuare nuove iniziative che stimolino il mercato interno, in modo da creare un circuito virtuoso che non penalizzi i cittadini-consumatori, sui quali rischia di scaricarsi l'effetto finale di questa guerra commerciale, che non potrà che essere una contrazione del mercato e un conseguente invecchiamento del parco: che vuol dire più inquinamento, più climalteranti e meno sicurezza".

**Per restare sempre aggiornati** sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci anche su **Whatsapp**, su **Instagram**, su **Youtube** e su **Facebook**.