



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Maggio 2025



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	24
Radio/TV/Eventi.....	67



Cartaceo

Trasporti: emissioni CO2 in calo del 15% in 20 anni

Decarbonizzazione

Murano (Unem): «C'è stato un trend virtuoso che può essere confermato in futuro»

La decarbonizzazione del trasporto su strada sta muovendo passi significativi all'interno di un parco circolante ancora vetusto, ma la strada è ancora lunga. A difendere gli interventi attuati dal settore è Gianni Murano, presidente dell'Unem (Unione energie per la mobilità): «I dati dicono che i trasporti sono responsabili del 28% delle emissioni complessive del settore energia e che dal 1990 hanno fatto registrare un aumento del 6,7%. Questo dato, però, merita qualche ulteriore analisi per sottolineare gli sforzi fatti dal settore negli ultimi anni, spesso sottaciuti. Se, infatti, dividiamo il periodo in due, ossia 1990-2005 e 2005-2024, si evidenziano due trend diversi».

Nel primo periodo, il parco circolante è cresciuto di ben 14 milioni di mezzi circolanti, il 52% in più e, spiega Murano, «le emissioni sono aumentate del 6,7%, i consumi di carburanti del 10%, mentre le emissioni specifiche (quelle per km) si sono ridotte del 13%». Se, invece, si considera il trend rispetto al 2025, anno significativo perché legato al cambio di rotta del Fit for 55, «si nota - prosegue - una riduzione delle emissioni del 15% a fronte di un aumento del parco circolante del 17%. Questo perché nel frattempo la penetrazione dei biocarburanti è cresciuta in modo esponenziale e le motorizzazioni sono diventate sempre più efficienti con la presenza dei motori ibridi pari attualmente a circa il 9% del circolante sul trasporto leggero e al 45% delle nuove immatricolazioni».

Secondo Murano, dunque, «c'è stato un trend virtuoso negli ultimi 20 anni che può essere confermato e rafforzato negli anni a venire e che potrà sostenere il processo di decar-

bonizzazione ovvero la riduzione dei consumi e delle emissioni anche nei trasporti». Ma qual è la strada da seguire? Per il numero uno dell'Unem, «occorre governare questa fase di "interregno" in cui una nuova tecnologia (full electric) non è ancora pronta e una "vecchia" rimane ancora ben solida, concentrandosi su due indirizzi preferenziali: da un lato, l'ammodernamento del parco con contemporanea riduzione delle vetture in circolazione tramite politiche di investimenti in trasporti collettivi efficienti e basati su carburanti low carbon; dall'altro, investimenti per favorire una penetrazione sempre maggiore di carburanti low carbon in modo da attivare una catena del valore sempre più attrattiva da sviluppare sul trasporto leggero e pesante».

Insomma, la rotta è chiara. Ma, secondo Murano, serve un cambio di passo anche in Europa dove la nuova Commissione non ha concesso le aperture sperate. «Continueremo a far sentire la nostra voce - assicura -. Lo abbiamo fatto nel corso delle consultazioni sia sul Piano automotive Ue che sul Clean Industrial Deal e insisteremo sui vari tavoli nazionali ed europei». Nei giorni scorsi l'Unem con Ngv, Federauto e Confartigianato, tutte riunite nell'Osservatorio per la transizione dei trasporti, ha presentato a Bruxelles un position paper per elaborare delle proposte capaci di generare effetti immediati per la decarbonizzazione del settore. «La recente dilazione delle multe ai produttori non è la soluzione del problema - chiosa -, ma è necessario un approccio più concreto alla neutralità tecnologica che sviluppi soluzioni in grado di decarbonizzare senza deindustrializzare il settore. Su questo sembrano essere d'accordo anche gli europarlamentari italiani che abbiamo incontrato a Bruxelles, inclusi quelli dell'opposizione».

—Ce.Do.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Parlamento Ue sulle emissioni “Mulle auto spalmate in 3 anni”

Decisa la procedura d'urgenza per cambiare la legge sugli scarichi nocivi. Le case avranno più tempo per adeguarsi

dal nostro inviato

CLAUDIO TITO
STRASBURGO

Il Parlamento europeo imbocca la corsia di sorpasso per sospendere le multe previste per le case automobilistiche che non rispettano gli impegni sui nuovi obiettivi anti-inquinamento.

Ieri infatti l'Eurocamera ha approvato la procedura d'urgenza per votare la proposta della Commissione Ue che prevede più flessibilità sui target di taglio delle emissioni scattati quest'anno. La

plenaria riunita a Strasburgo voterà quindi domani sulla modifica al regolamento sui limiti di anidride carbonica adottati per le auto di nuova immatricolazione. I deputati europei hanno sostanzialmente accettato l'idea che si tratta di un intervento che reclama una rapidità emergenziale come aveva suggerito l'esecutivo comunitario.

La misura è il risultato delle consultazioni avviate lo scorso autunno dalla Commissione con i rappresentanti dei costruttori d'auto.

Sostanzialmente, se domani verrà acceso il disco verde del Parlamento europeo, le multe verranno impartite solo alla fine del triennio 2025-2027 se non verranno rispettati i tetti complessivi e non quelli stabiliti anno per anno. Questa modalità consente dunque alle aziende di compensare eventuali ammanchi in uno o due anni incrementando le lo-

ro prestazioni negli anni successivi. Soprattutto permettere di non pagare le multe nel 2025.

«Credo - ha detto la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, - che Germania e Italia, le due più importanti economie manifatturiere d'Europa, possano fare la differenza per il rilancio della competitività, in particolare del settore automobilistico».

«Il fatto che due tra i massimi esponenti di case costruttrici - ha sottolineato Massimo Artusi, presidente di Federauto riferendosi all'intervista congiunta a *Le Figaro* di John Elkann e Luca de Meo - chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della "neutralità tecnologica" e del "rispetto della domanda" rompe un fronte che finora si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Auto, risale il mercato italiano balzo di Alfa Romeo e Jeep

Immatricolazioni
su del 2,7% ad aprile
Stellantis cresce dello 0,4%
I marchi cinesi trainano
le vendite di mezzi elettrici

di **DIEGO LONGHIN**

Un piccolo rimbalzo. Il mercato dell'auto in Italia guarda verso l'alto ad aprile. Nonostante i giorni di vacanza e le incertezze legate al settore, le immatricolazioni sono cresciute del 2,71% rispetto a un anno fa. Spinta che secondo i concessionari di Federauto sarebbe trainata dal noleggio e dalle flotte, non dagli acquisti privati. Se si guarda al 2019 - come fa notare il Centro Studi Promotor - la percentuale è molto diversa: meno 20,5%. E dall'inizio del 2025 state vendute 583.038 auto, in calo dello 0,63% rispetto al 2024.

Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, mostra un segno positivo (+0,4%) con 42.803 immatricolazioni nel mese scorso. Per il brand Alfa Romeo è stato il migliore aprile degli ultimi cinque anni, con un balzo nelle vendite del 43% grazie anche al traino della Junior. Va bene anche Jeep (+30,1%) grazie alle performance del piccolo suv Avenger.



I NUMERI

+43%

Alfa Romeo

Migliore aprile negli ultimi 5 anni

+30,1%

Jeep

Vendite spinte dall'Avenger

Risultati più che positivi anche per Peugeot, che fa registrare una crescita del 48,1%. Guardando alle altre case vanno bene i marchi Mg (+50,5%) e Omoda/Jaecoo, controllati da Chery (+2%). Byd continua a crescere passando in appena sette mesi dallo 0,06 a quota 1,2%. In controtenden-

za rispetto al resto d'Europa, ad aprile le immatricolazioni di Tesla in Italia sono aumentate (+29%). Si tratta di un numero ridotto - 446 vetture in termini assoluti - e nei primi quattro mesi la casa di Musk ha comunque perso il 4%.

Lieve rimbalzo anche per le elettriche: sono state immatricolate 6.646 auto full electric. Numeri contenuti, ma comunque significativi per Motus-E visto l'aumento del 110,38% rispetto all'aprile 2024, con una quota di mercato al 4,76%. Più che raddoppiata rispetto al 2,32%.

Il presidente dell'Anfia, l'associazione delle imprese dell'indotto auto, esprime soddisfazione per i risultati di Stellantis e chiede che ci sia una maggiore correlazione tra vendite e produzione. «Il 12% del totale delle auto immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese», sottolinea Roberto Vavassori. «I modelli del gruppo si posizionano bene: cinque quelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Un terzo dell'immatricolato complessivo del gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia. Ci attendiamo che con i nuovi piani produttivi in fase di implementazione si possa accrescere la produzione in modo significativo». L'associazione delle case estere, l'Unrae, chiede, in assenza di incentivi, interventi sul fronte della fiscalità legata all'auto per spingere ancora di più le vendite.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Segni di ripresa per l'auto immatricolazioni +2,17%

I DATI

ROMA Dall'inizio dell'anno secondo (e piccolo) balzo in avanti per il mercato dell'auto. Ad aprile - e sull'onda di marzo - le immatricolazioni sono aumentate del 2,71 per cento a livello annuo. Ma è presto per parlare di inversione di tendenza dopo la crisi del 2024. Lo scorso mese, fa sapere il ministero dei Trasporti, le auto messe in circolazione sono state 139.084. Secondo il presidente del centro studi Promotor, Gian Primo Quagliano, a questi volumi di crescita, «e proiettando il risultato dei primi quattro mesi sull'intero 2025 si ottiene un volume di immatricolazioni di 1.485.886». Cioè un milione in meno rispetto alle già basse vendite del 2024. Numeri più sostanziosi per l'usato: +6,52 per cento.

LA PRODUZIONE

Se non bastasse, e dopo lo stop degli incentivi per le rottamazioni, a tenere su il mercato sono secondo Federauto fondamentalmente due segmenti: il noleggio e le flotte aziendali. «Mentre troviamo la flessione della domanda dei privati», fa sapere il presidente della federazione dei concessionari, Massimo Artusi. Più preoccupante, a livello di sistema Italia, quanto nota l'Anfia. «Solo il 12 per cento del totale delle autovetture immatricolate nei primi quattro mesi dell'anno - nota il presidente Roberto Vavassori - è prodotto nel nostro Paese». Un campanello d'allarme per un settore come l'automotive che a livello domestico dà lavoro a più di 230mila addetti.

Entrando più nello specifico, si registra una maggiore crescita nelle vendite di veicoli con motorizzazione di nuova generazione. Secondo le stime dell'Anfia, le elettriche, per esempio, aumentano le immatricolazioni del 108,2 per cento ad

aprile e del 79,4 nel quadrimestre, raggiungendo una quota di mercato (con le Plug-in) del 10,4. Mild e full hybrid salgono del 14,2 per cento ad aprile e del 15 nel quadrimestre. In picchiata le vetture a benzina (-9,9 per cento che però mantengono un quarto del mercato) e le diesel (-26,3).

Guardando ai marchi, Stellantis ha venduto in Italia nel mese di aprile 42.803 auto, lo 0,4 per cento in più dello stesso mese del 2024. La quota di mercato però è passata al 30,7 dal 31,4 di un anno fa. In spolvero Alfa Romeo (+43 per cento), mentre Jeep Avenger è il Suv più venduto in Italia. Rispetto al resto d'Europa Tesla in controtendenza in Italia, con le vendite ad aprile salite del 29,28 per cento.

F.Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In calo le auto benzina e diesel

**AD APRILE VENDUTI
139MILA VEICOLI
ANFIA: «SOLTANTO
IL 12% DI QUESTI
MEZZI È STATO
PRODOTTO IN ITALIA»**



LE ELETTRICHE PESANO IL 4,7%

Ad aprile su del 2,7% le vendite di automobili

Stellantis (+0,4%) interrompe la serie infinita di cali

Anfia: «Solo il 12% delle vetture consegnate è made in Italy»

■ Lieve aumento per il mercato dell'auto in Italia in aprile con 139.084 immatricolazioni, il 2,71% in più sullo stesso mese del 2024, anche se rispetto al 2019 - come mette in evidenza il Centro Studi Promotor - si registra tuttora una flessione del 20,5%. Dall'inizio dell'anno sono state vendute 583.038 auto, in calo dello 0,63% sull'analogo periodo del 2024. Anche Stellantis mostra un segno positivo (+0,4%) con 42.803, immatricolazioni nel mese di aprile. Per il brand Alfa Romeo è stato il migliore aprile degli ultimi cinque anni con un balzo delle vendite del 43%. Va

bene anche Jeep grazie alle performance della Avenger, il suv preferito dagli italiani. «Solo il 12% del totale delle auto immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese», sottolinea Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia.

«Nonostante le difficoltà del mercato i modelli del gruppo Stellantis si posizionano bene: sono infatti cinque i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia. Ci attendiamo che con i nuovi piani produttivi attualmente in fase di

implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio, soprattutto in termini di volumi».

Continua a crescere nel mercato italiano la cinese Byd «con un'accelerazione - sottolinea l'azienda cinese in una nota - mai vista prima nel settore automotive, che le consente di passare in appena 7 mesi dallo 0,06% all'1,2% di quota».

Prosegue anche il recupero dell'auto elettrica - spiega Motus-E - ma il gap con l'Europa rimane. Nel quarto mese dell'anno, in particolare, sono state immatricolate 6.616 vetture *full elec-*

tric, in aumento del 110,38% rispetto ad aprile 2024, con una quota di mercato salita al 4,76% (dal 2,32% di aprile 2024).

Il presidente del Centro studi Promotor, Gian Primo Quagliano, parla di un mercato depresso e di una situazione difficile per il mercato italiano e per quello europeo. Se salvataggio ci sarà - osserva - lo può fare solo l'Unione Europea facendo finalmente giustizia degli innumerevoli errori commessi».

A giudizio della Unrae (case estere) «l'Italia ha bisogno di interventi strutturali e non più rinviabili, a partire dalla revisione della fiscalità sulle auto aziendali». Secondo Federauto «in un mese fortemente condizionato da un lungo periodo di vacanze, aumentano solo flotte e noleggio, mentre c'è un calo costante degli acquisti da privati che stanno soffrendo il valzer dei dazi e scontando le conseguenze delle politiche di Bruxelles».

Negative, sempre ad aprile, le consegne delle moto, in calo del 5,4% a 38.623 unità. Si salvano soltanto gli scooter, in attivo per il secondo mese consecutivo (+0,39%) e 21.064 pezzi immatricolati.

A.BAR.



AUTO

Immatricolazioni in leggero aumento Cresce la Byd

••• Segnali di risvegli per il mercato dell'auto in Italia. Ad le immatricolazioni sono state 139.084 immatricolazioni, il 2,71% in più rispetto a dodici mesi fa. Dall'inizio del 2025 sono state vendute 583.038 autoveicoli, in calo dello 0,63% sull'analogo periodo del 2024. Torna un segno più anche per la Stellantis (+0,4%) con 42.803 immatricolazioni nel mese appena chiuso. Tra l'altro per il marchio Alfa Romeo è stato il migliore aprile degli ultimi cinque anni con un balzo delle vendite del 43%. Va bene anche Jeep grazie a buoni risultati dell'Avenger. Intanto continua a crescere nel

mercato italiano la cinese Byd «con un'accelerazione - spiega l'azienda di Pechino in una nota - mai vista prima nel settore Automotive, che le consente di passare in appena 7 mesi da 0,06 a 1,2% di quota». Prosegue anche il recupero dell'auto elettrica - chiosa Motus-E - ma il gap con l'Europa rimane. Nel quarto mese dell'anno, in particolare, sono state immatricolate 6.646 vetture full electric, in aumento del 110,38% rispetto ad aprile 2024, con una quota di mercato salita al 4,76% (dal 2,32% di aprile 2024). Il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, ha parlato di un mer-

cato depresso. «Se salvataggio ci sarà lo può fare solo l'Unione Europea facendo finalmente giustizia degli innumerevoli errori commessi». Per l'Unrae «l'Italia ha bisogno di interventi strutturali e non più rinviabili, a partire dalla revisione della fiscalità sulle auto aziendali». Secondo Federauto «in un mese fortemente condizionato da un lungo periodo di vacanze, aumentano solo flotte e noleggio, mentre c'è un calo costante degli acquisti da privati che stanno soffrendo il valzer dei dazi e scontando le conseguenze delle politiche di Bruxelles».

TOM. MAN.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Federauto

«Fase difficile, tante sfide aperte»

Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad aprile 2025 sono state immatricolate 139.084 autovetture, in crescita del 2,7% rispetto alle 135.415 dello stesso mese del 2024. I trasferimenti di proprietà sono stati 475.733 a fronte di 446.631 passaggi registrati ad aprile 2024, con un aumento del 6,52%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 614.817, ha interessato per il 22,62% vetture nuove e per il 77,38% vetture usate. Il risultato contribuisce a ridurre il calo complessivo del primo quadrimestre, che si attesta a -0,6% su base annua (583.038 immatricolazioni contro le 586.735 dello scorso anno).

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha commentato con cautela il dato positivo di aprile: "In un mese influenzato dalle festività, il dato va letto in maniera analitica: cresce il noleggio, cala la domanda dei privati. Una tendenza preoccupante per i concessionari, il cui mercato di riferimento è proprio quello privato".

Artusi attribuisce la flessione alla combinazione tra incertezza politica europea e la guerra commerciale in atto: "Più che le vacanze, pesano i dazi e le politiche dell'UE. Lo abbiamo ribadito anche durante l'audizione parlamentare sul piano d'azione industriale per il settore automotive europeo, che giudichiamo debole e troppo focalizzato su una sola tecnologia: l'elettrico". Il presidente ha annunciato che i temi strategici del settore saranno al centro dell'Assise dei concessionari in programma il 13 maggio a Verona, nell'ambito dell'Automotive Dealer Day: "Abbiamo molte sfide da affrontare. Sarà un'occasione per confrontarsi tra operatori su come traghettare le nostre aziende nel nuovo scenario".



Bruno (Stellantis): per le city car l'Europa vari una regolamentazione più leggera

Industria

Il futuro dell'auto

Filomena Greco

Un settore, quello dell'industria dell'auto, che racchiude in sé le difficoltà di una transizione in panne e che, contemporaneamente, fronteggia la competizione aggressiva dei produttori cinesi e le incertezze legate ai dazi sostenuti dall'amministrazione Trump. «Salvare l'auto europea» è il titolo della tavola rotonda organizzata nella prima giornata del Festival di Trento durante la quale la responsabile di Stellantis Italia, Antonella Bruno, ha confermato i punti del Piano Italia annunciati dal Gruppo. «Il 6 maggio - ricorda - abbiamo annunciato che parte la produzione del nuovo Jeep Compass a Melfi, inizierà dopo l'estate, si tratta di una vettura estremamente importante per il marchio Jeep». Un secondo passo è quello che guarda a Torino e alla produzione della Fiat 500 ibrida, le cui immagini sono state diffuse il 12 maggio scorso, e che sarà in produzione da novembre. «È importante sia per quanto riguarda i volumi di vendita sia per il fatto che torniamo ad offrire uno dei modelli più economici di Stellantis in moto-

rizzazione ibrida al consumatore italiano ed europeo, ma è fondamentale anche per i volumi produttivi di Mirafiori» riassume Bruno, che ha ricordato anche la decisione di produrre i cambi elettrificati a Termoli, che diventerà il terzo stabilimento all'interno del Gruppo con questa specializzazione produttiva. Sullo sfondo ci sono le difficoltà del mercato dell'elettrico in Italia - la penetrazione più bassa tra i principali mercati europei - e le strategie delle case produttrici per intercettare una domanda che vacilla. «Stellantis conferma il proprio *commitment* verso la decarbonizzazione e il passaggio all'elettrico, ma dobbiamo considerare che c'è un consumatore e oggi il consumatore non è ancora pronto» ribadisce Antonella Bruno che riprende i punti sollevati da John Elkann e Luca De Meo nelle interviste rilasciate nelle settimane scorse: da un lato la richiesta all'Ue di semplificare la regolamentazione per rendere più competitiva la produzione di city car, dall'altro l'attenzione verso il parco auto circolante più datato.

Su un punto gli operatori puntano i piedi: l'opzione dell'elettrico non può essere l'unica per la decarbonizzazione. Lo hanno ricordato Franco Del Manso dell'Unem, Unione energie per la mobilità, e Gian Primo Quagliano a capo del Centro Studi Promotor. «La Regolamentazione europea sullo stop ai motori termici ha in-

debolito l'industria» ribadisce Quagliano. «L'Europa non ha riaperto a biocarburanti e e-fuel, ci auguriamo che lo possa fare - dice Dal Manso - anticipando, dal 2027 al 2026, la revisione della Regolamentazione sulle emissioni di CO₂. Salvare l'auto europea significa intervenire sulla normativa e modificare il sistema di misurazione delle emissioni, per rimettere in pista il know-how, italiano e tedesco, su questi fronti».

Quanto al tema degli incentivi derivanti dai fondi inutilizzati del Pnrr, i dubbi sono trasversali e sono emersi in una seconda tavola rotonda organizzata da Federauto Trentino. Il presidente nazionale di federauto, Massimo Artusi, ha lanciato un allarme sul mercato dei veicoli commerciali, «sui quali gravano molte pesantissime per lo sfioramento di CO₂, non c'è stato alcun correttivo come quello fatto sulle auto e questo mette a rischio il futuro dei trasporti». Per Andrea Cardinali, direttore di Unrae, invece, serve partire dal ritardo dell'Italia sul mercato dell'elettrico e recuperare terreno. «Servono azioni di sistema e non basta guardare agli incentivi, uno dei temi chiave sono i costi dell'energia e la necessità di maggiore concorrenza tra i distributori di energia alle colonnine, un problema segnalato anche dall'Ue».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il confronto.

Da sinistra Franco Del Manso, Gian Primo Quagliano, Filomena Greco, Sandro Trento e Antonella Bruno



IL MINISTRO IN FIERA

Oggi Salvini all'Automotive Day

Ci sarà anche Matteo Salvini all'Automotive Dealer Day, in programma da oggi a giovedì a VeronaFiere. Il vicepresidente del consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, interverrà alla sessione inaugurale di Automotive dealer day house of mobility, intitolata «Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia».

L'appuntamento è in programma oggi alle 11.30 nella Sala Blu dei padiglioni 11 e 12. Al tavolo di confronto parteciperanno i rappresentanti delle principali associazioni di categoria del settore automotive in Italia, per discutere di temi legati alla filiera dell'auto e della mobilità. In particolare, al confronto parteciperanno Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), Federauto (Federazione italiana concessionari auto), Motus E (Associazione per la mobilità elettrica) e Unrae.



Il presidente di Stellantis: "Così rischiamo di scomparire". Artusi: "Clamoroso cambio di rotta"

Elkann lancia l'allarme sul futuro dell'auto europea

di **Ubaldo Lume**

ROMA

«Quest'anno, per la prima volta, la Cina produrrà più dell'Europa e degli Stati Uniti messi insieme. Il 2025 è un momento cruciale. L'Europa deve scegliere se vuole ancora essere una terra di industria automobilistica o un semplice mercato. Tra cinque anni, a questo ritmo di declino, sarà troppo tardi. Il destino dell'industria automobilistica europea si gioca quest'anno». Lo dichiara il presidente di Stellantis, John Elkann, in un'intervista a Le Figaro. "Il mercato automobilistico europeo è in calo ormai da cinque anni, è l'unico dei grandi mercati mondiali che non ha ritrovato il suo livello pre-covid", sottolinea. "Al ritmo attuale, ciò significa che il mercato potrebbe più che dimezzarsi nell'arco di un decennio". "Questi tre paesi (Francia, Italia, Spagna) sono i più interessanti: le loro popolazioni sono gli acquirenti di queste auto i cui prezzi sono aumentati, e ne sono anche i produttori. E insieme pesano più della Germania in termini di produzione. È importante che questi paesi facciano della promozione della



Il 2025 è un momento cruciale secondo Elkann per il futuro dell'auto europea

loro industria la loro priorità», spiega Elkann. "L'Unione Europea si è concentrata, nella sua legittima ambizione ambientale, sul solo tema delle auto nuove e sul solo obiettivo dei veicoli a zero emissioni. Ma ciò che è importante per il nostro ambiente - secondo il presidente - è sostituire i 250 milioni di auto in circolazione che sono inquinanti e la cui età media non smette di aumentare: è di dodici

anni in Europa e arriva fino a 17 anni in Grecia! La decarbonizzazione può davvero accelerare rinnovando il parco auto con tecnologie varie, innovative e competitive, rivitalizzando così la domanda". "Non crediate che siamo nostalgici del XX secolo. Siamo industriali del XXI secolo, capaci di offrire al maggior numero di persone una gamma di prodotti completa, dal tutto elettrico, all'ibrido, e al termico

di nuova generazione, come dimostrano i prodotti che abbiamo lanciato di recente (Citroën C3, Fiat Grande Panda, Peugeot 3008)", conclude Elkann.

"L'intervista rilasciata da John Elkann e Luca De Meo sulle politiche europee per la transizione ecologica segna un clamoroso cambiamento di rotta nella posizione dei costruttori di autoveicoli nella lunga e tormentata vicenda della decarbonizzazione dei trasporti imposta per legge". Lo dichiara il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando l'intervista rilasciata dai due dirigenti di Stellantis e Renault a Le Figaro. "Il fatto che due tra i massimi esponenti di due case costruttrici, che rappresentano insieme il 30% del mercato, chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della 'neutralità tecnologica' e del 'rispetto della domanda' rompe un fronte che finora, sia pure con frequenti mugugni e crescenti perplessità, si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico, fornendo a queste scelte un puntello determinante", afferma Artusi.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





La nuova Jeep Compass costruita a Melfi

L'AUTO SARÀ FATTA A MELFI

Jeep Compass, la Stellantis prova a ripartire dalla Basilicata

SERVIZIO a pagina 3

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'azienda parla di Melfi come «hub di riferimento per la strategia di elettrificazione»

Stellantis presenta la Jeep lucana

La nuova Compass, prodotta in Basilicata, segue la novità della DS N°8

Ora c'è un nuovo filo che unisce Stellantis e Melfi: è la nuova Jeep Compass, gioiello "lucano" che il Gruppo automobilistico ha presentato ieri. «Prodotta nello stabilimento di Melfi, hub di riferimento per la strategia di elettrificazione Stellantis - recita la nota del Gruppo - la nuova Compass debutta in Italia con una gamma di motori ampliata che comprende tre opzioni di propulsione: e-Hybrid, e-Hybrid plug-in e full electric con un'autonomia fino a 650 km; l'ultima variante offre anche la trazione integrale». La produzione rimane radicata presso lo stabilimento di Melfi, «rafforzando l'impegno di Jeep verso gli impianti italiani ed europei. Riconosciuto per l'automazione all'avanguardia e per la sua sostenibilità ambientale, il polo di Melfi svolge un ruolo strategico nella roadmap di elettrificazione di Stellantis», si legge nella nota del Gruppo. Tutto segue il percorso indicato da Stellantis mesi fa quindi, che porterà nello stabilimento di San Nicola di Melfi anche la produzione della Ds-8 (già avviata), della Jeep Compass, della Lancia Gamma, la Ds n 4 e

la Jeep Compass ibrida. «Questo veicolo è la perfetta espressione della robustezza e delle prestazioni Jeep. Offre soluzioni all'avanguardia e al tempo stesso conferma il nostro impegno a favore dell'elettrificazione e della sostenibilità. È realizzata per le avventure all'aria aperta, ma si rivela ideale anche per l'uso quotidiano», ha detto Fabio Catone, head of Jeep Brand in enlarged Europe. La lunghezza totale è di 4,55 metri, e sono 55 i millimetri di spazio aggiuntivo per le gambe rispetto agli altri modelli realizzati sulla stessa piattaforma. Incremento di 45 litri della capacità del bagagliaio, che raggiunge 550 litri.

Intanto ha fatto discutere l'intervista di John Elkann e Luca De Meo (amministratore delegato di Renault) a Le "Figaro": «Il fatto che due tra i massimi esponenti di due case costruttrici, che rappresentano insieme il 30% del mercato, chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della "neutralità tecnologica" e del "rispetto della domanda" rompe un fronte che finora, sia pure con frequenti mugugni

e crescenti perplessità, si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico», ha spiegato il presidente di Federauto, Massimo Artusi.

«Tra il 2003 e il 2024, gli addetti di Stellantis si sono ridotti del 21,9%, passando da 55 mila a 43 mila, un calo inferiore a quello delle immatricolazioni (-29,1%). Nello stesso periodo ha emesso stipendi lordi per 2 miliardi di euro all'anno». E' quanto emerge dal rapporto "Stellantis e l'Italia: il contributo all'economia del paese e le risorse pubbliche ricevute fra il 2004 e il 2023", presentato ieri a Roma all'Università Luiss. Agli occupati diretti si aggiungono 218 mila occupati per l'effetto indiretto. Nel complesso sono riconducibili all'attività 358 mila addetti. Lo studio sottolinea anche che «tra il 2003 e il 2024 il contributo pubblico è stato pari a 32,2 miliardi di euro. Il valore delle imposte proprie ha raggiunto i 13,9 miliardi mentre quello delle imposte riscosse (ad esempio le ritenute fiscali sui dipendenti, ndr) ha totalizzato 18,3 miliardi».



Il modello si distingue per una maggiore abitabilità, sistemi di assistenza alla guida di livello 2, comfort e connettività costante



Melfi, una delle linee di produzione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Vendite auto in ripresa

Il settore torna a sorridere grazie ai dati di aprile

TORINO - Lieve aumento per il mercato dell'auto in Italia in aprile con 139.084 immatricolazioni, il 2,71% in più dello stesso mese del 2024, anche se rispetto al 2019 - come mette in evidenza il Centro Studi Promotor - si registra una flessione del 20,5%. Dall'inizio dell'anno sono state vendute 583.038 auto, in calo dello 0,63% sull'analogo periodo del 2024. Anche Stellantis mostra un segno positivo (+0,4%) con 42.803 immatricolazioni nel mese di aprile. Per il brand Alfa Romeo è stato il migliore aprile degli ultimi cinque anni con un balzo delle vendite del 43%. Va bene anche Jeep grazie alle performance dell'Avenger, il SUV preferito dagli italiani. «Solo il 12% del totale delle auto immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese» sottolinea Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «Nonostante le difficoltà del mercato i modelli del gruppo Stellantis si posizionano bene: sono infatti 5 i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia. Ci attendiamo che con i nuovi piani produttivi attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi».

Continua a crescere nel mercato italiano la cinese Byd «con un'accelerazione - sottolinea l'azienda in una nota - mai vista prima nel settore automotive, che le consente di passare in appena 7 mesi da 0,06 a 1,2% di quota». Prosegue anche il recupero dell'auto elettrica - spiega Motus-E - ma il gap con l'Europa rimane. Nel quarto mese dell'anno, in particolare, sono state immatricolate 6.646 vetture full electric, in aumento del 110,38% rispetto ad aprile 2024, con una quota di mercato salita al 4,76% (dal 2,32% di aprile 2024).

Il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano, parla di un mercato depresso e di una situazione difficile per il mercato italiano e per quello europeo. «Se salvataggio ci sarà - osserva - lo può fare solo l'Unione Europea facendo finalmente giustizia degli innumerevoli errori commessi». Per l'Unrae «l'Italia ha bisogno di interventi strutturali e non più rinviabili, a partire dalla revisione della fiscalità sulle auto aziendali». Secondo Federauto «in un mese fortemente condizionato da un lungo periodo di vacanze, aumentano solo flotte e noleggio, mentre c'è un calo costante degli acquisti da privati che stanno soffrendo il valzer dei dazi e scontando le conseguenze delle politiche di Bruxelles».



Un operaio di Stellantis al lavoro in catena di montaggio: dati positivi per il gruppo (ANSA)



TESTIMONIANZE

I giovani non sono attratti dalla professione di camionista, ma...

Diventare truck driver è un'opzione che non attrae molti giovani a causa di stereotipi negativi. Promuovere una nuova immagine della professione di conducente, offrire supporti economici per la formazione e valorizzare le opportunità future potrebbe incentivare l'interesse delle nuove generazioni.

a cura di **Gabriele Bolognini**, Roma

La professione di camionista non attrae molti giovani a causa di stereotipi negativi, costi elevati per le patenti e condizioni di lavoro impegnative. Tuttavia, il settore sta evolvendo con camion tecnologicamente avanzati e soluzioni sostenibili come il trasporto intermodale. Promuovere una nuova immagine della professione, offrire supporti economici per la formazione e valorizzare le opportunità future potrebbe incentivare l'interesse delle nuove generazioni. Traiamo spunto da una chiacchierata con **Massimo Artusi**, Responsabile Commerciale Romana Diesel Spa, Presidente Federauto e Membro del Board of Directors AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers), recentemente incontrato al Traspo Day, la fiera dedicata al trasporto e alla logistica del Centro-Sud Italia. Come mai secondo lei i giovani non sono attratti dal mestiere di camionista? “Il problema della carenza di giovani nel settore dell'autotrasporto è com-



Massimo Artusi

plesso e legato a diversi fattori, come macro-trend economici, mancanza di attrattività del mestiere e condizioni di lavoro difficili – spiega Artusi - È

fondamentale rivalutare e promuovere il ruolo dell'autista, che è cruciale per l'economia del Paese. Investire in pubblicità mirate può aiutare a migliorare la percezione del mestiere, mostrando non solo le sfide, ma anche i valori e le soddisfazioni legate a questa professione. Allo stesso tempo, è essenziale ammodernare le infrastrutture, creare aree di sosta adeguate e accessibili, e garantire condizioni lavorative eque per rendere il settore più attrattivo. Una visione strategica e investimenti concreti potrebbero favorire un riavvicinamento dei giovani a questa attività così importante”.

LA PAROLA AI GIOVANI

È interessante riflettere su quanto emerge. Ma siamo sicuri che tutti i giovani non sono attratti da questo lavoro? Lo abbiamo chiesto a **Christian Pirovano**, di 23 anni, autista presso l'azienda di famiglia. “Penso che molti giovani potrebbero essere

interessati alla carriera di camionista, ma la mancanza di informazioni precise e gli stereotipi spesso negativi li scoraggiano – racconta Christian Pirovano - La figura del camionista, talvolta rappresentata in modo lusinghiero dal cinema e dai media in generale, contribuisce a creare un'immagine che allontana le nuove generazioni. Inoltre, il settore resta spesso chiuso, con molti giovani che intraprendono questo mestiere solo grazie a legami familiari come me. È innegabile che questa professione richieda sacrifici: sveglie all'alba, lunghe notti fuori casa e weekend lavorativi. Tuttavia, offre anche aspetti positivi, come il senso di libertà, i panorami mozzafiato e la possibilità di scoprire luoghi

nuovi. Purtroppo, i costi elevati per ottenere le patenti rappresentano un ulteriore ostacolo. Sebbene il voucher di 2.500 euro (decreto Milleproroghe 2025*) sia un aiuto, spesso non basta, specialmente con le discrepanze nei prezzi delle autoscuole. Ci vorrebbe maggiore chiarezza e regolamentazione per facilitare l'accesso ai giovani e rendere questo mestiere più accessibile e valorizzato. Forse, con più informazioni e un sostegno economico adeguato, molti potrebbero riscoprire la bellezza e l'importanza di questa professione essenziale”.

Occorre quindi ripensare anche alle condizioni di lavoro come affermato da Artusi: migliorare le aree di sosta, ridurre le difficoltà logistiche e garantire un maggiore sostegno per chi sceglie questa carriera. Il metodo migliore sembra rimanere il passaggio da padre in figlio come ci raccontano **Massimo e Alessandro Guidetti**, rispettivamente padre e figlio. “Faccio il camionista da sempre. Mio padre era camionista, mio nonno era camionista – dice Massimo Guidetti che oggi ha 60 anni – Siamo stati sempre un'impresa a conduzione familiare. La nostra attività principale riguarda il trasporto di materiali da costruzione per l'edilizia. Alessandro, che oggi ha 27 anni, mi segue sin da bambino. Già a quattro anni lo facevo salire sul camion con me. Appena ha potuto, si è preso le patenti ed è venuto a lavorare in ditta. Alessandro è bravissimo anche se qualche volta lo riprendo perché passa troppo tempo al telefono. E poi scalpita, vorrebbe fare sempre di più, guidare il bilico e andare lontano. Tocca frenarlo!”. “A casa siamo tutti appassionati di camion – commenta Alessandro en-

tusiasta - Anche la mamma proviene da una famiglia di autotrasportatori. Lei e mia sorella seguono l'amministrazione. Nonno ora ha 85 e fino al rinnovo degli 80 guidava ancora la motrice. Mia mamma e mia sorella se potessero guiderebbero anche loro, ma qualcuno deve pur rimanere alla base ad occuparsi delle scartoffie. Comunque, il sabato siamo tutti insieme a pulire e prenderci cura dei camion". Ma non sempre la passione viene tramandata da padre in figlio, a volte nasce spontanea come nel caso di **Marta "Lola" Bertazzo**. Marta, o meglio Lola per gli amici, è la camionista che tutti vorremmo avere nei nostri social feed: 42 anni, ma con l'energia e l'aspetto di una ventenne e il sarcasmo affilato come un rasoio. Con una penna capace di trasformare un cambio gomme in un'epopea ironica e incisiva, racconta la sua vita al volante con una passione contagiosa. Dai suoi post traspare un amore per il mestiere che farebbe venir voglia di lasciare tutto e mettersi su strada. "Dopo quindici anni, passati nel mondo del web, immersa nella creatività virtuale ma

intrappolata nella routine, i camion hanno rappresentato una nuova sfida, un passo audace verso l'ignoto - racconta Lola - Complice l'amore per le auto fuoristrada e le avventure nel fango, l'esigenza di spingersi oltre è diventata irresistibile. Raduni, modifiche tecniche e un po' di sana follia hanno fatto il resto, fino a raggiungere quella destinazione inevitabile: l'immensità della strada e la potenza dei camion. Il 20 febbraio 2021, dopo aver preso tutte le patenti necessarie nel giro di tre anni, ho sottoscritto il primo contratto di quattro mesi e sono stata catapultata direttamente sul bilico - continua Lola - Da allora non sono più scesa. Ho lavorato come frigorista e da un paio di anni lavoro nel trasporto di inerti con la vasca. Oggi mi sembra incredibile di trovarmi qui a raccontare questa storia e, soprattutto, di fare questo lavoro che amo, con tutti i suoi pro e i suoi contro".

Dopo aver ascoltato le parole entusiasmanti di Lola per la sua professione ci chiediamo come mai allora gli altri giovani manchino di entusiasmo e

non sono attratti da questo lavoro? "I giovani non sono senza entusiasmo, ma il mondo dell'autotrasporto deve evolversi per accoglierli - spiega Lola - I vecchi camionisti parlano spesso di una mancanza di passione, ma questa è una visione legata al passato. Il settore sta cambiando rapidamente: i nuovi camion sono dotati di tecnologie avanzate e il trasporto intermodale, sempre più diffuso, offre soluzioni sostenibili. La figura tradizionale dell'autista si sta trasformando in un ruolo più tecnico, supportato dalla tecnologia, che riduce la fatica fisica e valorizza competenze diverse. È importante comunicare tutto questo ai giovani e mostrare loro che il futuro dell'autotrasporto è innovativo e pieno di opportunità". ●

** Il Decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, noto come "Milleproroghe 2025", è stato convertito in legge con modificazioni dalla Legge 21 febbraio 2025, n. 15. Con il decreto Milleproroghe il governo concede un voucher dal valore di 2.500 euro per ogni individuo di età compresa tra i 18 e i 35 anni, che intende prendere le patenti C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E, DE e CQC.*





Alessandro Guidetti



Christian Pirovano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



ALLA FACCIA DEL CONFLITTO D'INTERESSI

Quando si dice il conflitto d'interessi. Con l'Action Plan presentato lo scorso 5 marzo, la Commissione europea, di fronte alle pressioni delle case automobilistiche, ha cercato di mescolare il diavolo con l'acqua santa, sostenendo che per rilanciare l'industria automobilistica europea, basterà rinviare le multe per il mancato raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione della produzione, ma senza toccare non solo i target e gli standard stabiliti, ma senza neppure aprire alternative chiare alla trazione elettrica. Una mission impossible che, pochi giorni dopo, il Consiglio europeo ha bacchettato chiedendo un'«ulteriore flessibilità» da attuare «senza indugi». Al momento, invece gli «indugi» ci sono. La Commissione ha presentato il suo emendamento al Regolamento CO2, limitandolo allo spalmare in un triennio le multe, ma il Parlamento di Strasburgo, nella sua sessione dei primi di aprile, ne ha rinviato il voto. Segno che all'interno delle istituzioni europee lo scontro su questi temi è particolarmente aspro. Ma

non se ne capisce esattamente il livello se non si va a leggere tra le righe della spesso oscura documentazione sfornata in quantità industriale dagli uffici di Bruxelles e dintorni. L'Action Plan, per esempio, annuncia vagamente un'iniziativa legislativa non meglio specificata sulle flotte «per accelerare l'adozione di autocarri europei a emissioni zero» (che ha subito destato la preoccupazione dell'IRU che si possano «introdurre obiettivi di acquisto obbligatori»). Il tema delle flotte viene, poi, affrontato più direttamente in un documento allegato all'Action Plan (Decarbonise Corporate Fleets), nel quale prima di tutto, ci si sbarazza disinvoltamente del problema della definizione di «flotta»: dato che attualmente la legislazione europea non ne dà nessuna, «ai fini della presente comunicazione, tutti i veicoli registrati da una persona giuridica (al contrario di una persona fisica) sono considerati veicoli aziendali». Compresi i mezzi pesanti: camion, autobus e pullman. E la «presente comunicazione» sposa altrettanto disinvoltamente la tesi che gli stati membri sostengono

“

Ormai tutto fa brodo pur di imporre l'utopia del motore elettrico

”

il mercato delle flotte con 40 miliardi di euro l'anno (tra riduzioni o esenzioni e altro), la maggior parte dei quali viene destinata a «veicoli convenzionali», citando il caso dell'Italia che impegnerebbe per queste voci fino a 16 miliardi di euro. Ma da dove viene questo calcolo che taccia l'Italia come il paese canaglia nella lotta ai climalteranti? Il documento della Commissione non lo dice, ma chi ha la pazienza di leggere tutta la produzione - diciamo così - scientifica sulla materia, si è subito accorto che i dati provengono da una pubblicazione di Transport&Environment l'organizzazione capofila del lobbismo pro full electric, che - al di là del discutibile metodo di calcolo - dimentica la norma della legge di Bilancio italiana che colpisce le auto aziendali in fringe benefit, graduando la tassazione a vantaggio dei veicoli elettrici e ibridi plug-in (che, per inciso, porterà a un calo previsto di 80 mila ordini nel corso del 2025). Allora, siamo «buoni» o

Il commento



Massimo Artusi
Presidente Federauto

«cattivi»? Ma tant'è. Tutto fa brodo pur di imporre l'utopia del motore elettrico. Anche accettare per buone le informazioni - sbagliate - di T&E. Che, del resto, la passata Commissione europea aveva voluto come consulente per la decarbonizzazione, pagandole - nel 2024 - un compenso tra i 500 mila e il milione di euro (fonte: sito T&E). È la mucca nel corridoio che nessuno vuol vedere. Anche se la stessa T&E si sente in dovere di precisare che «i punti di vista e le opinioni espresse sono tuttavia esclusivamente quelli dell'autore o degli autori e non riflettono necessariamente quelli dell'Unione Europea o del CINEA (l'Agenzia europea per il Clima). Né l'Unione Europea né il CINEA possono essere ritenuti responsabili». Anche quando prendono per buone le pubblicazioni di T&E e la fanno proprie senza neppure citare la fonte? Alla faccia del conflitto d'interessi.

3





EDITORIALE [MAGGIO 2025]



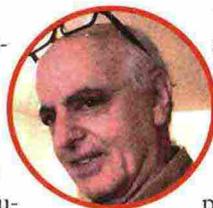
LA NEUTRALITÀ CLIMATICA

Forse queste parole stanno tornando nei documenti della Comunità Europea e molti parlano già di una prima vittoria

Dalle conclusioni pubblicate dopo la riunione del Consiglio europeo del 20 marzo 2025, emerge una novità che ha acceso le speranze del nostro autotrasporto, perché si parla, infatti, di “neutralità climatica”. Che cosa significa? Per capirlo, dobbiamo fare un passo indietro per tornare a quando Bruxelles ha stabilito che l'unica trazione “non inquinante” era quella elettrica. La scelta si basava su una misurazione specifica, la cosiddetta Tank to Wheel, cioè si valutava la produzione di CO₂ dal serbatoio (o dalla batteria) alla ruota. In questo modo non si calcolava l'anidride carbonica generata dalla produzione dell'energia elettrica che serve a caricare le batterie, ma si consideravano solo le emissioni dei veicoli elettrici, che effettivamente, durante la marcia, sono pari a zero.

WELL TO WHEEL

Adesso, invece, secondo alcuni, in quelle due parole, “neutralità climatica”, c'è una nuova misurazione della CO₂, Well to Wheel, cioè dal pozzo alla ruota, che valuta l'efficienza delle diverse trazioni, tenendo conto non solo delle emissioni di CO₂ durante la marcia di un veicolo, ma



anche di quelle che riguardano la produzione dell'energia che serve a far muovere quello stesso veicolo. Per fare un esempio, l'HVO viene prodotto utilizzando piante che crescono nel deserto e che nel corso della loro vita producono ossigeno, così – nella successiva fase di combustione nel motore – quell'ossigeno si somma alla CO₂ della combustione arrivando a una somma zero (o quasi). In questo modo, l'HVO che alimenta un motore termico, produce anidride carbonica, è vero, ma la compensa con l'ossigeno delle piante da cui nasce.

QUALCHE PERPLESSITÀ

Purtroppo, però, Massimo Artusi, Presidente di Federauto, appare perplesso: «Non possiamo evitare di sottolineare – ha detto – come sia omesso ogni riferimento chiaro e definitivo sui temi strategici che ci stanno a cuore, cioè i biocarburanti e il trasporto pesante». Che cosa ci dobbiamo aspettare dunque? Per ora poco, ma si tratta comunque di un piccolo passo avanti che richiederà ulteriori battaglie. Nulla si conquista in un giorno... ▶

Andrea Ferreri



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Politica

IL MIT AL LAVORO SU UN MAXI FONDO PER IL RINNOVO DEL PARCO

Il Ministro Salvini nel corso di un'audizione al Senato ha annunciato risorse per quasi 600 milioni di euro. Firmato il decreto per la ripartizione dei fondi tra spese non documentate, sconti sui pedaggi, formazione e investimenti

di Lucia Angeloni

Nuove nomine al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A distanza di qualche mese dalle dimissioni di **Galeazzo Bignami** da Viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, per ricoprire il ruolo di capogruppo di Fratelli d'Italia alla Camera, il presidente della Repubblica **Sergio Mattarella** ha firmato il decreto di nomina a Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i Trasporti del senatore **Antonio Iannone** (vedi box).

Qualche giorno dopo, **Stefano Fabrizio Riazzola** è stato invece nominato Capo Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione,

ruolo che era stato ricoperto da **Maria Teresa Di Matteo** e dopo la sua scomparsa affidato ad interim a **Enrico Maria Pujia**. Riazzola lo scorso settembre era stato nominato dirigente della Direzione generale per la Motorizzazione nell'ambito del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del MIT. Sarà lui, quindi, a portare avanti nei prossimi mesi gli impegni che il MIT si è assunto con le associazioni di categoria dell'autotrasporto durante l'incontro del 3 aprile scorso. Un incontro - il terzo, dopo quello dell'11 marzo e del 26

TIR 16

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Antonio Iannone

MIT: Antonio Iannone nuovo Sottosegretario

È **Antonio Iannone** il nuovo Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti. Nato a Torre del Greco, nel 1975, Iannone è stato eletto in Senato prima nel 2018 e poi nel 2022 nelle liste di Fratelli di Italia. Tra le sue cariche, è stato segretario della Commissione parlamentare

antimafia e componente della settima Commissione Cultura e patrimonio culturale, istruzione pubblica e tesoriere del gruppo parlamentare di Fratelli d'Italia al Senato. Ha ricoperto anche il ruolo di presidente della Provincia di Salerno e diversi incarichi territoriali all'interno del partito.

febbraio – che si è svolto in un clima di collaborazione (vedi anche articolo a pag. 4), durante il quale è stata anche raggiunta l'intesa sul riparto delle risorse per il settore dell'autotrasporto che quest'anno, ricordiamo, hanno subito un taglio di 12 milioni di euro e che quindi sono pari a 228 milioni. Il Ministro Matteo Salvini ha subito firmato il decreto di riparto che divide i fondi tra spese non documentate, sconti sui pedaggi, formazione e investimenti per il rinnovo del parco veicolare. Alle prime tre voci è andato lo stesso importo degli altri anni mentre agli investimenti per il rinnovo del parco verrà dedicato un fondo ad hoc, con una dotazione molto consistente. "Ho chiesto di elaborare una misura imponente, di circa 600 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare – ha annunciato Salvini nel corso di un'audizione al Senato sul sostegno al settore dell'autotrasporto delle merci – e si sta valutando anche l'introduzione di una tax credit per l'acquisto di biocarburanti da parte delle imprese di autotrasporto. Questa è la dimostrazione

che questo Governo sta intraprendendo misure concrete a favore dell'autotrasporto e della sostenibilità".

Un fondo che le associazioni di categoria dell'autotrasporto chiedevano da tempo; la richiesta era stata inserita anche nella "road map per la decarbonizzazione del trasporto merci su strada", una proposta che le stesse associazioni, in un documento congiunto di analisi dei fabbisogni e proposte di intervento, avevano condiviso con il Ministero dei Trasporti lo scorso anno.

"L'auspicio – hanno scritto in una nota congiunta Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae – è che la misura possa essere approvata in tempi brevi, così da dare un forte segnale di attenzione e programmazione pluriennale alle imprese".

Le associazioni si sono anche dette disponibili a collaborare con il Ministro "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".

Durante la riunione del 3 aprile sono stati affrontati anche altri temi,

quali ad esempio l'adozione della norma sui tempi di pagamento e sul carico e scarico per le merci.

Il Capo ufficio legislativo del MIT ha illustrato le novità che integrano la normativa vigente, volte a rafforzare il principio della corresponsabilità degli attori della filiera e le tutele per il contraente debole (autotrasportatore) con il coinvolgimento dell'Autorità Garante del Mercato.

I vertici ministeriali hanno poi annunciato che le due proposte di norme entreranno nel primo decreto-legge utile che sarà emanato dal Consiglio dei Ministri. Affrontata anche la questione di una semplificazione per il conseguimento della CQC su cui il Ministero si è detto disposto a lavorare.

"Dal tavolo è emersa la decisione di rimodulare, in coerenza con l'esperienza di altri ordinamenti europei, le regole sull'acquisizione della Carta di Qualificazione del Conducente – ha detto Salvini in audizione – al fine di promuovere l'accesso alla professione nel rispetto dei requisiti inderogabili di formazione e sicurezza".

Passando a livello territoriale, importante per migliorare le condizioni di lavoro degli autisti l'accordo firmato dalle associazioni artigiane lombarde con i sindacati (vedi articolo a pag. 46).



Web

BORSA ITALIANA

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, CRESCONO SOLO FLOTTE E NOLEGGIO, PREOCCUPA COSTANTE CALO PRIVATI

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 mag - In un mese "fortemente condizionato da un lungo periodo di vacanze, il dato delle immatricolazioni ci restituisce un segno positivo che, nostro avviso, va letto in termini piu' analitici dove troviamo la flessione della domanda dei privati e il sostegno del noleggio, a conferma di una tendenza rispetto alla quale non possiamo che esprimere preoccupazione, perche' il nostro mercato, quello a cui guardano prevalentemente i concessionari, e' li". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di aprile in Italia. "Piu' che le vacanze pensiamo che i privati stiano soffrendo il valzer dei dazi e scontando le conseguenze delle politiche di Bruxelles su cui, peraltro, abbiamo avuto modo di tornare ancora in occasione della recente audizione alla Commissione Attivita' Produttive della Camera, nell'ambito delle attivita' che essa sta compiendo per un parere sul piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo", ha detto Artusi, sottolineando che "abbiamo ribadito la nostra insoddisfazione sui contenuti complessivi dell'Industrial Action Plan for the European Automotive Sector presentato dalla Commissione Europea che continua nel solco di una impostazione dirigistica e strategicamente debole, aggiungendo generici indirizzi, a supporto di una sola tecnologia, quella del veicolo elettrico". Guardando ai numeri, secondo le analisi di Federauto: i privati segnano una flessione rispetto ad aprile 2024 (-5,26%), flessione che si conferma nel periodo gennaio-aprile (-4,94%), a livello di quota di mercato rappresentano, rispettivamente, il 47,3% (aprile) e il 52,7% (gennaio-aprile). Il mercato fleet, anche questo mese, guadagna il +8,85%. Per quanto riguarda le alimentazioni, registrano una flessione, rispettivamente, del -9,8% (-3,83 punti percentuali) e del -26,9% (-4,16 punti). Lo stesso trend si vede in gennaio-aprile, dove le due alimentazioni perdono, rispettivamente, il -14,33% e il -32,47%.

L'elettrico, ad aprile, guadagna il 110,4% (gennaio-aprile +82%). L'ibrido registra +19,2% nel mese e +17,1% nei quattro mesi.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



AUTO: AD APRILE MERCATO IN LIEVE RIPRESA (+2,7%)

Segno positivo per le immatricolazioni, ma il mercato resta sotto i livelli pre pandemia. Unrae: "Servono interventi fiscali urgenti". Federauto: "Preoccupati per il calo dei privati".



2 maggio 2025

Secondo i dati diffusi dal [Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti](#), ad aprile 2025 sono state immatricolate **139.084 autovetture, in crescita del 2,7% rispetto alle 135.415 dello stesso mese del 2024**. I trasferimenti di proprietà sono stati 475.733 a fronte di 446.631 passaggi registrati ad aprile 2024, con un aumento del 6,52%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 614.817, ha interessato per il 22,62% vetture nuove e per il 77,38% vetture usate. Il risultato contribuisce a ridurre il calo complessivo del primo quadrimestre, che si attesta a -0,6% su base annua (583.038 immatricolazioni contro le 586.735 dello scorso anno).

Il confronto con il 2019, anno pre-pandemia, rimane ancora nettamente negativo: il mercato perde il 18,2%. La quota delle auto a batteria (BEV) si è attestata al 4,8% del mercato ad aprile, in calo rispetto al 5,4% di marzo ma in netto miglioramento rispetto al 2,3% registrato ad aprile 2024. Le ibride plug-in (PHEV) hanno raggiunto una quota del 5,7%, in aumento sia sul mese precedente (4,5%) che sull'anno scorso (3,3%). Nel complesso, le vetture elettrificate ricaricabili (ECV) rappresentano il 10,5% del mercato. Il ritmo della transizione verso l'elettrico rimane comunque contenuto.

Unrae: "Revisione dei dazi e urgenza di riforme strutturali"

Il **Presidente dell'Unrae, Michele Crisci**, accoglie positivamente l'ipotesi di una revisione dei dazi annunciata dall'amministrazione statunitense, che escluderebbe l'introduzione di nuove tariffe su acciaio, alluminio e componenti destinati al mercato USA. *"Tensioni commerciali di questo tipo danneggiano tutti, compresi consumatori e industria statunitense"*, ha commentato Crisci. L'Italia, ha sottolineato, rischia un contraccolpo significativo attraverso l'export verso la Germania di componenti destinati al mercato americano, un flusso dal valore di cinque miliardi di euro.

Crisci ha inoltre ribadito la necessità di misure strutturali per accelerare la transizione ecologica nel settore: *"Serve una revisione della fiscalità sulle auto aziendali. Da anni chiediamo un intervento su un regime che penalizza le imprese italiane"*. In particolare, ha evidenziato l'urgenza di aumentare la detraibilità IVA e la deducibilità dei costi, riducendo il periodo di ammortamento a tre anni. Secondo Unrae, lo sportello incentivi del MIMIT per le colonnine private è un passo nella giusta direzione, ma limitato al 2024: *"Occorre garantire continuità con nuovi fondi anche per le installazioni del 2025"*.

Federauto: "Il noleggio sostiene il mercato, ma i privati rallentano"

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha commentato con cautela il dato positivo di aprile: *"In un mese influenzato dalle festività, il dato va letto in maniera analitica: cresce il noleggio, cala la domanda dei privati. Una tendenza preoccupante per i concessionari, il cui mercato di riferimento è proprio quello privato"*.

Artusi attribuisce la flessione alla combinazione tra incertezza politica europea e la guerra commerciale in atto: *"Più che le vacanze, pesano i dazi e le politiche dell'UE. Lo abbiamo ribadito anche durante l'audizione parlamentare sul piano d'azione industriale per il settore automotive europeo, che giudichiamo debole e troppo focalizzato su una sola tecnologia: l'elettrico"*. Il presidente ha annunciato che i temi strategici del settore saranno al centro dell'Assise dei concessionari in programma il 13 maggio a Verona, nell'ambito dell'Automotive Dealer Day: *"Abbiamo molte sfide da affrontare. Sarà un'occasione per confrontarsi tra operatori su come traghettare le nostre aziende nel nuovo scenario"*.

Segni di ripresa per l'auto, immatricolazioni +2,17%



Dall'inizio dell'anno secondo (e piccolo) balzo in avanti per il mercato dell'auto. Ad aprile - e sull'onda di marzo - le immatricolazioni sono aumentate del 2,71 per cento a livello annuo. Ma è presto per parlare di inversione di tendenza dopo la crisi del 2024. Lo scorso mese, fa sapere il ministero dei Trasporti, le auto messe in circolazione sono state 139.084. Secondo il presidente del centro studi Promotor, Gian Primo Quagliano, a questi volumi di crescita, «e proiettando il risultato dei primi quattro mesi sull'intero 2025 si ottiene un volume di immatricolazioni di 1.485.886». Cioè un milione in meno rispetto alle già basse vendite del 2024. Numeri più sostanziosi per l'usato: +6,52 per cento.

LA PRODUZIONE

Se non bastasse, e dopo lo stop degli incentivi per le rottamazioni, a tenere su il mercato sono secondo Federauto fondamentalmente due segmenti: il noleggio

e le flotte aziendali. «Mentre troviamo la flessione della domanda dei privati», fa sapere il presidente della federazione dei concessionari, Massimo Artusi. Più preoccupante, a livello di sistema Italia, quanto nota l'Anfia. «Solo il 12 per cento del totale delle autovetture immatricolate nei primi quattro mesi dell'anno - nota il presidente Roberto Vavassori - è prodotto nel nostro Paese».

Un campanello d'allarme per un settore come l'automotive che a livello domestico dà lavoro a più di 230mila addetti.

Entrando più nello specifico, si registra una maggiore crescita nelle vendite di veicoli con motorizzazione di nuova generazione. Secondo le stime dell'Anfia, le elettriche, per esempio, aumentano le immatricolazioni del 108,2 per cento ad aprile e del 79,4 nel quadrimestre, raggiungendo una quota di mercato (con le Plug-in) del 10,4. Mild e full hybrid salgono del 14,2 per cento ad aprile e del 15 nel quadrimestre. In picchiata le vetture a benzina (-9,9 per cento che però mantengono un quarto del mercato) e le diesel (-26,3).

Guardando ai marchi, Stellantis ha venduto in Italia nel mese di aprile 42.803 auto, lo 0,4 per cento in più dello stesso mese del 2024. La quota di mercato però è passata al 30,7 dal 31,4 di un anno fa. In spolvero Alfa Romeo (+43 per cento), mentre Jeep Avenger è il Suv più venduto in Italia. Rispetto al resto d'Europa Tesla in controtendenza in Italia, con le vendite ad aprile salite del 29,28 per cento.

QN Motori

Mercato auto aprile, crisi privati, boom elettriche

Aprile segna un lieve incremento per il **mercato auto italiano**, con **139.084 nuove vetture su strada**. Questo dato rappresenta un aumento del 2,7% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

Tuttavia, il panorama complessivo rivela un **settore ancora lontano dai livelli di vitalità pre-crisi**, accusando una flessione del 20,5% sul dato di aprile 2019. Il volume atteso per l'intero anno 2025, basandosi sui primi quattro mesi, si attesta su cifre modeste, insufficienti a coprire il rinnovo di un parco circolante esteso, che supera i 40 milioni di veicoli. Il **settore auto** europeo, analogo a quello italiano, necessita di un intervento.



Le dinamiche interne del mercato

Dietro la contenuta crescita si nascondono segnali contrastanti. La domanda dei **privati** manifesta una chiara diminuzione, registrando un -5,26% ad aprile e un -4,94% nel quadrimestre iniziale. **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, osserva che «*Crescono solo flotte e noleggio. Preoccupa il costante calo dei privati per incertezze da dazi e Green Deal*».

Il sostegno arriva infatti dai canali di **nolegg**io, in robusto aumento (+21,4% ad aprile) e dalle flotte (+8,85%). Gli italiani non abbandonano l'auto, ma preferiscono tenere in circolazione vetture più datate. Questo porta a una forte domanda di **auto usate**, con 475.733 transazioni ad aprile (+6,5%) e quasi due milioni nel primo quadrimestre.

L'ascesa delle alternative

Per quanto riguarda le alimentazioni, benzina e diesel proseguono il loro declino sul mercato auto. Discorso opposto per le motorizzazioni alternative. L'**elettrico** guadagna terreno con un balzo del 110,4% ad aprile. L'ibrido consolida la sua posizione, superando la metà delle vendite nel quadrimestre. Si osserva anche un incremento marcato per l'ibrido plug-in.



**DISTRIBUZIONE
MODERNA**

Il primo quotidiano online sulla GDO

Federauto, crescono solo flotte e noleggio



Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, il mese di aprile 2025 totalizza **139.084 immatricolazioni di autovetture nuove** rispetto alle 135.415 di aprile 2024, segnando un **+2,7%**.

«In un mese fortemente condizionato da un lungo periodo di vacanze, il dato delle immatricolazioni ci restituisce un segno positivo che, nostro avviso, va letto in termini più analitici dove troviamo la flessione della domanda dei privati e il “sostegno” del **noleggio**, a conferma di una tendenza rispetto alla quale non possiamo che esprimere preoccupazione, perché il nostro mercato, quello a cui guardano prevalentemente i concessionari, è lì» dichiara **Massimo Artusi**,

presidente di Federauto, la Federazione italiana dei concessionari auto –. Più che le vacanze pensiamo che i privati stiano soffrendo il valzer dei dazi e scontando le conseguenze delle politiche di Bruxelles su cui, peraltro, abbiamo avuto modo di tornare ancora in occasione della recente audizione alla Commissione Attività Produttive della Camera, nell’ambito delle attività che essa sta compiendo per un parere sul **piano d’azione industriale** per il settore automobilistico europeo. Abbiamo ribadito la nostra insoddisfazione sui contenuti complessivi dell’“Industrial action plan for the european automotive sector” presentato dalla Commissione Europea che continua nel solco di una impostazione dirigistica e strategicamente debole, aggiungendo generici indirizzi, a supporto di una sola tecnologia, quella del veicolo elettrico. I dati di mercato ci dicono che abbiamo molte sfide da affrontare e di questo parleremo con i concessionari nell’Assise che si svolgerà a Verona il prossimo 13 maggio nell’ambito dell’**Automotive Dealer Day** che da anni raccoglie gli operatori del settore. Sarà l’occasione giusta per un confronto fra colleghi su temi strategici per il futuro delle nostre aziende».

Analizzando per prima cosa i canali di vendita: i privati segnano una flessione rispetto ad aprile 2024 (-5,26%), flessione che si conferma nel periodo gennaio-aprile (-4,94%), a livello di quota di mercato rappresentano, rispettivamente, il 47,3% (aprile 2025) e il 52,7% (gennaio-aprile).

Il mercato **fleet**, anche questo mese, guadagna il **+8,85%**, contribuendo a corroborare la tendenza dei primi quattro mesi dell’anno (+3,17%). Le **auto-immatricolazioni**, elaborate da Federauto su dati Dataforce, registrano un **-13,76%** nel mese (10,2% di q. di m.) e **-14,1%** nel periodo gennaio-aprile (8,9% q. di m.).

Per quanto riguarda il canale del **nolegg**io, registriamo la stessa tendenza del mese precedente: **+21,4%** ad aprile (che rappresenta il 37,5% del mercato) e +11,9% nel periodo gennaio-aprile (33,4% q. di m.).

Anche nel mese di aprile 2025 **benzina** e **diesel** registrano una flessione, rispettivamente, del -9,8% (-3,83 p.p.) e del -26,9% (-4,16 p.p.). È lo stesso trend che ritroviamo nel periodo gennaio-aprile dove le due alimentazioni perdono, rispettivamente, il -14,33% e il -32,47%. Le

quote di mercato si attestano, a livello annuale, su 26,75% (benzina) e 10,1% (diesel).

Anche questo mese discorso di segno opposto per le alimentazioni alternative: l'**elettrico**, ad aprile 2025, guadagna il **+110,4%** (periodo gennaio-aprile: +82%, attestandosi alla q. di m. del 5,1%).

L'**ibrido** registra **+19,2%** nel mese (49,64 di q. di m.), +17,1% nel periodo gennaio-aprile (49,1 di q. di m.). Forte incremento per l'**ibrido plug-in** che ha registrato un +49,1% (attestandosi al 4,8% di q. di m.).

Negli ultimi tre giorni di aprile 2025 è stato immatricolato il 39,76% del totale mercato.

Artusi (Federauto) sulle dichiarazioni di Elkann e de Meo: “Anche i costruttori chiedono la neutralità tecnologica”

Il presidente di Federauto: "È un clamoroso cambio di rotta nella posizione delle Case auto nel processo di transizione ecologica"



Un “**clamoroso cambio di rotta**” nel processo di transizione ecologica, così il presidente di **Federauto, Massimo Artusi**, definisce quanto emerso dalle [dichiarazioni di John Elkann e Luca de Meo](#) nell’intervista congiunta rilasciata al quotidiano francese Le Figaro dai due top manager di Stellantis e Renault.

“L’intervista rilasciata di Elkann e de Meo sulle politiche europee per la transizione ecologica – commenta Artusi – segna un **clamoroso cambiamento di rotta nella posizione dei costruttori** di autoveicoli nella lunga e tormentata vicenda della decarbonizzazione dei trasporti imposta per legge”.

Le parole di Elkann e de Meo hanno rotto un fronte

“Il fatto che due tra i massimi esponenti di due Case costruttrici, che rappresentano insieme il 30% del mercato, chiedano all’Europa una fulminea revisione di rotta in nome della ‘neutralità tecnologica’ e del ‘rispetto della domanda’”, ha continuato Artusi, “**rompe un fronte** che finora, sia pure con frequenti mugugni e crescenti perplessità, si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell’elettrico, fornendo a queste scelte un puntello determinante”.

Le Case auto si stanno accorgendo che il re è nudo

“Oggi, invece, – aggiunge Artusi – possiamo dire che una parte importante, per numeri e per tipo di veicoli, dell’industria europea dell’automotive ha chiesto di modificare le politiche europee, avendo ‘scoperto’, e dichiarato esplicitamente, che tali politiche finiscono per favorire le vetture ‘più complesse, pesanti e costose’, penalizzando invece quelle più piccole che costituiscono la polpa del mercato”.

“Poco importa, in questo momento, – conclude Artusi – che si tratti di concetti che Federauto ha sostenuto e ribadito con ferma convinzione in tutti questi anni, quel che conta è che anche i costruttori hanno cominciato ad accorgersi che il re è nudo”.

I concessionari d'auto contro “la lobby dell'elettrico”

I concessionari d'auto contro “la lobby dell'elettrico” che imporrebbe il passaggio alle sole auto a batteria, questo poi... La sortita dei rivenditori dopo la presa di posizione del duo John Elkann (Stellantis) – Luca De Meo (Renault).



Massimo Artusi, presidente di Federauto.

I concessionari d'auto:
“Finalmente si parla di
neutralità tecnologica e
rispetto della domanda”

A entrare in campo, a gamba tesa, è stato il n.1 della Federazione dei concessionari **Federauto, Massimo Artusi**, commentando l'intervista rilasciata dai due top

manager. “L'intervista rilasciata da John Elkann e Luca De Meo sulle politiche europee per la transizione ecologica segna **un clamoroso cambiamento di rotta** nella posizione dei costruttori di autoveicoli nella lunga e tormentata vicenda della decarbonizzazione dei trasporti imposta per legge”, ha detto Artusi.

“Il fatto che due tra i massimi esponenti di due case costruttrici, che rappresentano insieme **il 30% del mercato**, chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della 'neutralità tecnologica' e del 'rispetto della domanda' rompe un fronte che finora, sia pure con frequenti mugugni e crescenti perplessità, si era di fatto **allineato alle utopiche**

scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico. Fornendo a queste scelte un puntello determinante”.

Plauso alle richieste avanzate alla UE da John Elkann e Luca De Meo

Non si sa bene quale sia questa lobby dell'elettrico, visto che finora a dettar legge sono state **ben altre lobby**. In particolare quella proprio dei costruttori, reduce dal clamoroso e indimenticato **infortunio del Dieseldate**, e quella ancor più potente dell'**industria petrolifera**. Ma Artusi, a costo di sfidare ancor più il ridicolo, alza ancora il tiro: “Oggi, invece possiamo dire che una parte importante, per numeri e per tipo di veicoli, dell'industria europea dell'automotive ha chiesto di modificare le politiche europee. Avendo 'scoperto', e dichiarato esplicitamente che tali politiche finiscono per favorire **le vetture più complesse, pesanti e costose. Penalizzando invece quelle più piccole che costituiscono la polpa del mercato**”.

Come tutti sanno, ma non il presidente dei concessionari, in questo trend a fare auto sempre più pesanti e costose **l'elettrico non c'entra nulla**. È un trend che va avanti da decenni, legato in particolare alle normative sulla sicurezza.

Certo che parlare di lobby dell'elettrico dopo tutto quel che han fatto petrolieri e costruttori...

*“Poco importa, in questo momento, che si tratti di concetti che Federauto ha sostenuto e ribadito con ferma convinzione in tutti questi anni”, ha concluso Artusi. “Quel che conta è che anche i costruttori hanno cominciato **ad accorgersi che il re è nudo**”. Ora sarà anche vero che il re è nudo, ma anche il presidente dei concessionari non se la passa benissimo.*

Nel mercato dell'auto europeo, Italia inclusa, è in atto da anni una marcia indietro in cui **l'elettrico ha responsabilità zero**. Nessuno, oggi come ieri, è obbligato ad acquistare un'auto a batterie. Se le vendite calano, è perché **i prezzi di tutte le motorizzazioni sono saliti in modo vertiginoso**, di pari passo con la crescita delle dimensioni delle auto e della moda dei Suv. Moda, quest'ultima, accompagnata da costruttori e concessionari con immenso piacere, per i maggiori margini che questi veicoli assicurano.

Non a caso due leader come Stellantis e Renault escono da un **2024 sontuoso** per quel che riguarda i bilanci delle loro aziende. Ora ci sono **i cinesi, sempre più aggressivi**, con cui fare i conti, non solo nell'elettrico. E sono guai. Ma fa troppo comodo dare la colpa all'elettrico, **l'alibi di sempre**. Anche se siamo certi che non tutti i concessionari la pensino come l'ineffabile Artusi.

AUTO: FEDERAUTO, BENE ELKANN E DE MEO SU NEUTRALITA' TECNOLOGICA

Intervista 2 manager e' svolta per comparto (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 06 mag - 'Il fatto che due tra i massimi esponenti di due case costruttrici - che rappresentano insieme il 30% del mercato - chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della "neutralita' tecnologica" e del "rispetto della domanda" rompe un fronte che finora - sia pure con frequenti mugugni e crescenti perplessita' - si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico, fornendo a queste scelte un puntello determinante'. Cosi' il presidente di Federauto, Massimo Artusi, commentando l'intervista rilasciata da John Elkann e Luca de Meo sulle politiche europee per la transizione ecologica che, per Artusi, 'segna un clamoroso cambiamento di rotta nella posizione dei costruttori di autoveicoli'.

'Oggi, possiamo dire che una parte importante - per numeri e per tipo di veicoli - dell'industria europea dell'automotive ha chiesto di modificare le politiche europee, avendo "scoperto" - e dichiarato esplicitamente - che tali politiche finiscono per favorire le vetture "piu' complesse, pesanti e costose", penalizzando invece quelle piu' piccole che costituiscono la polpa del mercato', ha aggiunto Artusi, ricordando che sono le stesse idee portate avanti da Federauto.

Il Parlamento Ue sulle emissioni “Multe auto spalmate in 3 anni”

- La Repubblica

Il Parlamento europeo imbecca la corsia di sorpasso per sospendere le multe previste per le case automobilistiche che non rispettano gli impegni sui nuovi obiettivi anti-inquinamento.

Ieri infatti l'Eurocamera ha approvato la procedura d'urgenza per votare la proposta della Commissione Ue che prevede più flessibilità sui target di taglio delle emissioni scattati quest'anno. La plenaria riunita a Strasburgo voterà quindi domani sulla modifica al regolamento sui limiti di anidride carbonica adottati per le auto di nuova immatricolazione. I deputati europei hanno sostanzialmente accettato l'idea che si tratta di un intervento che reclama una rapidità emergenziale come aveva suggerito l'esecutivo comunitario.

La misura è il risultato delle consultazioni avviate lo scorso autunno dalla Commissione con i rappresentanti dei costruttori d'auto.

Sostanzialmente, se domani verrà acceso il disco verde del Parlamento europeo, le multe verranno impartite solo alla fine del triennio 2025-2027 se non verranno rispettati i tetti complessivi e non quelli stabiliti anno per anno. Questa modalità consente dunque alle aziende di compensare eventuali ammanchi in uno o due anni incrementando le loro prestazioni negli anni successivi. Soprattutto permettere di non pagare le multe nel 2025. «Credo - ha detto la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, che Germania e Italia, le due più importanti economie manifatturiere d'Europa, possano fare la differenza per il rilancio della competitività, in particolare del settore automobilistico».

«Il fatto che due tra i massimi esponenti di case costruttrici - ha sottolineato Massimo Artusi, presidente di Federauto riferendosi all'intervista congiunta a Le Figaro di John Elkann e Luca de Meo chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della "neutralità tecnologica" e del "rispetto della domanda" rompe un fronte che finora si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico».



La modifica del Regolamento Ue sulle auto inquinanti è a un passo. Il multe day slitterà?

7 Maggio 2025

La modifica del Regolamento Ue sulle auto inquinanti è a un passo. Il multe day slitterà? Cosa prevede la riforma e quante possibilità ha di passare

Il multe day slitterà? Oggi potrebbe arrivare la risposta che tutti i produttori di auto europei attendono con ansia. Infatti, il Parlamento ha accelerato i tempi per il voto della proposta della Commissione Ue che prevede più flessibilità sui target delle emissioni delle vetture. Una boccata d'aria per i costruttori europei, al centro di una tempesta perfetta di dazi, calo delle vendite di Ev, incertezza geopolitica e concorrenza asiatica. Il multe day slitterà?

OK AL VOTO D'EMERGENZA SULLE MULTE

Il rinvio delle multe per i produttori di auto inquinanti sembra a un passo. Ieri il Parlamento Ue ha dato il via libera alla procedura d'urgenza per votare la proposta di riforma del Parlamento sulle emissioni, presentata dalla Commissione. L'occasione è seduta plenaria a Strasburgo, iniziata oggi alle 9 e si protrarrà fino alle 16. Se la riforma del Regolamento verrà approvata, i produttori avranno tre anni di tempo per adeguarsi ai nuovi standard.

“I deputati europei hanno sostanzialmente accettato l’idea che si tratta di un intervento che reclama una rapidità emergenziale come aveva suggerito l’esecutivo comunitario”, scrive La Repubblica.

MELONI: GERMANIA E ITALIA INSIEME PER RILANCIO DELLA COMPETITIVITA' AUTO

L'Italia e la Germania insieme possono contribuire in maniera determinante ad aumentare la competitività dell'automotive europeo, secondo Giorgia Meloni.

«Credo che Germania e Italia, le due più importanti economie manifatturiere d'Europa, possano fare la differenza per il rilancio della competitività, in particolare del settore automobilistico”, ha detto la presidente del Consiglio.

MULTE, ARTUSI (FEDERAUTO): “REVISIONE DEL REGOLAMENTO SUPERA LA SCELTE DI UN'UE SOGGIOGATA DA LOBBY ELETTRICA

Le parole di John Elkann e Luca de Meo sulla necessità di improntare le politiche dell'Ue sulla neutralità tecnologica mettono a nudo “le utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico”, secondo Massimo Artusi, presidente di Federauto.

«Il fatto che due tra i massimi esponenti di case costruttrici chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della “neutralità tecnologica” e del “rispetto della domanda” rompe un fronte che finora si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico”, ha detto a proposito dell'intervista a Le Figaro di John Elkann e Luca de Meo.



Autotrasporto, multe Ue più eque per i mezzi pesanti

L'autotrasporto è escluso dalle nuove regole Ue per la diluizione delle sanzioni CO2.

Il settore dell'**autotrasporto** è stato dimenticato nelle nuove regole per la diluizione delle multe CO2 dall'Europa.

Dopo la decisione dell'**Europarlamento** di permettere alle case automobilistiche di diluire nel triennio 2025-2027 le sanzioni legate al [superamento dei limiti di CO2](#) per auto e furgoni, nulla è previsto per i **mezzi pesanti**.

A segnalarglielo è **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, che chiede un intervento legislativo immediato per correggere il **Regolamento 1610/24**, che definisce i target di emissione per i mezzi pesanti.

Multe eque per autotrasporto

C'è insoddisfazione per la decisione di escludere i **mezzi pesanti** dal meccanismo di diluizione delle multe CAFE adottato per auto e furgoni. Una **carezza normativa** che colpisce direttamente il settore dell'**autotrasporto**, già impegnato in una fase delicata di transizione energetica.

Il problema non è solo la mancata estensione del beneficio sulle multe CO2 per i mezzi pesanti, ma il metodo di calcolo delle emissioni, ancora basato sul sistema **Tank-to-Wheel (TTW)**, che non considera il ciclo di vita completo del veicolo.

Mezzi pesanti e multe CO2

L'autotrasporto rappresenta un asse portante della mobilità e della logistica europea.

Auto e furgoni avranno più tempo per adeguarsi ai target ambientali senza incorrere in sanzioni immediate. I **costruttori di mezzi pesanti** si trovano esposti al pieno impatto delle **multe CAFE**, senza alcuna dilazione.

Serve una modifica del Regolamento sui target CO2 per i mezzi pesanti applicando anche in questo caso la **diluizione triennale** delle sanzioni. Questo per **garantire parità di trattamento** nel mercato europeo.

Federauto chiede di rimodulare anche per bus (e truck) le multe dell'Europa sul mancato raggiungimento del target di emissioni prefissato

Federauto chiede di rimodulare anche per bus (e truck) le multe dell'Europa sul mancato raggiungimento del target di emissioni prefissato

«Dopo il voto dell'Europarlamento per la revisione dei Regolamenti sui target di emissione della CO₂, confermiamo la nostra insoddisfazione per la soluzione adottata con la diluizione a tre anni delle multe a carico dei costruttori. È un palliativo che non risolve il problema all'origine che è e resta il metodo di calcolo al tubo di [...]

9 Maggio 2025 di Redazione

«Dopo il voto dell'Europarlamento per la revisione dei **Regolamenti sui target di emissione della CO₂, confermiamo la nostra insoddisfazione per la soluzione adottata con la diluizione a tre anni delle multe a carico dei costruttori. È un palliativo che non risolve il problema all'origine che è e resta il metodo di calcolo al tubo di scarico**», ha dichiarato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, commentando l'approvazione a larga maggioranza da parte dell'Europarlamento dell'emendamento al Regolamento 851/23, che consente agli Oem di calcolare il rispetto degli obiettivi sulle emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni nell'arco del triennio 2025-2026-2027, anziché sulle singole annualità.



«Resta una grave carenza legislativa – prosegue il Presidente Federauto – ossia, l’inspiegabile assenza di una misura da applicare sul Regolamento 1610/24 sui target CO2 per autobus e camion, che abbia quindi per oggetto le multe per i costruttori. Occorre quindi un immediato intervento legislativo finalizzato ad emendare il Regolamento sui target CO2 per i veicoli pesanti in modo almeno da applicare – al pari dei veicoli leggeri – la diluizione per il triennio 2025-26-27 del pagamento delle multe a carico degli Oem. Se non altro per equità di trattamento».

«Al di là di queste prime attività di revisione legislativa, i concessionari italiani insistono nel riconoscere il “Non Paper” del Governo italiano, appoggiato da 15 Paesi Membri e a sua volta ispirato dal Piano Draghi, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore ed auspicano che i Regolamenti CO2 Automotive siano revisionati in senso pragmatico dall’Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell’ambiente), sia per le auto che per i veicoli pesanti», conclude Artusi.

Multe UE, Artusi (Federauto): “Perché non estendere il ricalcolo anche a camion e autobus?”

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, non si unisce al coro di chi plaude alla decisione del Parlamento europeo di accogliere la proposta della Commissione sulle emissioni nel settore automotive. Le questioni cruciali, secondo Artusi, sono altre: occorrerebbe considerare l'intero ciclo di vita dei carburanti per il calcolo delle emissioni ed estendere la dilazione delle sanzioni anche ai veicoli pesanti.

Proprio ieri, 8 maggio, [il Parlamento europeo ha accolto la proposta della Commissione di rimodulare il calcolo delle emissioni su base triennale e non più su base annuale](#), in modo da concedere più tempo ai costruttori per adeguarsi ai nuovi standard imposti dalla corrente legislazione continentale. Già, ma i costruttori in questione sono quelli di auto e van, il trasporto pesante (soggetto anch'esso a sanzioni) rimane al momento fuori, pur dovendo rispettare standard piuttosto importanti in vista del futuro prossimo.

Massimo Artusi, presidente di Federauto, è intervenuto sulla questione con evidente spirito critico, [mettendo in discussione innanzitutto il razionale della Commissione \(e quindi del Parlamento UE\)](#) che rimane quello del calcolo delle emissioni 'allo scarico' (tank-to-wheel) senza considerare il ciclo di vita dei carburanti o dell'energia necessaria per alimentare i veicoli (well-to-wheel, dal pozzo alla ruota).

Massimo Artusi (Federauto): le sue parole sulla questione delle multe UE

Quindi, **Artusi ha espresso l'insoddisfazione dell'associazione che rappresenta per l'esclusione dei mezzi pesanti (camion e autobus) dalle**

nuove misure europee in materia di emissioni. “L’inspiegabile assenza di una misura da applicare sul Regolamento 1610/24 sui target CO2 per camion e autobus, che abbia quindi per oggetto le multe per i Costruttori di HDV” rimane “una grave carenza legislativa”, secondo Artusi.



“Occorre quindi **un immediato intervento legislativo finalizzato ad emendare il Regolamento sui target CO2 per gli HDV** in modo almeno da applicare – al pari dei veicoli leggeri – la diluizione per il triennio 2025-26-27 del pagamento delle multe CAFE a carico degli OEM. Se non altro per equità di trattamento”.

“Al di là di queste prime attività di revisione legislativa, **i concessionari italiani insistono nel riconoscere il ‘Non Paper’ del Governo italiano, appoggiato da 15 Paesi Membri e a sua volta ispirato dal Piano Draghi, come punto di riferimento strategico per dare un futuro al settore ed auspicano che i Regolamenti CO2 Automotive siano revisionati in senso pragmatico dall’Europarlamento e dal Consiglio Europeo** con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato (e dell’ambiente), sia per le auto che per i veicoli pesanti”.

Non c'è transizione senza neutralità tecnologica. Il position paper presentato a Bruxelles dall'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti

Oggi, 14 maggio, l'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti, organismo nato nel maggio 2024 su iniziativa di NGV Italy, Confartigianato, Federauto e UNEM, ha presentato a Buxelles un'iniziativa decisamente importante. Si tratta di un position paper "Verso una transizione non ideologica dell'Automotive e dei Trasporti" che indica otto punti strategici ritenuti indispensabili per rendere più razionale e meno ideologico il processo di transizione dell'automotive e dei trasporti.

Oggi, 14 maggio, l'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti, organismo nato nel maggio 2024 su iniziativa **di NGV Italy, Confartigianato, Federauto e UNEM**, ha presentato a Buxelles un'iniziativa decisamente importante. Si tratta di un position paper "Verso una transizione non ideologica dell'Automotive e dei Trasporti" che indica otto punti strategici ritenuti indispensabili per rendere più razionale e meno ideologico [il processo di transizione dell'automotive e dei trasporti](#).

Nel documento si sottolinea come sia anzitutto necessario **anticipare di almeno un anno - dal 2026 al 2025 per i light-duty vehicles e dal 2027 al 2026 per gli HDV - la revisione delle clausole relative ai target di riduzione delle emissioni di CO2** secondo criteri che valutino adeguatamente le ricadute economiche e sociali di tali misure. Inoltre, ai fini del rispetto del principio della neutralità tecnologica, si sollecita l'introduzione di **un Carbon Correction Factor**, sia per i veicoli leggeri che per quelli pesanti, che consenta di superare il dogma del calcolo delle emissioni solo allo scarico e permetta di considerare 'zero o low emissions' la componente rinnovabile nei fuels utilizzati.

Il position paper dell'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti

Il position paper richiama anche la necessità di avviare già nel 2025 una approfondita e imparziale relazione su come promuovere i Renewable Fuels (Biofuels, Biomethane, Bio-LNG, RCF, RFBNO, Bioethanol, ecc.), includendo il Life Cycle Assessment (LCA) quale criterio davvero funzionale per valutare la reale decarbonizzazione dei trasporti. Infine, si richiama l'attenzione sulla necessità di sospendere le multe CAFE a carico dei costruttori, di veicoli sia leggeri che pesanti, e sull'opportunità di definire un'adeguata e tempestiva policy per favorire un corretto processo di adeguamento tecnologico delle corporate fleets, **nonché uno stanziamento di fondi europei finalizzati al rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali ($\leq 3,5$ tonnellate) utilizzate per le attività di autotrasporto e logistica**, da destinare al sostegno delle imprese per investimenti in veicoli di ultima generazione in un'ottica di neutralità tecnologica.



Un'immagine del convegno sulla transizione ecologica organizzato lo scorso novembre da NGV Italy

“[NGV Italy](#) ha fortemente sostenuto questa iniziativa dell'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti – **ha dichiarato la Presidente Mariarosa Baroni** – perché crede profondamente nell'importanza del dialogo tra gli operatori della filiera e le Istituzioni. Siamo in una fase estremamente delicata per il futuro **dell'automotive europeo, che rischia una crisi irreversibile**, stretta tra regolamenti UE sulle emissioni spesso irrealistici e

fattori critici legati alla geopolitica e alla macroeconomia internazionale, che ne stanno influenzando le prospettive di sviluppo. **È ora necessaria una regolamentazione per il settore automotive che sia 'con i piedi per terra', concreta, razionale, applicabile al mercato reale e sostenibile dal punto di vista economico.** Serve valorizzare tutte le tecnologie in grado di contribuire alla decarbonizzazione – ha concluso – a partire dal biometano, dai biofuel e dall'idrogeno, sostenendo una vera neutralità tecnologica e applicabilità del well-to-wheel”.

Il commento di UNEM e Federauto

“Il Position Paper presentato oggi al Parlamento Europeo vuole essere di stimolo per l'avvio di una discussione meno ideologica e più concreta sul tema della decarbonizzazione dei trasporti che necessita di una chiara correzione di rotta” ha commentato **il Presidente di UNEM, Gianni Murano**. “È giunto il momento di ricominciare a ragionare in termini di neutralità e pluralità tecnologica – ha proseguito – premiando quelle soluzioni in grado di ridurre l'impronta carbonica dei fuels utilizzati. I biocarburanti oggi, e quelli sintetici domani, sono la strada ideale considerato che possono essere impiegati utilizzando le attuali infrastrutture distributive”.

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi

“L'approvazione da parte dell'Europarlamento dell'emendamento che permette alle case costruttrici di calcolare le emissioni di CO2 per autovetture e furgoni nel triennio 2025-2027 anziché sulle singole annualità è un palliativo – ha commentato **il presidente di Federauto, Massimo Artusi**– e non risolve il problema all'origine che è e resta il metodo di calcolo solo al tubo di scarico (TTW). Non si capisce poi l'assenza di una misura sui target CO2 per camion e autobus che abbia per oggetto le multe per i costruttori di HDV”.

Anche Confartigianato richiama alla neutralità tecnologica

“L'autotrasporto italiano, indispensabile per l'economia nazionale, in questi anni caratterizzati da un approccio ideologico alla decarbonizzazione ha comunque fatto la propria parte. Da parte degli europarlamentari italiani di tutte le forze politiche incontrate – ha aggiunto **il Segretario Nazionale di**

Confartigianato Trasporti, Sergio Lo Monte – abbiamo riscontrato piena consapevolezza degli effetti nefasti per l'intera filiera automotive. Confidiamo che grazie al loro lavoro nell'Europarlamento e in seno al Consiglio maturino finalmente quelle scelte utili alla modifica delle irrealizzabili politiche immaginate".

AUTOMOTIVE: PRESENTATO A BRUXELLES POSITION PAPER SU TRANSIZIONE

Da Ngv Italy, Confartigianato, Federauto e Unem (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 mag - L'Industrial Action Plan for the European Automotive Sector' presentato nel marzo scorso dalla Commissione Europea 'continua nel solco di una impostazione dirigistica e strategicamente debole che ignora il principio di neutralità tecnologica, il contributo dei carburanti rinnovabili per i target di decarbonizzazione e misure compatibili con le dinamiche di mercato e a sostegno della filiera dell'automotive e dei trasporti. Un approccio che, senza un netto cambio di strategia che metta al centro i target di decarbonizzazione e non quelli dell'elettrificazione, rischia di compromettere definitivamente la leadership italiana ed europea nel settore dell'automotive e delle energie connesse, con un impatto drastico sull'occupazione e sull'intero tessuto industriale e produttivo'. Lo afferma l'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti, organismo nato nel maggio 2024 su iniziativa di Ngv Italy, Confartigianato, Federauto e Unem, che oggi a Bruxelles, presso la sede del Parlamento Europeo, ha presentato a una rappresentanza di europarlamentari italiani il Position Paper 'Verso una transizione non ideologica dell'Automotive e dei Trasporti'. Tra le altre cose, il documento chiede di anticipare di almeno un anno - dal 2026 al 2025 per i veicoli commerciali leggeri e dal 2027 al 2026 per i veicoli commerciali pesanti - la revisione delle clausole relative ai target di riduzione delle emissioni di CO2 'secondo criteri che valutino adeguatamente le ricadute economiche e sociali di tali misure'.

ANSA EUROPA

A Bruxelles l'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti

"Stop all'ideologia sulla mobilità, servono scelte concrete"



A Bruxelles l'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti © ANSA/EPA

BRUXELLES - Un cambio di rotta per evitare una crisi "irreversibile" nell'automotive europeo e rilanciare "una transizione tecnologicamente neutra". È l'appello lanciato oggi a Bruxelles dall'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti, che ha presentato al Parlamento europeo il Position Paper 'Verso una transizione non ideologica dell'Automotive e dei Trasporti', con otto proposte ritenute "indispensabili".

L'iniziativa, promossa da Ngv Italy, Confartigianato, Federauto e Unem, critica l'Industrial Action Plan della Commissione Ue, accusato di ignorare le dinamiche di mercato e la neutralità tecnologica. "Se non si cambia approccio - è l'allarme - l'Europa rischia di perdere leadership industriale e posti di lavoro". Tra le proposte, l'anticipo della revisione dei target sulle emissioni: già dal 2025 per i veicoli leggeri e dal 2026 per quelli pesanti. Chiede poi un 'Carbon Correction Factor' per considerare anche le emissioni evitate grazie ai carburanti rinnovabili, e non solo quelle allo scarico. Il documento propone una valutazione basata sul ciclo di vita per i Renewable Fuels, come biometano, bio-Lng e bioetanolo, e invoca lo stop alle multe per i costruttori. Chiede poi fondi europei per il rinnovo delle flotte commerciali leggere, in un'ottica neutrale dal punto di vista tecnologico. "È ora di dire basta a una regolazione irrealistica - dichiara in

una nota Mariarosa Baroni, presidente di Ngv Italy - servono regole concrete e sostenibili, che valorizzino tecnologie come biometano, biofuel e idrogeno". Per Gianni Murano (UNEM) il documento vuole "stimolare un dibattito finalmente non ideologico, puntando su soluzioni che riducono davvero l'impronta carbonica "con le infrastrutture esistenti". "L'emendamento Ue che consente il calcolo medio delle emissioni 2025-2027 è solo un palliativo - ha osservato Massimo Artusi, presidente Federauto - servono correttivi immediati anche per i camion". "L'autotrasporto italiano ha già fatto la sua parte", ha ricordato Sergio Lo Monte di Confartigianato Trasporti. "Ora serve che Parlamento e Consiglio Ue correggano le storture, valorizzando tutte le soluzioni utili alla transizione ecologica e alla sicurezza".

Automotive Dealer Day 2025: quello che non dimenticheremo



A Verona, dal 13 al 15 maggio, si è svolta la 23esima edizione di **Automotive Dealer Day – House of Mobility**. L'evento, ideato e organizzato da **Quintegia**, si è confermato, ancora una volta, un riferimento per il settore automotive, offrendo un'analisi approfondita dei trend e delle dinamiche che stanno ridefinendo il mercato.

Il tema quest'anno era **Decoding Revolution**. L'obiettivo quello di individuare le rivoluzioni che, nei prossimi anni, avranno un impatto concreto sul business delle concessionarie e sul mondo automotive tutto. Presenti i più grandi dealer italiani, i rappresentanti delle case automobilistiche europee e non solo e rilevanti figure istituzionali.

Gli highlights dell'ADD25

Numerosi e diversi i protagonisti dell'Automotive Dealer Day 2025. C'erano le **case auto** – quelle asiatiche, che presentano in Europa i loro innovativi (ed economici) veicoli elettrici. C'erano gli **operatori della mobilità**: quelli di servizi finanziari, del post-vendita e della digitalizzazione. C'erano le **start up** che travolgeranno il settore, premiate dalla giuria di partecipanti. Ancora, professori e studiosi che ai dealer presenti hanno offerto spunti per non smettere mai di evolversi.

Tra i momenti più significativi, l'incontro tra Asia e Occidente, nel corso del panel dal titolo **America, Cina, Europa: sfide globali e risposte regionali**. Per sottolineare le differenze e le vicinanze tra i tre continenti, erano presenti **Tom Castriota**, chairman della **NADA**; il vicepresidente di **CADA Lei Luo** e, in quest'occasione portavoce dell'Ue, **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**.

Di grande impatto anche l'intervento di **Jean-Philippe Imparato**, COO **Stellantis** che, come già avevamo anticipato qui su Dealer Link, ha annunciato la rinuncia definitiva da parte del colosso automotive al contratto di agenzia.

Le parole del ministro Salvini

L'intervento che ha fatto più discutere, senza dubbio, è quello che ha accolto il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini**. Il segretario della Lega è stato protagonista del tavolo **Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia**. A discutere con lui del futuro del comparto nazionale, il presidente di **Unrae Michele Crisci**, il vicepresidente di **Anfia Marco Stella**, il presidente di **Aniasa Alberto Viano** e il vicepresidente **Federauto Plinio Vanini**.



Prima della conferenza di apertura, Salvini si è lasciato intervistare dai giornalisti presenti. Ha parlato del **contratto di agenzia**: “Il modello d’agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto” e del bisogno di **neutralità tecnologica**: “L’auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal”.

Panel di Federauto Trentino al Festival dell'Economia: le voci dell'automotive tra transizione ecologica, competitività industriale e ritardi infrastrutturali

Il futuro dell'auto tra crisi, scelte e rilancio

Nel corso del Festival dell'Economia di Trento, Federauto Trentino ha riunito alcune delle voci più autorevoli del mondo automotive per fare il punto su un settore cruciale e in profonda trasformazione. Crisi strutturale dei volumi, incertezza normativa, ritardi negli incentivi e concorrenza asiatica sono solo alcuni dei temi toccati durante il panel «Incrocio pericoloso: il mercato auto tra crisi, scelte e rilancio». Tra le richieste più forti: riforma della fiscalità, neutralità tecnologica autentica e politiche industriali all'altezza della sfida europea.



Nella foto: Gian Luca Pellegrini, Camilla Girardi, Massimo Artusi, Filomena Greco, Andrea Cardinali, Fabrizia Vigo [Nicola Eccher - Archivio Ufficio Stampa PAT]

Il mercato dell'auto è in una fase di transizione profonda, segnata da incertezze congiunturali e sfide strutturali. Se n'è discusso oggi al Festival dell'Economia di Trento, durante il panel «Incrocio pericoloso: il mercato auto tra crisi, scelte e rilancio», promosso da Federauto Trentino, aderente all'associazione commercianti al dettaglio di Confcommercio Trentino.

Moderato dalla giornalista del Sole 24 Ore Filomena Greco, l'incontro ha visto la partecipazione di figure di primo piano del settore: Massimo Artusi, presidente di

Federauto; Andrea Cardinali, direttore generale UNRAE; Camilla Girardi, presidente di Federauto Trentino; Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote; e Fabrizia Vigo, responsabile relazioni istituzionali ANFIA.

Il quadro emerso è composito: il mercato italiano resta ancora distante dai livelli pre-pandemia e sconta un ritardo significativo nella diffusione delle motorizzazioni elettriche rispetto al resto d'Europa. «La crisi è quella dei volumi – ha spiegato Cardinali – e il rischio è che la stagnazione diventi la nuova normalità». A preoccupare è anche la lentezza degli incentivi e la difficoltà nel renderli efficaci: «Gli annunci prolungati finiscono per paralizzare la domanda. Gli incentivi dovrebbero arrivare come decisioni notturne, non come promesse da rincorrere», ha aggiunto con tono critico.

Dal canto suo, Massimo Artusi ha sottolineato l'inadeguatezza di una politica fatta di bonus estemporanei: «Serve una riforma strutturale della fiscalità, non una distribuzione episodica di incentivi. Il nostro settore ha bisogno di certezze, visione, stabilità». Artusi ha poi lanciato un allarme sull'impatto della regolazione europea sul trasporto pesante: «Senza correttivi, rischiamo di consegnare il mercato a pochi grandi operatori, con effetti devastanti su logistica, pluralismo e competitività del sistema produttivo».

A portare la prospettiva territoriale è stata Camilla Girardi, imprenditrice trentina e presidente di Federauto Trentino: «La mobilità è parte integrante dello sviluppo locale. In un territorio come il nostro, corridoio tra Nord e Sud Europa, serve un equilibrio tra esigenze ambientali, turismo e distribuzione commerciale. La sostenibilità non può prescindere dalla praticabilità economica e infrastrutturale».

Un aspetto centrale è stato il confronto con l'industria cinese, che secondo Pellegrini sta entrando con forza nel mercato europeo, spesso aggirando i dazi grazie a strategie commerciali aggressive nei segmenti termici e ibridi. «Ci siamo fatti trovare scoperti – ha commentato – e ora i costruttori europei faticano a competere su prezzo e rapidità. L'elettrico, se sostenuto solo da fondi pubblici, rischia di diventare insostenibile».

Fabrizia Vigo ha infine posto l'accento sulle incongruenze normative: «La neutralità tecnologica è diventata una battaglia ideologica, ma servono regole più aderenti alla realtà industriale. La regolamentazione attuale impone target su basi ormai superate. È tempo di correggere la rotta».

Il panel si è chiuso con un messaggio condiviso: il futuro dell'automotive europeo si gioca non solo sulla capacità di innovare, ma anche sulla lucidità nel calibrare gli obiettivi ambientali con strumenti economici, infrastrutturali e normativi adeguati. E soprattutto, con un ascolto reale delle imprese che, come ha ribadito Girardi, «devono poter contare su condizioni sostenibili, altrimenti si finisce per invecchiare il parco circolante invece di rinnovarlo».

AUTO: I CONCESSIONARI CHIEDONO PRAGMATISMO ALLA UE, RISPETTARE LA NEUTRALITA' TECNOLOGICA

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Trento, 22 mag - Incentivi all'acquisto di auto elettriche? Meglio agire senza parlarne e, comunque, non risolvono il problema delle colonnine che non sono sufficienti (i punti di ricarica installati sono circa 66 mila (di cui il 57% nel Nord) a fronte di circa 300 mila auto elettriche circolanti in Italia. Neutralita' tecnologica come principio base su cui dovrebbe fondarsi la decarbonizzazione del settore auto? Dimenticato dall'Unione europea. La soluzione concordata a Bruxelles dai co-legislatori europei per evitare le multe per il mancato rispetto della riduzione delle emissioni di Co2? Bene, pero' ci si e' dimenticati dei veicoli pesanti. E poi il rischio dell'invasione di veicoli da parte della Cina, in fase di crescente sovrapproduzione, che resta un mercato chiuso all'elettrico altrui, innanzitutto proveniente dall'Europa. Sono tanti gli interrogativi e le insoddisfazioni del settore auto e se n'e' avuta una conferma anche dal lato di chi si occupa della distribuzione. Al Festival dell'economia organizzato dal Sole 24 Ore con le istituzioni e l'universita' locali ne hanno discusso il presidente Federauto Massimo Artusi, il dg Unrae Andrea Cardinali, la presidente Federauto trentina Camilla Girardi, il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini, Fabrizia Vigo, responsabile delle relazioni istituzionali dell'Anfia (che rappresenta i costruttori di autoveicoli e componentistica). Alla Ue si chiede 'piu' pragmatismo', in vista della verifica delle regole sullo stop alla produzione di auto a benzina e diesel dal 2035. Sara' un test per la possibilita' che sia riconosciuto il ruolo dei biocarburanti, per esempio, finora esclusi. La Commissione europea ha sempre indicato finora che non sara' messo in discussione l'obiettivo del 2035 e, si sa, la presidente von der Leyen non intende procedere in alcun terreno senza sapere di avere un ampio sostegno dei governi.

Aps

(RADIOCOR) 22-05-25 18:45:50 (0736) 5 NNNN

Il futuro dell'auto tra crisi, scelte e rilancio: Federauto

Trentino al Festival dell'Economia di Trento

23/05/2025 da Ufficio stampa

TRENTO. Il mercato dell'auto è in una fase di transizione profonda, segnata da incertezze congiunturali e sfide strutturali. Se n'è discusso oggi al Festival dell'Economia di Trento, durante il panel «Incrocio pericoloso: il mercato auto tra crisi, scelte e rilancio», promosso da Federauto Trentino, aderente all'associazione commercianti al dettaglio di Confcommercio Trentino.

Moderato dalla giornalista del Sole 24 Ore Filomena Greco, l'incontro ha visto la partecipazione di figure di primo piano del settore: Massimo Artusi, presidente di Federauto; Andrea Cardinali, direttore generale UNRAE; Camilla Girardi, presidente di Federauto Trentino; Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote; e Fabrizia Vigo, responsabile relazioni istituzionali ANFIA.



Il quadro emerso è composito: il mercato italiano resta ancora distante dai livelli pre-pandemia e sconta un ritardo significativo nella diffusione delle motorizzazioni elettriche rispetto al resto d'Europa. «La crisi è quella dei volumi – ha spiegato Cardinali – e il rischio è che la stagnazione diventi la nuova normalità». A preoccupare è anche la lentezza degli incentivi e la difficoltà nel renderli efficaci: «Gli annunci prolungati finiscono per paralizzare la domanda. Gli incentivi dovrebbero arrivare come decisioni notturne, non come promesse da rincorrere», ha aggiunto con tono critico. Dal canto suo, Massimo Artusi ha sottolineato l'inadeguatezza di una politica fatta di bonus estemporanei: «Serve una riforma strutturale della fiscalità, non una distribuzione episodica di incentivi.

Il nostro settore ha bisogno di certezze, visione, stabilità». Artusi ha poi lanciato un allarme sull'impatto della regolazione europea sul trasporto pesante: «Senza correttivi, rischiamo di consegnare il mercato a pochi grandi operatori, con effetti devastanti su logistica, pluralismo e competitività del sistema produttivo».

A portare la prospettiva territoriale è stata Camilla Girardi, imprenditrice trentina e presidente di Federauto Trentino: «La mobilità è parte integrante dello sviluppo locale. In un territorio come il nostro, corridoio tra Nord e Sud Europa, serve un equilibrio tra esigenze ambientali, turismo e distribuzione commerciale. La sostenibilità non può prescindere dalla praticabilità economica e infrastrutturale».



Un aspetto centrale è stato il confronto con l'industria cinese, che secondo Pellegrini sta entrando con forza nel mercato europeo, spesso aggirando i dazi grazie a strategie commerciali aggressive nei segmenti termici e ibridi. «Ci siamo fatti trovare scoperti – ha commentato – e ora i costruttori europei faticano a competere su prezzo e rapidità. L'elettrico, se sostenuto solo da fondi pubblici, rischia di diventare insostenibile».

Fabrizia Vigo ha infine posto l'accento sulle incongruenze normative: «La neutralità tecnologica è diventata una battaglia ideologica, ma servono regole più aderenti alla realtà industriale. La regolamentazione attuale impone target su basi ormai superate. È tempo di correggere la rotta».

Il panel si è chiuso con un messaggio condiviso: il futuro dell'automotive europeo si gioca non solo sulla capacità di innovare, ma anche sulla lucidità nel calibrare gli obiettivi ambientali con strumenti economici, infrastrutturali e normativi adeguati. E soprattutto, con un ascolto reale delle imprese che, come ha ribadito Girardi, «devono poter contare su condizioni sostenibili, altrimenti si finisce per invecchiare il parco circolante invece di rinnovarlo».

Stellantis e Renault avanguardie della neutralità tecnologica?

Secondo il presidente di Federauto, Massimo Artusi, anche Stellantis e Renault rivendicano la neutralità tecnologica

24 Maggio 2025 di Redazione

Neutralità tecnologica, paradigma abortito, ed è un gran peccato e se lo dicono Stellantis e Renault dobbiamo pur dar loro credito. Di questi due colossi dell'industria automobilistica europea si chiacchiera a proposito di una santa alleanza, che mieterrebbe vittime nella costellazione di marchi, soprattutto in carico all'asse Parigi-Torino. Il Sole 24 ore non accenna alla neutralità nell'articolo "Stellantis-Renault, il patto obbligato per salvare l'auto europea". Non c'è bisogno di didascalie: qui, o si fa l'unione, o si muore, parafrasando Garibaldi (in fin dei conti, l'eroe dei due mondi era italianissimo seppure nato a Nizza). A proposito di neutralità tecnologia, non riferita esclusivamente a Stellantis e Renault, leggete il parere di [Assogasmetano](#), risalente al 2022.

Altro che Svizzera! La neutralità è alla base del presente e del futuro di Renault e Stellantis

Quanti dubbi sulla trasformazione elettrica d'ambrais dell'arcipelago off-higway. Per l'automobile è diverso, si osserva: grandi volumi, standardizzazione delle piattaforme, la media di appena una quarantina di chilometri percorsi quotidianamente. Insomma, a prova di ansia da ricarica. Invece... quanto emerge dalle dichiarazioni di Federauto lascia intravedere uno scenario di grande sofferenza anche per l'industria automobilistica. Almeno quella europea.

«L'intervista rilasciata da John Elkann e Luca De Meo sulle politiche europee per la transizione ecologica segna un clamoroso cambiamento di rotta nella posizione dei costruttori di autoveicoli nella lunga e tormentata vicenda della decarbonizzazione dei trasporti imposta per legge». Lo ha dichiarato il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, commentando l'intervista rilasciata dai due dirigenti di Stellantis e Renault.

«Il fatto che due tra i massimi esponenti di due case costruttrici – che rappresentano insieme il 30% del mercato – chiedano all'Europa una fulminea revisione di rotta in nome della 'neutralità tecnologica' e del 'rispetto della domanda'», ha continuato Artusi, «rompe un fronte che finora – sia pure con frequenti mugugni e crescenti perplessità – si era di fatto allineato alle utopiche scelte di una Commissione soggiogata dalle lobby dell'elettrico, fornendo a queste scelte un puntello determinante».

Messaggio a Bruxelles

«Oggi, invece», ha detto ancora Artusi, «possiamo dire che una parte importante – per numeri e per tipo di veicoli – dell'industria europea dell'automotive ha chiesto di modificare le politiche europee, avendo 'scoperto' – e dichiarato esplicitamente – che tali politiche finiscono per favorire le vetture 'più complesse, pesanti e costose', penalizzando invece quelle più piccole che costituiscono la polpa del mercato».

«Poco importa, in questo momento», ha concluso Artusi, «che si tratti di concetti che Federauto ha sostenuto e ribadito con ferma convinzione in tutti questi anni, quel che conta è che anche i costruttori hanno cominciato ad accorgersi che il re è nudo».



Radio/TV/Eventi

AUTOMOTIVE DEALER DAY 13/14/15 maggio 2025 - VERONA

Assise Federauto riservata ai Concessionari.

14 maggio 2025 – BRUXELLES

“Verso una transizione non ideologica dell’Automotive e dei Trasporti” è il titolo del Position Paper che l’Osservatorio per la Transizione dei Trasporti, organismo che raggruppa NGV Italy Confartigianato Imprese FEDERAUTO e Unem Unione Energie per la Mobilità presentato agli europarlamentari italiani presso la sede del Parlamento europeo a Bruxelles.

HYDROGEN EXPO – 22/23 maggio 2025 - TRENTO

Partecipazione Massimo Artusi, presidente Federauto.

Radio Trasportare Oggi - Puntata 270/2025 del 29 maggio

Ospite: **Massimo Artusi**, presidente Federauto.