



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

POSITION PAPER

***“Policy per il consolidamento del ruolo dei Dealer in Italia
nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”***

Roma, maggio 2025

POSITION PAPER

“Policy per il consolidamento del ruolo dei Dealer in Italia nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”

Sommario

Executive Summary

1. Il contesto del settore Automotive
2. Le sfide del comparto
 - 2.1 Il ruolo dei concessionari
 - 2.2 Nuovi modelli di business
 - 2.3 Crisi demografica e competenze
 - 2.4 Decarbonizzazione
 - 2.4.1 Regolamento CAFE
 - 2.4.2 Invecchiamento del parco veicoli
 - 2.4.3 Elettrificazione: processo critico
 - 2.4.4 Bio-Carburanti
 - 2.5 Ambiente digitale e accesso ai dati
 - 2.6 Formazione e talento
 - 2.7 Competitività delle imprese
 - 2.8 Il fattore dazi
3. Proposte di Policy
 - 3.1 Revisione dei regolamenti CO2
 - 3.2 Fiscalità e tassazione auto
 - 3.3 Misure per il trasporto pesante
 - 3.4 Sostegno al lavoro nel settore
4. Conclusioni
5. Acronimi
6. Glossario

EXECUTIVE SUMMARY

“Policy per il consolidamento del ruolo dei Dealer in Italia nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”

I **1.100 concessionari** italiani rappresentati da **Federauto**, aziende principalmente di carattere familiare di piccola, media e grande dimensione e che occupano 90.000 addetti (oltre ad un capillare indotto commerciale e di assistenza post-vendita), rappresentano l’**anello di congiunzione strategica** con il cliente, dell’intero processo produttivo, distributivo e manutentivo del prodotto veicolo.

Il settore dei concessionari nell’UE è essenziale per lo sviluppo economico e sociale del territorio, grazie alla sua capacità di interpretazione pragmatica delle dinamiche del mercato (quindi alle necessità dei clienti) e ai costanti investimenti nelle persone, nell’innovazione e nelle infrastrutture.

Esso rappresenta una struttura di imprese ampia e variegata che sta facendo fronte con grande energia, impegno e senso di responsabilità alle sfide poste dalle esigenze di **transizione ecologica** e di **decarbonizzazione** del sistema dei trasporti.

Questo contesto ha coinciso con il processo di trasformazione che il settore sta attraversando, nel quadro delle sfide imposte dai target di decarbonizzazione dell’UE, che ha generato una **contrazione pari a quasi 500.000 veicoli immatricolati in meno**, in Italia, **rispetto al 2019**.

La sfida ultima consiste nell’**interpretare correttamente i segnali che il mercato sta dando**, richiedendo un impegno per elaborare politiche in grado di rendere la presente legislazione UE effettivamente funzionale alle esigenze di decarbonizzazione, secondo metodologie e linee di azione compatibili con la necessità di rilanciare il futuro economico e sociale del comparto dell’Automotive.

Tali sfide si articolano secondo specifiche tematiche, ciascuna connessa all’altra, in un quadro di **trasformazione strategica globale** del settore automotive:

- 1. La funzione dei concessionari**, basata su un impegno sempre più orientato alla **soddisfazione dei consumatori**, assicurando supporto nelle scelte, assistenza tecnica ed operativa, servizi sempre più calibrati sulle esigenze del singolo cliente e del singolo operatore. Un **ruolo determinante per la governance** di un modello di sviluppo della mobilità sistema dei trasporti sempre più sostenibile.

In questo contesto, è necessaria una **vigilanza rispetto ai modelli denominati come “contratti di agenzia autentici”**, in cui il concessionario è limitato nella

sua autonomia a stabilire i termini e le condizioni operative per clienti ed operatori, pur continuando a sostenere alcuni costi o investimenti (quindi la presenza di rischi).

Allo stesso tempo, il comparto si trova di fronte agli effetti della **crisi demografica**, con la conseguente **dispersione delle competenze sul territorio** e il tangibile **rischio di un sempre minore know-how** nelle attività tecniche e di servizio, a causa della crescente difficoltà a coinvolgere i giovani ad entrare come soggetti attivi nel mondo dell'Automotive.

2. Gli obiettivi di decarbonizzazione, con le conseguenti misure legislative e regolamentari volte ad **accelerare la transizione** verso un sistema di mobilità e di trasporto più pulito e sostenibile in Europa.

Nel merito, a fronte del nobile obiettivo strategico orientato a migliorare l'ambiente e ridurre le emissioni climalteranti e inquinanti, la produzione regolamentare promossa dalla Commissione UE è risultata quantitativamente **eccessiva**, palesemente di natura **dirigistica**, troppo spesso **incoerente**, fortemente **condizionata da spinte lobbistiche** e utilizzata per **finalità politico-ideologiche**.

In particolare, il Regolamento sui target di emissione della CO₂, nell'ambito del pacchetto "Fit-for-55" del "Green Deal" UE, ha manifestato un approccio metodologico del tutto slegato dalle finalità di conseguimento della neutralità carbonica, promuovendo **un approccio orientato esclusivamente al calcolo delle emissioni di CO₂ al tubo di scarico (tailpipe)**, ignorando quindi le emissioni generate dalla fonte energetica che alimenta il veicolo e dai processi di carbon footprint presenti prima, durante e dopo l'utilizzo del veicolo stesso, finendo per promuovere un'opzione mono-tecnologica, quella elettrica, ("electric-only") per il futuro del settore.

È ineludibile un complessivo intervento di revisione dei Regolamenti sui **target CO₂ sia per LDV che per HDV**, in senso più pragmatico, "technology neutral" e aderente alle logiche di mercato, applicando con il dovuto rigore le clausole di revisione che gli stessi Regolamenti prevedono e che sono tendenti a **superare l'approccio mono-tecnologico** dei Regolamenti vigenti.

In questo quadro, già nell'ambito del triennio 2025-27, il comparto dell'Automotive europeo si trova nelle condizioni di dover subire **molte multimilionarie stimate in 15 miliardi di Euro** per il mancato rispetto dei target di emissione di CO₂ che per il **comparto HDV** – a cui non è concessa nemmeno la spalmatura triennale delle multe – significa **una multa di 90 milioni di euro** se non raggiunge l'obiettivo di CO₂ dell'1% annuo in qualsiasi anno successivo al 2025.

Il rallentamento del mercato, riconducibile ad un quadro di incertezza sia economico-sociale che regolamentare, è destinato a generare un **invecchiamento** ulteriore e progressivo del parco, con effetti diametralmente opposti rispetto alle tendenze necessarie per il raggiungimento del target di decarbonizzazione.

Intervenire sulla semplificazione e sull'alleggerimento della fiscalità a carico dell'auto diventa sempre più indispensabile per creare le condizioni di ecosistema generale che può favorire la ripresa del mercato.

Inoltre, a fronte di una "velocità di crociera" richiesta dagli obiettivi UE sulla elettrificazione che è assai più lenta del previsto, occorre valorizzare tutte le tecnologie che possono contribuire a decarbonizzare il trasporto terrestre, a partire dagli attuali **motori a combustione alimentati da carburanti rinnovabili**, anche in una configurazione **ibrida** termico-elettrico, ossia **soluzioni "carbon neutral" e "low emission"**, come i Biofuels, il Biometano, il Bio-LNG, l'HVO, il Bioetanolo, gli stessi carburanti sintetici (E-Fuels), che dimostrano di essere perfettamente compatibili con i target di decarbonizzazione nei cicli W-t-W e LCA e, nello stesso tempo, hanno un peso specifico sul mercato che non è più possibile ignorare.

3. L'ambiente digitale e il "**Data Act**" rappresentano un passo importante verso l'eliminazione degli ostacoli operativi all'accesso dei dati nel settore Automotive, sia per il settore privato che per quello pubblico, preservando nel contempo gli incentivi a investire nella generazione di dati e garantendo un controllo equilibrato sui dati per i suoi creatori. Proprio a causa dell'impatto di questi progressi per l'ecosistema automobilistico, è necessario andare oltre e dotarsi di una **regolamentazione settoriale specifica**, in modo che i produttori di veicoli e componenti, i concessionari e i cittadini possano esercitare il loro diritto di accesso ai dati generati dai veicoli.

Occorre inoltre integrare nell'ecosistema automobilistico l'Intelligenza **Artificiale (AI)**, che sta già svolgendo un ruolo chiave in aree sensibili come la **guida autonoma**, la **sicurezza stradale** e la **cybersecurity**.

4. La formazione, che è un fattore chiave per la **competitività**, come ben compreso dai concessionari che stanno facendo un grande sforzo per incrementare l'intensità e la qualità delle attività di formazione, al fine di rendere appetibile per le giovani generazioni l'occupabilità nel comparto Automotive.

In questo contesto, la **diversità di genere** deve cessare di rappresentare un'eccezione nel comparto Automotive e diventare un'opportunità per valorizzare le sinergie necessarie per rilanciare il settore, dando spazio a nuovi profili professionali in grado di **aumentare l'impegno, la reputazione e la sensibilità verso i clienti**.

Le proposte di **FEDERAUTO**:

- **Revisione dei Regolamenti sui target CO2**

Federauto ritiene indispensabile che l'**Action Plan Automotive** della Commissione sia implementato dall'Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, a partire dalla profonda **revisione, in senso pragmatico e pluri-tecnologico, dei Regolamenti sui target CO2**, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti.

- **Una nuova tassazione per l'automobile**

Federauto ritiene che, nel quadro della politica di decarbonizzazione dell'Unione, sia fondamentale istituire un **sistema di fiscalità applicato all'automobile strutturale e armonico che favorisca il rinnovo del parco**, con vantaggi per l'ambiente e per la sicurezza.

- **Misure per la decarbonizzazione del trasporto pesante**

Federauto ritiene essenziale, mediante specifici ed efficaci incentivi settoriali, **accompagnare le imprese di autotrasporto e della logistica verso il processo di decarbonizzazione** definito dai regolamenti UE.

- **Misure a sostegno del lavoro nel settore Automotive**

Federauto ritiene che la transizione ambientale e i progressi compiuti in tutte le tecnologie Automotive e nella loro digitalizzazione richiederanno un **profondo adeguamento delle modalità di lavoro**, mettendo a dura prova l'intera catena del valore del comparto, richiedendo un rapido adattamento a nuove competenze e know-how, sia industriale che commerciale.

POSITION PAPER

“Policy per il consolidamento del ruolo dei Dealer in Italia nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”

1. IL CONTESTO

Il settore europeo della distribuzione e riparazione ufficiale di veicoli coinvolge complessivamente circa **3 milioni di addetti diretti** e oltre **6 milioni di addetti indiretti**.

Esso è collegato agli oltre **15 milioni di veicoli** venduti ogni anno nell'UE, che rappresentano circa il 14% del mercato mondiale.

I **57.000 concessionari europei** rappresentano l’anello di congiunzione strategica con il cliente dell'intero processo produttivo, distributivo e manutentivo del prodotto veicolo.



Figura 1 - EU Automotive employment (2021 Eurostat data)

Quando un cliente effettua un ordine presso il suo Concessionario di fiducia, si

avvia la produzione del veicolo ordinato, **alimentando le attività e il lavoro dell'intera catena del valore** del settore Automotive.

Allo stesso tempo, i concessionari rappresentano il punto di riferimento del cliente per tutti i servizi connessi al veicolo acquistato, assumendo il ruolo di **guida nelle scelte dell'utente finale** (inclusi gli aspetti di natura tecnologica e funzionale, come ad esempio sul tipo di alimentazione), al quale forniscono la migliore esperienza, sia in vendita che nel post-vendita.

I concessionari, finché gli autoveicoli restano nel loro ambito di servizio manutentivo, sono garanzia della regolarità tecnica nella circolazione con un **impatto positivo e diretto sulla sicurezza stradale**.

Il settore dei concessionari nell'UE è essenziale per lo sviluppo economico e sociale del territorio su cui insiste, grazie alla sua capacità di interpretazione pragmatica delle dinamiche del mercato e ai costanti investimenti nelle persone, nell'innovazione e nelle infrastrutture.

Si tratta di un **modello che mette al centro il cliente e/o l'operatore professionale**, rendendo il settore automobilistico uno dei principali asset di crescita del PIL a livello europeo.

In Italia, i concessionari sono rappresentati da **Federauto**, associazione che riunisce circa **1100 imprese** (di media e grande dimensione, tutte da capitale privato e spesso familiare) concessionarie ufficiali di autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti, autobus e veicoli speciali in 2500 sedi con un fatturato di oltre 70 Miliardi (stima 2024). Gli imprenditori attivi nel comparto nazionale dei dealer danno lavoro diretto e di qualità a più di 90.000 addetti, a cui occorre aggiungere un capillare indotto indiretto.

Si tratta di una struttura di imprese ampia e ramificata che sta facendo fronte con grande energia, impegno e senso di responsabilità alle sfide poste dalle esigenze di **transizione ecologica** e di **decarbonizzazione** del sistema dei trasporti.

Le concessionarie italiane stanno operando in un **quadro regolatorio europeo in materia di Automotive in continua evoluzione**, che si sta sviluppando in modo eccessivamente frastagliato e spesso incoerente nel merito delle metodologie e dei contenuti tecnici e funzionali.

Di fatto, l'ultima legislatura del Parlamento europeo ha coinciso con la creazione del **peggior contesto operativo e normativo possibile** per la filiera dell'Automotive.

Nel **2020-21**, la crisi pandemica ha scosso le fondamenta del settore, che è risultato uno dei più colpiti: in primo luogo, ha dovuto fare fronte a problemi

nella catena di approvvigionamento globale e, successivamente, a gravi restrizioni produttive, non essendo stato incluso tra i codici ATECO strategici.

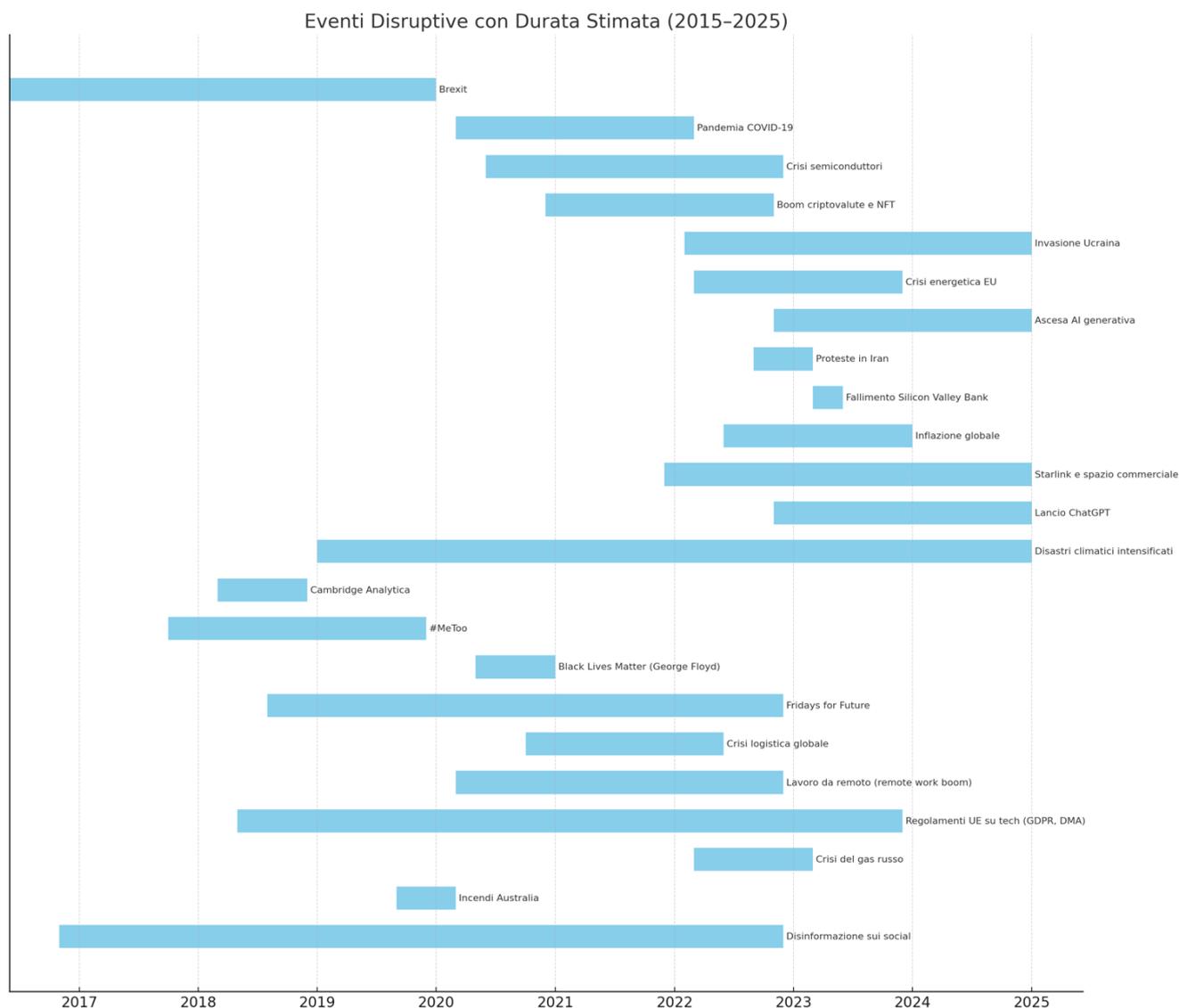


Figura 2 - Eventi dirompenti degli ultimi 10 anni

Il **2022** è stato l'anno in cui – anziché rientrare nella normalità post-pandemica – le difficoltà del comparto si sono aggravate con il deflagrare del conflitto in Ucraina e con la contemporanea crisi di produzione di semiconduttori.

Gli aspetti negativi della guerra, l'aumento dei prezzi dell'energia, i problemi di approvvigionamento di molti componenti e la complessiva incertezza economica **hanno modificato il corso della ripresa del settore, rallentandolo** in modo significativo.

Questo contesto ha coinciso con il processo di trasformazione che il settore sta attraversando, nel quadro delle sfide imposte dai **target di decarbonizzazione** dell'UE.

Negli ultimi 4 anni, si è registrata una **contrazione di circa 10,8 milioni di immatricolazioni** nell'insieme dei Paesi dell'Unione Europea (600.000 in Italia). Un dato che è conseguenza dell'inedito e complesso scenario entro cui il comparto Automotive si è dovuto misurare.

Adesso la vera sfida consiste:

- nell' **interpretare correttamente i segnali che il mercato sta dando**, richiedendo un impegno raddoppiato da parte dei governi e delle amministrazioni pubbliche a tutti i livelli per elaborare politiche in grado di rendere la presente legislatura UE effettivamente funzionale alle esigenze di decarbonizzazione, secondo metodologie e linee di azione compatibili con la necessità di rilanciare il futuro economico e sociale del comparto europeo dell'Automotive;
- nel migliorare il **quadro normativo** europeo e nazionale per il corretto svolgimento del mercato.

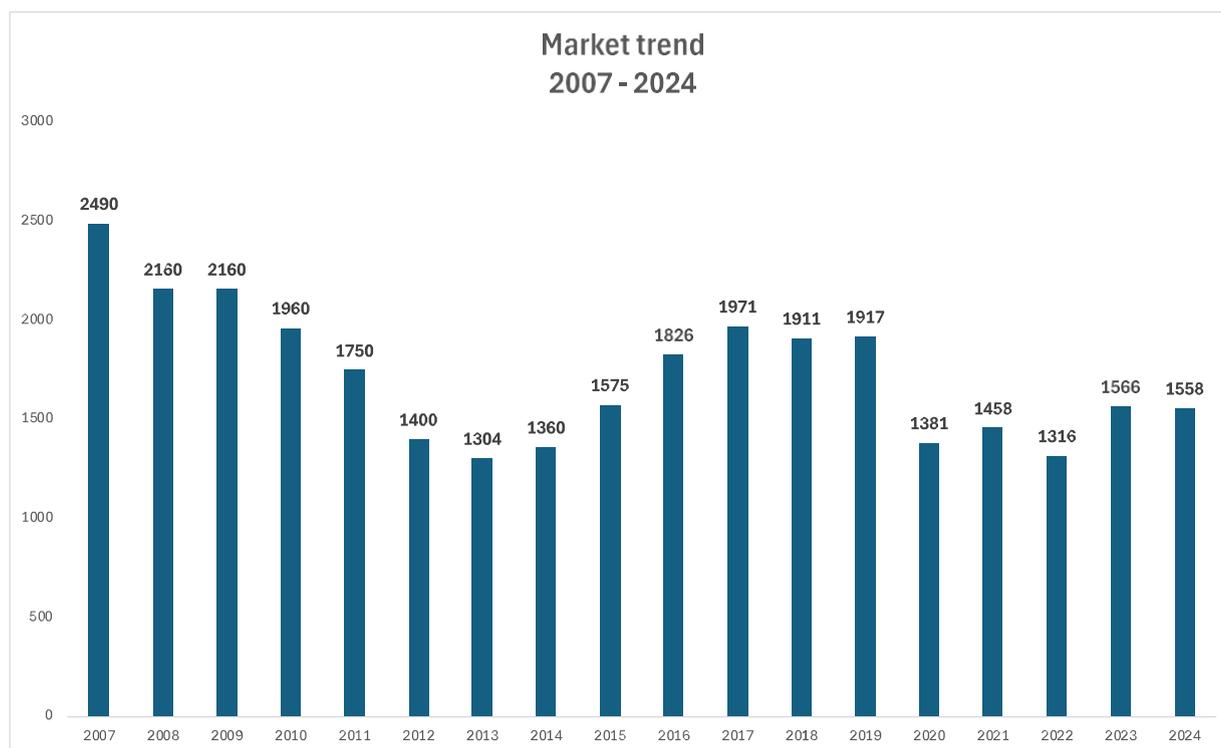


Figura 3 - Immatricolazioni di auto nuove in Italia dal 2007 al 2024

2. SFIDE

2.1 Il ruolo dei concessionari

I concessionari europei sono coinvolti da un profondo processo di trasformazione, in cui il modello di produzione e distribuzione dei veicoli si sta evolvendo sia a causa dell'impatto delle **nuove tecnologie** che del cambiamento delle **aspettative da parte di clienti e operatori**.

La distribuzione sul territorio del prodotto-veicolo si fonda sull'impegno dei concessionari sempre più orientato alla **soddisfazione dei consumatori**, assicurando supporto nelle scelte, assistenza tecnica ed operativa, servizi sempre più calibrati sulle esigenze del singolo cliente e del singolo operatore.

Si tratta di un **ruolo determinante per la governance** di un modello di sviluppo della mobilità e del sistema dei trasporti sempre più sensibile alle problematiche connesse ai target di sostenibilità ambientale e di decarbonizzazione.

2.2 Nuovi modelli di business

Negli ultimi 30 anni, i produttori di veicoli e i loro marchi hanno optato per un modello di distribuzione regolato attraverso "**Contratti di Concessione**", in conformità con i successivi regolamenti di esenzione per categoria che sono stati emanati all'interno dell'UE, come strumento specifico per il settore Automotive nell'ambito del trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE).

Con la diffusione degli strumenti digitali, che hanno facilitato l'e-commerce, alcuni costruttori hanno deciso di evolvere il loro modello distributivo e contrattuale con i concessionari verso il cosiddetto "**Modello di Agenzia (Genuino)**", in base al quale l'agente (fino ad ora concessionario) rappresenta direttamente la casa costruttrice, cedendo gran parte dell'autonomia aziendale che possiede in veste di Dealer al produttore o al marchio.

Si tratta di un processo di trasformazione che evidenzia come non esista una formula valida per ogni contesto di brand per sviluppare proficuamente le proprie attività all'interno della catena del valore, ma che sia necessario individuare il **modello di business ottimale nell'ambito di ogni singolo contratto**, in modo da conseguire una vera situazione "win-win" nel quadro di una relazione che deve essere duratura e solida affinché l'utente finale possa essere il massimo beneficiario.

In questo contesto, è necessaria una certa **vigilanza rispetto ai modelli denominati come “contratti di agenzia non autentici”**, in cui il concessionario è limitato nella sua autonomia a stabilire i termini e le condizioni operative per clienti ed operatori, pur continuando a sostenere alcuni costi o investimenti e quindi dei rischi.

Nel merito, si evidenzia che la Commissione UE, nel corso dell'iter di estensione del **MVBER** (Motor Vertical Block Exemption Regulation), **ha espresso una certa reticenza nel considerare idonea questa soluzione contrattuale ibrida**, come si è cercato di chiarire nelle Linee Guida del Regolamento MVBER, a causa delle contingenze legali che potrebbero presentarsi sia per i marchi sia per i rivenditori, ove non dovessero essere qualificati come “Agenti genuini”, ai sensi del diritto UE.

Al momento, si stanno verificando **notevoli complicazioni e importanti ritardi nell'applicazione del “contratto di agenzia”** per i marchi che stanno tentando di intraprendere questa strada; nello stesso tempo, stanno aumentando i dubbi sull'effettiva riduzione dei costi di distribuzione, che sulla carta avrebbe dovuto rappresentare uno dei punti di forza (del “Modello di Agenzia”).

I **marchi asiatici**, in particolare cinesi, che stanno arrivando nei mercati europei stanno mostrando una preferenza per la distribuzione dei loro prodotti a favore del “Contratto di Concessione”.

2.3 La crisi demografica

La **dispersione delle competenze sul territorio** è un'altra delle sfide che l'UE deve affrontare e che si affianca alle altre due trasformazioni chiave: la digitalizzazione e la transizione ecologica.

Tutto ciò non può essere compreso senza un deciso **impulso a favore del talento** e senza la necessaria coesione territoriale.

Il comparto dell'Automotive nel suo complesso non è estraneo ai fenomeni di spopolamento e invecchiamento della popolazione, in termini di **riduzione della domanda, cambiamento delle preferenze** dei consumatori e, naturalmente, di **carenza di forza lavoro** qualificata.

È tangibile il **pericolo che le aree più spopolate vengano tagliate fuori** da tutte le attività e i servizi di supporto e di orientamento verso le tecnologie meno impattanti che può offrire il Dealer ai suoi clienti.

Così come è tangibile il **rischio di un sempre minore know-how** nelle attività tecniche e di servizio, a causa della crescente difficoltà a coinvolgere i giovani a

entrare come soggetti attivi nel mondo dell'Automotive.

Si tratta di uno scenario che rischia di far venire meno la funzione di vera e propria **spina dorsale** economica e sociale che riveste il concessionario per il comparto nazionale ed europeo dell'Automotive.

Queste aziende sono presenti in tutta Italia e in tutta Europa: **in ogni città e in ogni provincia c'è una concessionaria attiva**. Si tratta realtà economiche e produttive che investono nel territorio al 100% e non "delocalizzano" la loro attività.

2.4 Decarbonizzazione

La precedente legislatura UE ha elaborato e promulgato un'ampia serie di **misure legislative e regolamentari (Green Deal) volte ad accelerare la transizione** verso un sistema di trasporto più pulito e sostenibile in Europa, riducendo le emissioni di gas serra e migliorando la qualità dell'aria.

A fronte del nobile obiettivo strategico orientato a migliorare l'ambiente e ridurre le emissioni climalteranti prima ancora di quelle inquinanti – a cui tutti i Dealer intendono dare il proprio concreto contributo – la produzione regolamentare promossa dalla Commissione è risultata quantitativamente **eccessiva**, palesemente **dirigistica**, troppo spesso **incoerente**, fortemente **condizionata da spinte lobbistiche** e utilizzata per **finalità politico-ideologiche**.

In particolare, nell'ambito del pacchetto "**Fit-for-55**", il Regolamento sui target di emissione di CO₂ del marzo 2023 che prevedeva di ridurre le emissioni di CO₂ del 55 % per le autovetture nuove e del 50 % per i furgoni nuovi rispetto ai livelli del 2021 tra il 2030 e il 2034 e di ridurre le emissioni di CO₂ del 100 % sia per le autovetture che per i furgoni nuovi, a partire dal 2035, ha manifestato un approccio metodologico del tutto slegato dalle finalità di conseguimento della neutralità carbonica, promuovendo un **approccio orientato esclusivamente al calcolo delle emissioni di CO₂ al tubo di scappamento (TTW, Tank to Wheels)**, ignorando quindi le emissioni (carbon footprint) generate dalla fonte energetica che alimenta il veicolo e dai processi prima, durante e dopo l'utilizzo del veicolo stesso.

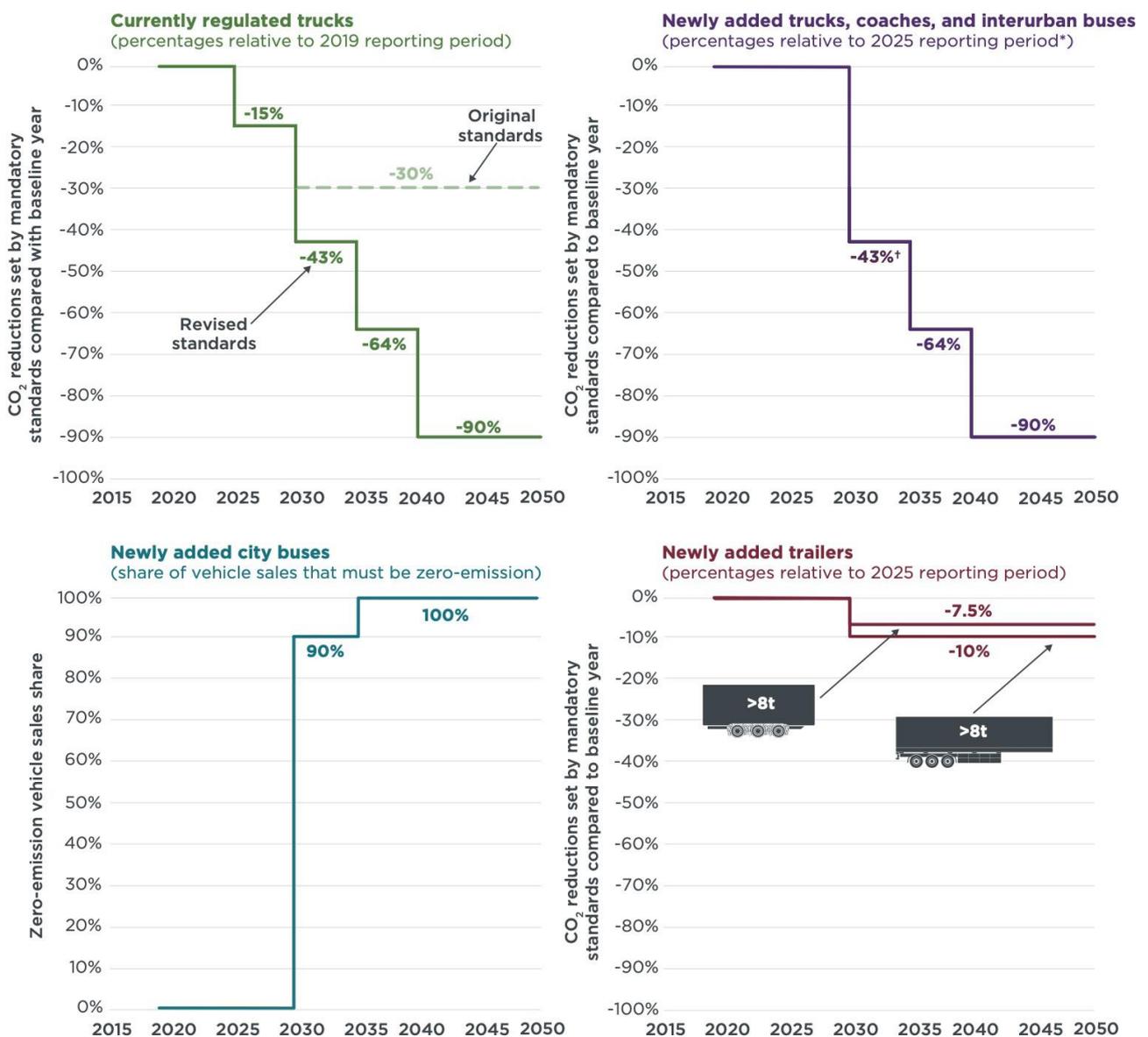
Ne è derivato un assetto regolamentare che - finendo per condizionare anche il successivo Regolamento sui target CO₂ degli HDV – ha come unica ricaduta quella di affidare ad un'**unica soluzione tecnologica**, quella delle **BEV – Battery Electric Vehicle** - i destini della transizione dei trasporti.

Si tratta di una prospettiva che appare **astratta** e **poco realistica**, alla luce delle

effettive tendenze del mercato reale, che sta dimostrando di non gradire le BEV, sia per i problemi di natura economica che per quelli di natura funzionale.

È ineludibile un complessivo intervento di **revisione dei Regolamenti sui target CO2** sia per LDV sia per HDV, in senso più pragmatico, "technology neutral" e aderente alle logiche di mercato, applicando con il dovuto rigore le clausole di revisione che gli stessi Regolamenti prevedono e che sono propedeutici a **superare l'approccio mono-tecnologico** dei Regolamenti vigenti.

Target Specifici per HDV (rappresentazione grafica ICCT):



* The reference period for vehicle groups 1, 2, 3, 11, 12, and 16 is the 2021 reporting period
 † Vocational vehicles do not have a target for 2035

2.4.1 Regolamento CAFE

Il contesto regolamentare confuso e frastagliato elaborato dalle precedenti legislature UE ha generato una fase di **estrema confusione** per l'intero tessuto industriale e commerciale dell'Automotive.

Il **processo di elettrificazione** - fortemente indirizzato dai regolamenti europei - si sta dimostrando **molto più rallentato del previsto**, con una quota di mercato di EV in Italia che non supera il 5% (in Europa il 13%) al 2025, e un andamento della domanda che non si avvicina nemmeno parzialmente al trend previsto dalla pianificazione del PNIEC nazionale, che fissa in 6 milioni di auto elettriche il target di mercato LDV per il 2030.

NEW CAR REGISTRATIONS BY MARKET AND POWER SOURCE
YEAR TO DATE

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ¹			OTHERS ²			PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 24/23
Austria	44.622	47.621	-6,3	16.919	16.956	-0,2	64.099	50.630	+26,6	13	21	-38,1	84.004	77.354	+8,6	44.132	46.568	-5,2	253.789	239.150	+6,1
Belgium	127.703	93.285	+36,9	67.034	100.308	-33,2	41.305	36.781	+12,3	3.520	3.593	-2,0	186.836	200.994	-7,0	21.879	41.714	-47,5	448.277	476.675	-6,0
Bulgaria	1.865	1.874	-11,2	467	355	+31,5	1.005	693	+45,0	0	1	-100,0	32.818	28.665	+14,5	6.966	6.136	+13,9	42.941	37.724	+13,8
Croatia	1.793	1.637	+9,5	1.405	992	+41,6	17.736	12.875	+37,8	1.404	1.722	-18,5	30.479	28.639	+6,4	12.203	11.829	+3,2	65.020	57.694	+12,7
Cyprus	1.193	788	+51,4	664	511	+29,9	6.438	5.633	+14,3	0	0		6.394	7.360	-13,1	368	448	-17,9	15.057	14.740	+2,2
Czechia	10.920	6.680	+63,5	4.826	5.251	-8,1	50.973	40.287	+26,5	4.817	4.025	+19,7	110.895	115.971	-4,4	49.166	49.205	-0,1	231.597	221.419	+4,6
Denmark	89.199	62.715	+42,2	7.092	17.276	-58,9	29.869	30.266	-1,3	0	1	-100,0	39.906	54.355	-26,6	7.048	8.132	-13,3	173.114	172.745	+0,2
Estonia	1.320	1.445	-8,7	1.268	960	+126,4	11.536	9.067	+27,2	146	66	+121,2	6.695	8.846	-24,3	4.421	2.836	+55,9	25.386	22.820	+11,2
Finland	21.868	29.535	-26,0	14.863	18.087	-17,8	22.505	22.376	+0,6	160	470	-66,0	11.255	12.910	-12,8	3.413	4.124	-17,2	74.064	87.502	-15,4
France	290.614	298.219	-2,6	146.392	162.950	-10,2	588.895	432.299	+36,2	59.805	67.944	-12,0	507.755	641.582	-20,9	124.951	171.728	-27,2	1.718.412	1.774.722	-3,2
Germany	380.609	524.219	-27,4	191.905	175.724	+9,2	755.493	664.580	+13,7	14.115	14.845	-4,9	991.948	978.660	+1,4	483.261	486.581	-0,7	2.817.331	2.844.609	-1,0
Greece	8.707	6.379	+36,5	8.262	8.836	-6,5	57.917	41.550	+39,4	3.431	3.775	-9,1	48.923	56.291	-13,1	9.835	17.653	-44,3	137.075	134.484	+1,9
Hungary	8.565	5.799	+47,7	5.695	5.542	+2,8	56.034	45.022	+24,5	363	562	-35,4	36.280	37.752	-3,9	14.674	13.043	+12,5	121.611	107.720	+12,9
Ireland	17.459	22.852	-23,6	12.538	10.382	+20,8	26.839	25.039	+7,2	0	0		36.732	36.878	-0,4	27.628	27.249	+1,4	121.196	122.400	-1,0
Italy	65.620	66.287	-1,0	51.792	68.464	-24,4	623.665	566.387	+10,1	146.806	144.696	+1,5	456.052	447.451	+1,9	215.294	273.866	-21,4	1.559.229	1.567.151	-0,5
Latvia	1.270	1.787	-28,9	798	352	+126,7	6.095	5.475	+11,3	374	346	+8,1	5.848	7.965	-26,6	2.944	3.003	-2,0	17.329	18.928	-8,4
Lithuania	1.779	2.105	-15,5	1.685	1.059	+59,1	13.891	10.781	+28,8	577	461	+25,2	7.844	10.018	-21,7	4.346	3.242	+34,1	30.122	27.666	+8,9
Luxembourg	12.778	11.033	+15,8	3.831	4.802	-20,2	10.460	9.462	+10,5	0	0		13.824	16.332	-15,4	5.766	7.476	-22,9	46.659	49.105	-5,0
Malta	2.886	1.515	+90,5	515	990	-48,0	1.410	1.638	-13,9	0	1	-100,0	2.558	2.668	-4,1	294	624	-52,9	7.663	7.436	+3,1
Netherlands	132.166	113.967	+16,0	52.581	47.096	+11,6	107.124	89.980	+19,1	2.186	2.407	-9,2	83.407	112.215	-25,7	3.763	3.966	-5,1	381.227	369.631	+3,1
Poland	16.564	17.070	-3,0	14.990	13.279	+12,9	248.531	189.983	+30,8	16.563	12.604	+31,4	206.054	196.453	+4,9	48.866	45.643	+7,1	551.568	475.032	+16,2
Portugal	41.757	36.390	+14,7	28.346	27.146	+4,4	35.020	28.859	+21,3	15.077	11.211	+34,5	71.072	72.030	-1,3	18.443	23.987	-23,1	209.715	199.623	+5,1
Romania	9.795	14.438	-32,2	-	-		58.470	43.401	+34,7	15.392	17.378	-11,4	49.005	51.801	-5,4	14.843	16.062	+14,8	151.105	143.080	+5,6
Slovakia	2.227	2.346	-5,1	2.243	2.997	-25,2	28.206	24.183	+16,6	1.807	1.812	-0,3	44.118	41.412	+6,5	14.808	15.253	-2,9	93.409	88.003	+6,1
Slovenia	3.148	4.300	-27,3	1.162	1.156	+0,5	5.572	7.098	-21,5	834	504	+65,5	32.644	27.432	+19,0	9.658	8.404	+14,9	53.018	48.924	+8,4
Spain	57.374	51.611	+11,2	58.558	62.165	-5,8	392.365	302.988	+29,5	33.521	26.343	+27,2	378.687	387.609	-2,3	96.380	118.646	-18,8	1.016.885	949.362	+7,1
Sweden	94.333	112.179	-15,9	63.113	61.058	+3,4	27.409	23.581	+16,2	5.234	6.834	-23,4	60.722	62.347	-2,6	18.771	23.821	-21,2	289.582	289.820	-0,8
EUROPEAN UNION	1.447.934	1.538.106	-5,9	758.944	814.294	-8,8	3.288.862	2.720.914	+20,9	328.145	321.622	+1,4	3.542.755	3.721.990	-4,8	1.267.741	1.431.239	-11,4	10.632.381	10.548.165	+0,8
Iceland	2.861	8.776	-69,7	1.646	1.755	-6,2	2.091	2.889	-27,6	3	3	+0,0	1.551	1.711	-9,4	2.281	2.409	-5,3	10.233	17.543	-41,7
Norway	114.396	104.588	+9,4	3.489	10.169	-65,7	6.869	7.584	-9,4	9	2	+350,0	986	1.493	-34,0	2.938	3.117	-5,7	128.687	126.953	+1,4
Switzerland	46.141	52.728	-12,5	20.801	23.220	-10,4	80.513	68.830	+17,0	23	71	-67,6	69.527	83.866	-17,1	22.530	23.489	-4,1	239.535	252.214	-5,0
EFTA	163.198	166.092	-1,7	25.936	35.144	-26,2	89.473	79.303	+12,8	35	76	-53,9	72.064	87.070	-17,2	27.749	29.025	-4,4	378.455	396.710	-4,6
United Kingdom	381.970	314.687	+21,4	167.178	141.311	+18,3	689.973	601.071	+14,8	0	0		658.853	774.484	-14,9	54.804	71.501	-23,4	1.952.778	1.903.054	+2,6
EU + EFTA + UK	1.993.102	2.018.885	-1,3	952.058	990.749	-3,9	4.068.308	3.401.288	+19,6	326.180	321.698	+1,4	4.273.672	4.583.544	-6,8	1.350.294	1.531.765	-11,8	12.963.614	12.847.929	+0,9

¹ Includes full and mild hybrids

² Includes fuel cell electric vehicles (FCEVs), natural gas vehicles (NGVs), LPG, E85/ethanol, and other fuels

Source: ACEA

Figura 4 - Mercato Europeo

Nel contempo, **il mercato degli HDV ad alimentazione elettrica è sostanzialmente inesistente (24 veicoli >= 16 ton su un totale di 213 veicoli nel 2024)** e non evidenzia alcun segnale di start-up.



Dati UNRAE

Figura 5 - Immatricolazioni in Italia

In questo modo, gli ambiziosi obiettivi stabiliti dalla normativa europea si confrontano con la realtà del comportamento dei consumatori e degli operatori professionali, dimostrando di essere **irrealistici, più che "ambiziosi"**.

Diversi sono i fattori che stanno ostacolando la diffusione dei BEV, non solo in Italia ma in tutta l'UE, con pochissime eccezioni: **costi** elevati di investimento, crescenti costi dell'energia, scarsa e disomogenea diffusione dei punti di ricarica (colonnine) di potenza adeguata, difficoltà di installazione dei **"wallbox"** domestici per molti utenti, scarsa e incerta **autonomia** di percorrenza, **tempi di ricarica** incompatibili con le esigenze di utenti e operatori, valore di **pay-back** dell'usato del tutto inadeguato, limitata **capacità di carico** per gli HDV.

A queste criticità, si aggiunge la consapevolezza, sempre più evidente, da parte della cittadinanza che **le BEV non sono particolarmente virtuose sul piano ambientale**, in particolare nella riduzione delle emissioni climalteranti, considerando il mix energetico dell'elettricità ancora prevalente da fonti fossili e l'impatto notevole generato dai processi di produzione, distribuzione e smaltimento delle batterie.

Al punto che **l'Autorità AGCM (Antitrust) Italiana ha vietato l'uso del claim "Emissioni Zero" per le BEV**, non essendo nella realtà autovetture ad emissioni zero, e ha intimato (Moral Suation) alcune case automobilistiche su tale tipo di pubblicità di fatto ingannevole. Recentemente la ACGM ha avviato indagini per l'uso di informazioni distorte in materia di autonomia di marcia relativamente a

determinati prodotti, soprattutto di alta gamma, di altri costruttori.

Come conseguenza di tutto ciò, già nell'ambito del triennio 2025-27, il comparto dell'Automotive europeo si trova nelle condizioni di poter ricevere **molte multimilionarie** per il mancato rispetto dei target di emissione di CO₂ al 2025 (TTW), ridotti a 93,6 g/Km di CO₂, pari a -15% rispetto al 2019.

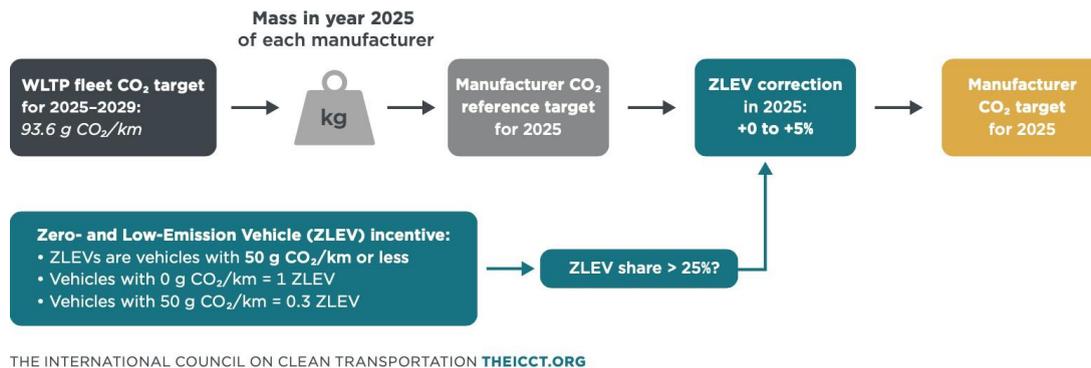


Figura 6 - Schema calcolo multe a carico dei costruttori

Si tratta di uno scenario disastroso anche per i concessionari che saranno ancora più chiamati ad assorbire quote crescenti di **veicoli elettrici, anche "auto immatricolati"** che il mercato rifiuta, come effetto dei tentativi che faranno le case costruttrici per limitare le multe CAFE.

Il probabile ricorso ad un contingentamento della produzione di veicoli termici ridurrà nel contempo l'offerta sul mercato delle auto nuove, con un conseguente effetto di consolidamento del circolante vetusto e insicuro sulle strade, che significa favorire un processo esattamente opposto a quello che tutti auspicano. È il cosiddetto **"effetto Cuba"**.

Riguardo al **quadro sanzionatorio CAFE per gli HDV**, nelle norme originarie, a partire dal 2025, veniva applicata una sanzione di 4.250 euro per veicolo per ogni gCO₂/km superata, che aumentava a 6.800 euro nel 2030.

Nella revisione, quest'ultima è stata eliminata, e la sanzione di 4.250 euro si applica a tempo indeterminato dal 2025 in poi, senza la spalmatura triennale accordata per gli LDV (**deprecabile il fatto che l'Industrial Action Plan for European Automotive Sector non abbia preso in considerazione gli HDV**).

La sanzione a carico dei produttori si basa sulla struttura dell'allestimento di ciascun veicolo pesante, in ogni caso, **il produttore medio di veicoli pesanti rischia una multa di 90 milioni di euro** se non raggiunge l'obiettivo di CO₂ per ogni 1% in un anno in qualsiasi anno successivo al 2025.

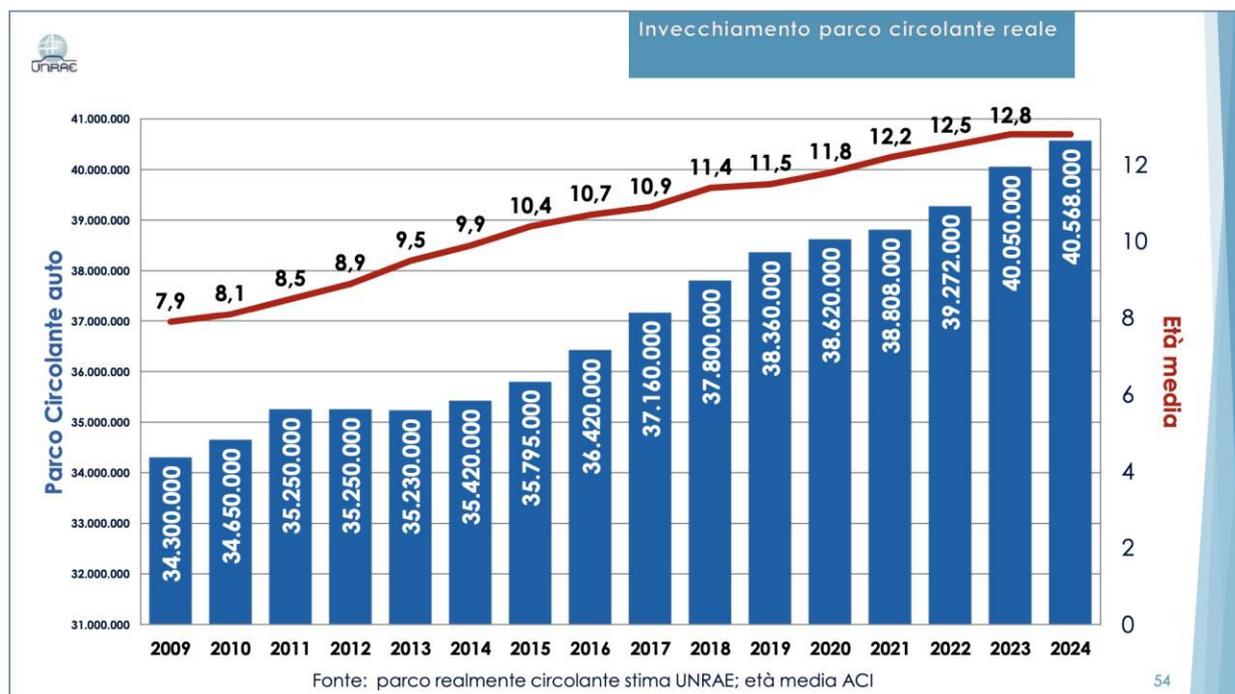
2.4.2 Invecchiamento del parco veicoli

Esiste un **rischio reale di frammentazione del mercato** in Italia e in tutta l'UE se non si affronta il problema dell'accessibilità economica e dell'accesso a infrastrutture sufficienti in tutti gli Stati membri.

La problematica non riguarda solo le auto elettriche, mediamente più costose del 25/30% rispetto alle pari categorie ad alimentazione termica, ma anche le gamme più richieste, che hanno subito considerevoli **incrementi di listino** negli ultimi 3 anni (per via dell'evoluzione dei contenuti standard di sicurezza e di elettrificazione).

Questo rischio si riflette già nei dati attuali: nei paesi del Nord Europa, laddove il PIL medio pro-capite è di circa 57.000 euro, il parco autovetture con un'età media inferiore ai **9 anni e 7 mesi**. D'altra parte, la stragrande maggioranza dei paesi dell'Est Europa, con PIL inferiori a 22.500 euro, il parco autovetture ha un'età media superiore ai **15 anni e 3 mesi**.

L'Italia, con un PIL medio pro-capite di circa 35.000 euro, ha una delle flotte più vetuste d'Europa: nel settembre 2024 l'anzianità del parco autovetture ha continuato ad aumentare ed ha raggiunto ormai la media di **13 anni e 8 mesi**.



A fine 2024 il parco circolante delle autovetture stimato da UNRAE tocca i 40,568 milioni di unità. L'età media del parco dovrebbe rimanere allineata sui 12,8 anni del 2023, in progressiva crescita dal 2009, per il contesto globale e la conseguente debolezza del mercato auto che ne rallenta il processo di rinnovo, con effetti negativi sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

Figura 7 - Evoluzione del circolante e anzianità

Il rallentamento del mercato, riconducibile ad un quadro di incertezza sia economico-sociale che regolamentare, è destinato a generare un **invecchiamento** ulteriore e progressivo del parco, con effetti diametralmente opposti rispetto alle tendenze necessarie per il raggiungimento del target di decarbonizzazione.



Figura 8 - Circolante per categoria Euro

Intervenire sulla semplificazione e sull'alleggerimento della fiscalità a carico dell'auto (abbandonando le politiche di "Ecobonus" che hanno un effetto solo alterante nei tempi e non sulle scelte) diventa sempre più indispensabile per creare le condizioni di ecosistema generale che può favorire la ripresa del mercato.

Detrazione IVA

Imprese: detrazione IVA al 100% per i veicoli strumentali (tassisti e delle società di noleggio) e una detrazione del 40% per quelli non assegnati.

Professionisti: la detrazione IVA è al 40%, mentre per gli agenti di commercio, la detrazione IVA è al 100%.

Deducibilità dei costi

Imprese: 100% per i veicoli strettamente strumentali all'attività, scendendo al 70% per quelli assegnati ai dipendenti e limitandosi al 20% per quelli non assegnati.

Professionisti: 20%, riflettendo un uso del veicolo meno centrato sull'attività rispetto alle imprese.

Agenti di commercio: fino all'80% dei costi

Limiti della deducibilità dei costi

Gli autoveicoli e i van presentano un limite per l'acquisto di 18.075,99 euro, che si incrementa a 25.822,84 euro per gli agenti di commercio.

Nel caso di leasing o noleggio, la soglia massima deducibile è di 3.615,20 euro annuali, che aumenta a 5.164,57 euro annui per gli agenti.

Descrizione	Azienda	Agente	Uso Promiscuo	Società di noleggio
% deducibilità	20%	80%	70%	100%
Costo deducibile annuo	€ 904	€ 5.061	€ 5.196	€ 6.557
% detraibilità IVA	40%	100%	40%*	100%
IVA detraibile	€ 2.308	€ 5.770	€ 2.308	€ 5.770

Figura 9 - Schema indicativo fiscalità Auto italiana

Mentre il confronto con la fiscalità delle auto aziendali in uso promiscuo per i paesi europei da una chiara indicazione della direzione che dovremmo prendere in Italia:

Paesi	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia 	18.076	20%	3.615	40%
Germania 	Illimitata	100%	Illimitato	100%
Gran Bretagna 	Illimitata	100%	Illimitato	50%
Spagna 	Illimitata	100%	Illimitato	100%

Figura 10 - Confronto della fiscalità dell'auto aziendale con i principali mercati europei

2.4.3 Elettrificazione: processo critico

Aver messo l'accento – mediante un processo normativo comunitario di tipo dirigistico e poco attento alle ricadute economiche, sociali ed occupazionali – esclusivamente alla promozione dell'auto elettrica (**dimenticando la decarbonizzazione!**) sta creando un' **Europa a due velocità**: da una parte i paesi più ricchi, che possono "permettersi" di acquistare più agevolmente modelli di ultima generazione – anche per la maggior presenza di consistenti flotte aziendali e famiglie con 2 o più autovetture – dall'altra i paesi con PIL medio-basso – tra cui l'Italia - che tendono a considerare **non prioritario l'acquisto di un'auto nuova**, ancor più se è elettrica o elettrificata (PHEV o MHEV).

Il risultato è che in Italia e nei paesi con reddito medio-basso, **la quota di mercato delle autovetture BEV oscilla da mesi tra il 4 e il 5%**, che raggiunge il 9/10% se si considerano anche le PHEV.

Si tratta di dati che evidenziano la sostanziale impossibilità a raggiungere i target di previsione del PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima), che prefigurano un outlook di ben 6 milioni di BEV circolanti in Italia al 2030 (a 5 anni dal timing del PNIEC), **il circolante reale delle BEV è pari ad appena 250.000 unità.**

Di fatto, anziché aumentare, **il processo di elettrificazione del parco veicoli sta regredendo in tutta Europa**, con una quota complessiva di mercato a livello UE

che è **stazionario al 15/16%** (usiamo solo il dato delle elettriche e non delle elettrificate).

La “velocità di crociera” richiesta dagli obiettivi UE sulla elettrificazione è assai più lenta del previsto e appare sempre più chiaro che i target prefissati dalla programmazione sia europea che nazionale saranno verosimilmente falliti.

Il fallimento dell'elettrificazione in Europa richiama anche le ricadute che si generano a livello industriale. È tangibile il rischio di una forte dipendenza da materie prime e tecnologie delle batterie provenienti e fornite da aziende extra-europee e lo **squilibrio creato da un'offerta di prodotti e componenti a basso costo provenienti dalla Cina** e dall'Estremo Oriente, in grado di ridurre di molto la concorrenzialità e la marginalità delle aziende Italiane ed Europee del comparto automotive.

2.4.4 Non esiste un'unica soluzione: il ruolo strategico dei Biocarburanti

In questa corsa condizionata da obiettivi e scadenze davvero ambiziosi, al punto da essere considerati irrealistici, occorre ampliare l'offerta di tecnologie per la decarbonizzazione, valorizzando il principio della **“piena neutralità tecnologica”**, riconosciuta dalla stessa Commissione UE ma non recepita, che deve riflettersi su una maggiore flessibilità delle scadenze e il riconoscimento definitivo dei **carburanti rinnovabili – Biofuels, Biometano, Bioetanolo, HVO**, ecc. – come vettori ammessi a pieno titolo anche all'indomani della scadenza del 2035 (2040 per gli HDV) per il sostanziale azzeramento delle emissioni climalteranti per i veicoli di nuova immatricolazione (superando di fatto il bando ai motori ICE).

Si tratta quindi di spostare l'approccio metodologico relativo al calcolo delle emissioni della CO₂ dal ciclo **“Tank-to-Wheel”** (o al tailpipe), ai cicli ambientalmente più virtuosi ed esaustivi, ossia il **ciclo “Well-to-Wheel”**, che considera almeno anche l'intensità carbonica del mix energetico che alimenta il veicolo, e il **ciclo “Life Cycle Assessment”**, che considera il carbon footprint dell'intero ciclo di vita del veicolo.



Figura 11- Metodi di calcolo delle emissioni CO₂

Questo spostamento di approccio metodologico rappresenta la base da cui ripartire per la revisione dei Regolamenti sui target delle emissioni di CO₂, sia per gli LDV che per gli HDV, rappresentando il **criterio più tangibile per contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione** di mobilità e logistica.

Quindi, occorre certamente proseguire con la promozione dei veicoli elettrificati (**BEV, PHEV, FCEV**), laddove si va verso una produzione dell'energia elettrica sempre più pulita e rinnovabile e tenendo conto dei valori che tale tecnologia rappresenta in termini di efficienza energetica, di impatto positivo per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la silenziosità di esercizio, quindi – tenendo conto delle sue peculiarità funzionali - in termini di soddisfazione della **mobilità urbana** e di **breve raggio**.

Occorre valorizzare, allo stesso tempo, tutte le tecnologie che possono contribuire a decarbonizzare il trasporto terrestre, a partire dagli attuali **motori a combustione alimentati da carburanti rinnovabili**, anche in una configurazione **ibrida** termico-elettrico.

Infatti, **soluzioni “carbon neutral” e “low emission”**, come i Biofuels, il Biometano, il Bio-LNG, l'HVO, il Bioetanolo, gli stessi carburanti sintetici (E-Fuels) dimostrano di essere perfettamente compatibili con i target di decarbonizzazione nei cicli W-t-W e LCA e, nello stesso tempo, hanno un peso specifico sul mercato che non è più possibile ignorare.

Ci sono fattori di funzionalità e di economicità - oltre che di beneficio ambientale - che dovrebbero suggerire alle Istituzioni UE il **pieno riconoscimento** di queste tecnologie, adeguando opportunamente gli attuali Regolamenti sui target CO₂, sia per gli LDV che per gli HDV, anche **anticipando la clausola di revisione prevista al 2026 per gli LDV e al 2027 per gli HDV**.

2.5 Ambiente digitale

Il Regolamento UE 2023/2854 del 13 dicembre 2023, recante norme armonizzate per l'accesso equo ai dati e il loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 ("**Data Act**"), è un passo importante verso l'eliminazione degli ostacoli operativi all'accesso dei dati nel settore Automotive, sia per il settore privato che per quello pubblico, preservando nel contempo gli incentivi a investire nella generazione di dati, garantendo un controllo equilibrato sui dati per i suoi creatori.

La caratteristica più distintiva del Data Act è la sua enfasi sul dare sia agli individui che alle aziende un maggiore controllo sui propri dati. La legislazione rafforza il

diritto alla **portabilità dei dati**, consentendo di copiare o trasferire facilmente i dati generati attraverso oggetti, macchine e dispositivi intelligenti tra diversi servizi, il tutto sulla base di uno sviluppo giuridico orientato a garantire **pari opportunità nell'ambiente digitale**, promuovere un mercato dei dati competitivo e aperto, stimolare l'innovazione.

In questo contesto, il "**veicolo connesso**", inteso come scambio di dati tra veicolo, conducente e infrastruttura, è una delle tante tecnologie strategiche per l'evoluzione futura della mobilità e della logistica funzionali al miglioramento degli standard di sicurezza, comfort e infotainment.

L'attuale priorità per le case automobilistiche – supportate anche dalla recente programmazione dei "Piani d'Azione" UE per l'Automotive - è quella di includere tutte le possibili **opzioni di connettività** nei loro veicoli. Le automobili di oggi sono dotate di diverse opzioni di connettività, molte delle quali si basano su una connessione Internet per funzionare.

Si tratta di un mercato destinato ad espandersi a livello globale, il cui fatturato si prevede possa raggiungere gli oltre **175 miliardi di euro entro il 2030**, di cui l'Europa rappresenta il secondo mercato dopo gli USA (fonte: Precedence Research).

Il Data Act del 2023 consente un accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli destinato a modellare il settore Automotive nei prossimi anni, soprattutto quando avrà luogo la progressiva introduzione del **veicolo autonomo e connesso**.

Proprio a causa dell'impatto di questi progressi per l'ecosistema automobilistico, è necessario andare oltre e dotarsi di una **regolamentazione settoriale specifica**, ma compatibile con il regolamento MVBBER, in modo che i produttori di veicoli e componenti, i concessionari e i cittadini possano esercitare il loro diritto di accesso ai dati generati dai veicoli.

Un altro elemento cruciale in questa equazione è l'irruzione dell'**Intelligenza Artificiale (AI)**, che sta già svolgendo un ruolo chiave in aree sensibili come la **guida autonoma**, la **sicurezza stradale** e la **cybersecurity**.

L'integrazione dell'intelligenza artificiale nell'ecosistema automobilistico sta avanzando rapidamente, promettendo anche miglioramenti significativi nell'efficienza e nella sicurezza dei veicoli. Tuttavia, questo progresso introduce anche nuove sfide per la **sicurezza informatica**, poiché le auto connesse e autonome sono vulnerabili agli attacchi informatici che potrebbero compromettere la sicurezza degli occupanti e l'integrità dei sistemi di regolazione del traffico.

Nello sviluppo di questa offerta devono essere inclusi i dealer per garantire corretta informazione, giusti prezzi e servizio in caso di necessità.

Vale la pena ripetere ed evidenziare come sia in gioco, riguardo questo tema, la sicurezza stradale che potrebbe essere minacciata, ad esempio, da un attacco informatico mirato o da una cattiva calibrazione (da soggetti non adeguatamente istruiti e dotati di strumenti opportuni) dei sistemi di sicurezza.

2.6 Talento e formazione

La formazione è un fattore chiave per la competitività. Questo è stato ben compreso dall'industria automobilistica, in particolare dai Concessionari, che stanno facendo un grande sforzo per incrementare l'intensità e la qualità delle attività di formazione, al fine di rendere appetibile per le giovani generazioni l'occupabilità nel comparto Automotive.

Ciononostante, e secondo l'analisi effettuata da Federauto e basata sui Concessionari presenti in tutta l'UE, è necessario coprire 230.000 posti di lavoro (una media di 3 o 4 dipendenti per concessionario), di cui l'85% nell'attività post-vendita. Questa carenza di posti di lavoro è particolarmente acuta nell'aftermarket dei veicoli commerciali.

In breve, dimostra che **il settore non è particolarmente attrattivo per i potenziali giovani lavoratori e addetti**, sia per l'industria che per la distribuzione, da qui il problema dei posti vacanti nel settore Automotive.

In questo processo, l'inserimento e la valorizzazione del **talento femminile** nel settore automobilistico è fondamentale. L'ingresso delle donne nel mondo del lavoro è stato il fattore più decisivo nel mercato del lavoro dell'UE nel suo complesso negli ultimi decenni. Tuttavia, l'industria automobilistica, e più in particolare la distribuzione e la riparazione di veicoli, sembra non essere stata influenzata da questo processo, occorre adesso **aprire in modo deciso il mercato del lavoro del comparto alle risorse femminili.**

La diversità di genere deve cessare di rappresentare un'eccezione nel comparto Automotive e diventare un'opportunità per valorizzare le sinergie necessarie per rilanciare il settore, dando spazio a nuovi profili professionali in grado di **aumentare l'impegno, la reputazione e la sensibilità verso i clienti** delle aziende che svolgono le attività di commercio e distribuzione nel comparto Automotive.

In tale ambito, e soprattutto nel mondo del trasporto professionale, è la mancanza di infrastrutture idonee (aree di sosta) e di norme chiare (tempi attesa al

carico/scarico) che rivestono importanza cruciale.

2.7 Imprese competitive

Il contesto imprenditoriale europeo è stagnante. Fattori quali l'eccesso di regolamentazione, i prezzi dell'energia, l'impatto dell'inflazione, i target irrealistici della transizione ecologica e digitale e le politiche del lavoro e fiscali stanno generando uno stato di complessiva criticità per chiunque faccia impresa in Italia e nell'UE, in particolare nel mondo delle PMI.

Sebbene l'UE abbia un tessuto imprenditoriale molto solido, l'andamento dello sviluppo economico è in ritardo rispetto a quelli di altre importanti economie concorrenziali. Le aziende europee crescono più lentamente, investono meno in innovazione ed hanno **prestazioni insufficienti a contrastare la competitività dei prodotti extra-UE.**

Una delle prime cause – come ben messo in evidenza dal **Rapporto sulla Competitività** dell'Europa di Mario Draghi – risiede nell' **eccessivo onere normativo e regolamentare** che sta caratterizzando l'UE, che sta frenando lo sviluppo e compromettendo la competitività delle imprese.

Negli ultimi cinque anni sono state adottate più di 5.000 pagine di regolamento a livello dell'UE. Questa **inflazione normativa** sta avendo una notevole ripercussione in termini di capacità produttiva e di incremento dei costi per le aziende italiane ed europee, in particolare per le PMI.

I Concessionari – pur in un quadro di solida capacità finanziaria, almeno in Italia – soffrono particolarmente gli effetti di questa perdita generalizzata di produttività, a causa della loro **minore capacità di realizzare economie di scala.**

Si tratta di un quadro strategico davvero critico, in cui **l'Europa rischia di perdere il suo ruolo di leader nei settori della manifattura "tradizionale"** che ha storicamente guidato, in particolare nella filiera Automotive.

2.8 Il Fattore Dazi

I dazi minacciati o imposti dalla nuova Amministrazione USA riguardano in varia misura tutti i paesi che esportano i prodotti finiti e componenti del comparto Automotive negli Stati Uniti, **colpendo in modo particolare il settore automotive europeo**, già penalizzato da un processo di decarbonizzazione confuso, astratto e che si sta muovendo sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo.

Ed è proprio sul piano del **pragmatismo** che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa dell'Amministrazione USA.

Federauto è sempre stata contraria a guerre daziarie, perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione, ricadono sull'occupazione, finendo per essere misure destinate ad essere implementate in un contesto di continuo **stop&go** risultante degli inevitabili pesi e contrappesi con cui diventa indispensabile gestire i rapporti con i singoli Stati e con i singoli comparti dell'economia globale, creando una condizione di incertezza generalizzata (oltre che di perdita di credibilità per chi le promuove), che è il vero nemico di un mercato che ha bisogno di essere sostenuto da un contesto di serietà e di continuità normativa ed amministrativa se si vuole che si mantenga in salute.

Il settore dell'automotive ne è un paradigma: i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli USA, su quelle fabbricate negli USA da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee.

A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla **componentistica** e quello, indiretto, sulla **logistica** che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera.

Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni dei mercati finanziari che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di **non gradire queste misure**.

Proprio partendo dalle chiare risposte dei mercati finanziari, **Federauto auspica che l'Unione Europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati**, attraverso una mediazione efficace che, in particolare per un settore strategico come quello dell'Automotive, riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie - a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard dei regolamenti UE sulle emissioni CO2 - che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea e riportino il cliente-consumatore al centro delle politiche del settore.

Per lo specifico comparto dei concessionari, l'impatto dei dazi va calcolato nella misura di un occupato in meno per ogni mille autoveicoli di diminuzione delle vendite: **un calo di 50.000 veicoli può compromettere 5.000 posti di lavoro.**

Si tratta di una prospettiva preoccupante che mette in ulteriore grave difficoltà il settore della distribuzione degli autoveicoli, già attaccato da una lettura imprecisa e forzata della Direttiva sugli accordi verticali, che - se dovesse prevalere - porterebbe agli stessi **gravi effetti occupazionali.**

3. PROPOSTE D'AZIONE

Una dinamica di rilancio dell'Automotive presuppone un **modello di società** in cui la mobilità individuale, commerciale e la logistica industriale e la mobilità pubblica – e quindi l'automobile, i veicoli industriali e i Bus - **non siano considerati come un "male necessario"**.

I trasporti devono tornare ad essere intesi come un **sistema integrato**, in cui le diverse modalità di trasporto svolgono le proprie funzioni e missioni in relazione alla peculiarità richiesta.

Occorre superare prima possibile l'approccio secondo cui esistono modalità "buone" e modalità "cattive", occorre invece lavorare per creare le condizioni tecnologiche e di mercato affinché il sistema dei trasporti possa offrire il suo contributo concreto e misurabile ai target di **decarbonizzazione**, in un quadro di ottimizzazione funzionale e di sostenibilità sociale, economica e geopolitica.

3.1 Revisione dei Regolamenti sui target CO2

Federauto ritiene indispensabile che l'**Action Plan Automotive** della Commissione sia implementato dall'Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, a partire dalla profonda **revisione, in senso pragmatico e pluri-tecnologico, dei Regolamenti sui target CO2**, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti.

Occorre innanzitutto applicare le clausole di revisione dei Regolamenti EU/2023/851 sui target di emissione CO2 degli LDV e EU/2024/1610 sui target di emissione CO2 degli HDV, **anticipando di almeno 1 anno la scadenza** (da 2026 a 2025 per gli LDV e da 2026 a 2027 per gli HDV).

Si tratta quindi di **revisionare l'approccio metodologico sul calcolo della CO2**, superando il dogma delle emissioni al tailpipe (TTW), modificando sia il Regolamento per le autovetture (LDV) che quello per i veicoli pesanti (HDV) rispettando rigorosamente il principio della "**neutralità tecnologica**", anche ricorrendo ad un "**Carbon Correction Factor**", in grado di considerare "zero emission" (o "low emission") tutti i veicoli alimentati da **Renewable Fuels**, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

Nel merito, è essenziale che la Commissione rediga entro il 2025 un approfondito e **imparziale "Official Report" su come promuovere i Renewable Fuels (Biofuels, Biomethane, RFBNO, Bioethanol, ecc.)**, ai sensi dell'art. 1.18.2 del Regolamento

EU/2024/1610 sui target di emissione CO2 degli HDV.

Occorre infine definire una linea guida per i fondi europei finalizzati al **rinnovo di tutto il parco**, da destinare al sostegno per investimenti in veicoli di ultima generazione – in un’ottica **technology neutral** – in grado di contribuire a decarbonizzare (e ammodernare) il circolante, sia per gli LDV che per gli HDV.

3.2 Una nuova tassazione per l’automobile

Nel quadro della politica di decarbonizzazione dell’Unione, è fondamentale istituire un **sistema di fiscalità applicato all’automobile strutturale e armonico che favorisca il rinnovo del parco**, con vantaggi per l’ambiente e per la sicurezza.

Si tratta di **ottimizzare il complesso quadro fiscale** e di tassazione diretta e indiretta che oggi grava sull’automobile – sia in fase di investimento che di esercizio – secondo criteri tendenti a premiare fiscalmente i soggetti che investono e utilizzano veicoli tecnologicamente più avanzati e meno impattanti (secondo i principi WTW o LCA).

Tale sistema deve essere coerente, basato sulla **neutralità tecnologica**, applicabile sia ai cittadini che alle imprese, con l’obiettivo di evitare la frammentazione del mercato.

Mediante un orientamento ottimale della leva fiscale, si promuoverebbe l’adozione di veicoli con tecnologia più pulita, più connessa e più sicura, attraverso la **rottamazione** dei veicoli più vecchi e più inquinanti, contribuendo al rinnovo del parco, garantendo una **corretta accessibilità per tutti i ceti sociali**.

3.3 Misure per la decarbonizzazione del trasporto pesante

È essenziale **accompagnare le imprese di autotrasporto e della logistica verso il processo di decarbonizzazione** definito dai regolamenti UE.

Occorre quindi prevedere una **riforma complessiva del Fondo Investimenti Autotrasporto** che mette a disposizione delle aziende in C/T le risorse per incentivare gli investimenti per il rinnovo del parco.

Si tratta di definire un nuovo strumento normativo “ad hoc”, in grado di **garantire un flusso costante – almeno quinquennale – di incentivi** a beneficio delle imprese che investono in veicoli commerciali >3,5 ton di ultima generazione, in tecnologie compatibili con i carburanti “carbon neutral” e a batteria o ibrida, prevedendo budget, intensità di aiuto, procedure e modalità di erogazione dell’incentivo tali da risultare **attraenti per le imprese**.

Federauto ritiene indispensabile, in particolare, che si liberino le **risorse non spese del Piano Strutturale per la Mobilità Sostenibile** (il cosiddetto Piano Giovannini - L. n.234/21), attualmente a bilancio del MIT, destinandone parte dei complessivi 2 miliardi di euro disponibili a sostegno delle imprese che investono per l'acquisto di nuovi veicoli commerciali e pesanti.

Federauto ritiene infine la necessità di prevedere un utilizzo virtuoso dell'**Ecobonus** gestito da MIMIT e Invitalia al fine di **incentivare il rinnovo del parco dei veicoli commerciali fino a 7,5 ton**, da destinare a tutte le tecnologie di ultima generazione utilizzate per l'esercizio del trasporto sia in Conto Proprio che in Conto Terzi.

3.4 Misure a sostegno del lavoro nel settore Automotive

La transizione ambientale e i progressi compiuti in tutte le tecnologie Automotive e nella loro digitalizzazione richiederanno un **profondo adeguamento delle modalità di lavoro**, mettendo a dura prova l'intera catena del valore del comparto, richiedendo un rapido adattamento a nuove competenze e know-how, sia industriale che commerciale.

Questo scenario si trova a dover convivere con una situazione generale di **crisi del lavoro specializzato**, particolarmente pressante nei settori della distribuzione e della riparazione dei veicoli.

Nei prossimi anni, occorre concentrare l'attenzione su tutte le forme di attività per la **formazione professionale e specialistica**, affrontando problematiche cruciali come l'adattamento dei contenuti educativi alle esigenze degli studenti e delle imprese, nonché il divario esistente tra questi e le istituzioni accademiche.

Esperienze come la **formazione duale** dimostrano che ci sono formule pratiche, utili e con buoni risultati, sulle quali dobbiamo insistere per continuare a progredire.

Inoltre, per affrontare il crescente problema dei posti vacanti e rispondere ai cambiamenti del settore, è essenziale concentrarsi su politiche e iniziative che incoraggino una maggiore **integrazione e interoperabilità** dei team di lavoro.

Ciò include l'**integrazione di profili finora meno valorizzati nella filiera dell'Automotive**, come quelli femminili e migratori, che possono arricchire l'ambiente di lavoro e contribuire all'innovazione e alla competitività, oltre a definire politiche in grado di rendere attrattive per i giovani le attività di lavoro nel settore Automotive.

Per raggiungere questi obiettivi, è necessario attuare diverse strategie: in primo luogo, va rafforzata la **collaborazione tra aziende e istituzioni educative, a**

partire dagli ITS, creando programmi di formazione che rispondano direttamente alle richieste del mercato settoriale del lavoro.

Ciò potrebbe includere l'**aggiornamento costante dei programmi di studio** e l'integrazione di competenze pratiche e tecnologiche rilevanti per i datori di lavoro.

In secondo luogo, le politiche di inserimento al lavoro devono essere promosse e attuate in modo efficace, generando non solo l'assunzione di una forza lavoro diversificata e retributivamente soddisfatta, ma anche la creazione di un **ambiente di lavoro attrattivo e stimolante**, in cui tutti i dipendenti si sentano apprezzati e possano svilupparsi professionalmente.

Infine, è importante **incoraggiare la partecipazione dei giovani al mercato del lavoro** attraverso iniziative professionali, stage e programmi di mentoring che consentano loro di acquisire esperienza e competenze pratiche fin da giovanissimi.

Allo stesso tempo, gli ostacoli incontrati dalle **donne** e dai **migranti** nell'accesso e nel mantenimento del lavoro dovrebbero essere rimossi, attraverso politiche di pari opportunità e di sostegno specifico.

Acronimi

Acronimo	Significato
AI	Intelligenza Artificiale
BEV	Battery Electric Vehicle
CAFE	Corporate Average Fuel Economy
EU/UE	Unione Europea
HDV	Heavy-Duty Vehicle (veicolo pesante)
ITS	Istituto Tecnico Superiore
LDV	Light-Duty Vehicle (veicolo leggero)
MVBER	Motor Vehicle Block Exemption Regulation
PNIEC	Piano Nazionale Integrato Energia e Clima
TTW	Tank to Wheels (dal serbatoio alla ruota)
WTW	Well to Wheels (dal pozzo alla ruota)
LCA	Life cycle Assesment

Glossario

Bio-Fuels: combustibili di origine organica, di natura circolare a impatto ambientale neutro

Contratto di Agenzia: Modello contrattuale in cui il dealer agisce come rappresentante diretto della casa madre, con autonomia limitata

Contratto di Concessione: Modello tradizionale di distribuzione con maggiore autonomia per il concessionario

Dealer: Concessionario ufficiale di veicoli, punto di vendita e assistenza autorizzato da un costruttore

Decarbonizzazione: Processo di riduzione delle emissioni di CO₂ nei trasporti attraverso nuove tecnologie e combustibili alternativi

E-Fuels: Carburanti sintetici prodotti da energia rinnovabile e CO₂, a basso impatto climatico

Life Cycle Assessment (LCA): Analisi del ciclo di vita del veicolo, comprese produzione, uso e smaltimento

Neutralità tecnologica: Principio secondo cui nessuna tecnologia deve essere favorita a priori, ma valutata per i risultati ambientali

Post-vendita: Servizi forniti dopo la vendita di un veicolo, come manutenzione e assistenza tecnica

Tailpipe: Emissioni allo scarico, riferite solo alla CO₂ emessa durante la guida

Tank-to-Wheel (T-t-W): Metodo di calcolo delle emissioni al tubo di scarico

Well-to-Wheel (W-t-W): Metodo di calcolo delle emissioni lungo tutta la filiera del carburante, dalla produzione all'utilizzo

Bibliografia

ACEA: Economic_and_Market_Report-Full_year_2023

ACEA: fact_sheet_EU_US_vehicle_trade_March_2025

ACEA: Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025

ACEA: Pocket-Guide-2023-2024

UNRAE Book UNRAE 2024

ANFIA

AGID: Strategia_italiana_per_l_Intelligenza_artificiale_2024-2026

ARERA: Relazione Annuale RA24_vol1

ATRI: ATRI-Renewable-Diesel-A-Catalyst-for-Decarbonization-04-2024

CEP: Decarbonised_Road_Transport_Driven_by_a_Globally_Competitive_EU_Automotive_Industry

CLEPA: CLEPA-Sustainability-Manifesto

Confcommercio: LE DINAMICHE DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE E L'INTERESSE NAZIONALE - febbraio25

CNR: CNR-IIA Studio WtW Biometano

Cascetta: La sfida della sostenibilità per il trasporto stradale

Cluster Trasporti: Path to 2030

ICCT: ID-130---EU-CO2_policy_update_final

ICCT: ID-242---EU-CO2-cars_final

ISPRA: Le emissioni del trasporto stradale (2021)

ITF: italy-road-safety (2023)

EBA: STUDIO Biometano in EU 2024 -Biogases-towards-2040-and-beyond_FINAL

POLIMI: Zero Carbon Technology Pathways (2024)

Draghi: 2024 The future of European competitiveness_Sectorial Analysis and Recommendations

UNEM: Decarbonizzare i trasporti pesanti (2024)

