



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Luglio 2025



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	12



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo

MENTRE LA SINISTRA PROTESTA

Il governo rinvia lo stop al diesel. E sarà solo in città

Slitta al 2026 il blocco delle auto a gasolio. Soddisfatte le Regioni del Nord

Pierluigi Bonora

■ Rinvio di un anno il blocco dei diesel euro 5. A deciderlo la maggioranza con un emendamento della Lega al decreto Infrastrutture. Il testo è stato varato in commissione e da oggi sarà all'esame dell'Aula della Camera dove il governo chiederà la fiducia. Il

divieto dei diesel più inquinanti è stato rinviato di un anno esatto, dal primo ottobre 2025 al primo ottobre del 2026. Esulta Salvini, protestano le opposizioni che hanno abbandonato le due commissioni Ambiente e Trasporti al lavoro sul provvedimento.

a pagina 3

il caso

di Pierluigi Bonora

Diesel Euro 5 salvati: lo stop slitta di un anno E la Ue frena su multe e ossessioni «green»

Modifica al Dl Infrastrutture: blocco dal 2026 Bruxelles rivede il Regolamento sulle emissioni

«L'Europa ci dà finalmente ragione. Occorre agire subito. La Commissione Ue si è allineata alla nostra richiesta di anticipare la revisione del regolamento sulla CO2. Ora si può operare nel merito introducendo il principio della piena neutralità tecnologica». È il commento di Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, alla notizia che Bruxelles intende adottare nel secondo trimestre del 2026 la revisione del Regolamento sugli standard CO2 per le auto. Lo stesso esecutivo Ue ha infatti avviato, sulla questione, un'indagine pubblica rivolta a cittadini e parti interessate. Tutte azioni di consultazione, però, che avrebbero dovuto essere messe in atto nel momento in cui, a Bruxelles, si sono gettate le basi del piano volto a imporre le sole auto elettriche dal 2035 come soluzione decarbonizzante, in barba alle altre «eco-alimentazioni», i biocarburanti in primis.

Ma c'è un'altra novità che, in questo caso, interessa da vicino l'Italia e i possessori di auto Euro 5 Diesel, le stesse che dal primo ottobre 2025 sarebbero state bandite dalle strade di Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Ebbene, la scadenza è stata posticipata, per intanto, di un anno. A stabilirlo è un emendamento al Dl Infrastrutture, approvato dalle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera. La limitazione, inoltre, sarà applicata in via prioritaria alle aree urbane dei Comuni con almeno 100mila abitanti (fissata, invece, a 30mila la soglia precedente).

Il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, definisce la decisione come una «scelta di buon senso», ricordando la volontà del suo dicastero «di garantire interventi» per modificare i divieti. E Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente: «Quanto deliberato consente di conciliare la tutela della qualità dell'aria con la necessaria

attenzione verso i cittadini, le imprese e i territori». Interviene anche l'eurodeputata Isabella Tova-glieri: «Salvaguardati, in questo modo, mobilità e lavoro di cittadini e imprese in Lombardia». Il divieto avrebbe riguardato circa 1,3 milioni di veicoli, per lo più immatricolati tra il 2009 e il 2015. La battaglia ai Diesel Euro 5 era legata a una procedura di infrazione europea dovuta al continuo superamento dei livelli di inquinamento da parte dell'Italia.

Dunque, quando si parla di auto, ritenuta unica colpevole di buona parte dei problemi ambientali, di mezzo c'è sempre l'Ue le cui decisioni ideologiche hanno determinato risultati devastanti per il sistema industriale europeo. Ma per fortuna, grazie alle pressioni di molti governi (non sono mancati i dietrofront), con l'Italia capofila, la Commissione Ue è stata costretta a tornare sui propri passi. Da qui la nota emanata da Bruxelles: «La revisione del Regolamento sugli standard di CO2 terrà con-



to degli sviluppi tecnologici pertinenti e della necessità di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità a zero emissioni. Le parti interessate, tra cui l'industria, le piccole e medie imprese, le organizzazioni imprenditoriali e la società civile, sono invitate a esprimere le proprie opinioni entro il 29 settembre prossimo».

Da parte sua, nelle prossime settimane il ministro Urso sarà prima a Berlino e poi a Parigi allo scopo di trovare «l'unità d'intenti tra i grandi Paesi: insieme possiamo salvare l'auto europea dalle follie del Green Deal».

Il non paper sull'auto, proposto tempo fa dall'Italia insieme alla Repubblica Ceca e con il supporto di 15 Paesi europei, ha avuto un ruolo fondamentale nel portare Bruxelles a rivedere le norme, dettate dall'ideologia, sulla CO2. Il documento, infatti, poneva due condizioni preliminari: l'anticipo della revisione del regolamento e la rimozione dell'ostacolo delle super multe miliardarie, per ora slittate di tre anni.

È intanto al lavoro, sempre in sede Ue, la neonata Commissione d'inchiesta che punta a fare chiarezza sulla pubblicazione di ricerche, studi e indagini che «rivelando solo mezze verità sta ingenerando nella pubblica opinione una confusione che disorienta e danneggia il mercato dell'auto», accusa Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari italiani).

La Commissione fa dietrofront: «La transizione sia economicamente sostenibile». Esulta Urso: «L'Europa ci dà finalmente ragione». Decisivo il pressing di Roma

1,3

In milioni è il numero di veicoli, a diesel Euro 5, per lo più immatricolati tra il 2009 e il 2015 che non avrebbero più potuto circolare dal 1° ottobre 2025. Ora è passata la proroga

2035

È l'anno in cui l'Ue vuole raggiungere l'obiettivo di «zero emissioni». Meno 15% per il periodo 2025-2029 rispetto al 2021. Meno 55% per il periodo 2030-2034. Meno 100% nel 2035



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

FUORIGIRI

Valerio Berruti

Che fatica per l'elettrica



Benzina, mild hybrid, diesel tornano ad affacciarsi nei listini. Le vendite di auto calano e i produttori vogliono capire dove andrà il vento



C'è, e comincia a vedersi anche piuttosto bene, la crisi dell'auto elettrica. Ma stavolta non si tratta soltanto di vendite ma di modelli, finora sempre in crescita. Oggi, infatti, diverse case stanno facendo marcia indietro per lasciare spazio nuovamente all'elettrificazione ibrida e plug-in. Soprattutto nella categoria delle supercar e del lusso. Così, dopo il rinvio al 2028 della prima Lamborghini elettrica e lo stop di Maserati alla MC20, ecco l'annuncio della Ferrari che ha slittato di almeno tre anni l'arrivo della sua seconda supercar a batteria (la prima è prevista per fine anno). Conseguenza della crisi di vendite anche delle "normali" vetture alla spina.

Altro dietrofront, o quasi, è quello dell'Audi che, almeno per il momento avrebbe messo da parte la sua strategia "100% elettrica", aprendo nuovamente alle auto termiche e ibride. Il futuro è incerto e quindi meglio non trascurare nulla, è il pensiero del ceo della casa di Ingolstadt, Gernot Döllner: «Tra il 2024 e il 2026 lanceremo una nuova linea di veicoli termici e ibridi plug-in, il che ci garantirà massima flessibilità per almeno altri sette, otto, forse dieci anni. Poi vedremo come evolveranno i mercati. Abbiamo, comunque, già deciso di estendere la produzione oltre le scadenze precedentemente annunciate». La prova? Le nuove Audi A6 e Q3 con versioni a benzina, mild hybrid, plug-in e diesel. Più chiari di così. Un cambio di rotta a cui sicuramente guarderanno al-

La nuova Audi Q3, disponibile in versioni a benzina, mild hybrid, plug-in e diesel

tri costruttori perché i tempi cambiano e il mercato detta legge. E, dunque, anche il granitico marchio sportivo (e di lusso) del gruppo Volkswagen comincia a rendersi conto che non è possibile progettare un'auto che vada bene per tutti i mercati e che non può certo affidarsi soltanto all'elettrico in Europa e meno che mai negli Stati Uniti, dove le vendite di vetture a zero emissioni restano al palo.

E a proposito di mercato, arriva una dura presa di posizione di Massimo Artusi, presidente della Federauto, l'associazione dei concessionari italiani: «Nonostante le scelte dirigeristiche della Commissione europea e il continuo ricorso a incentivi, la vendita di auto elettriche non decolla; in conseguenza di ciò il parco circolante invecchia sempre di più con effetti nefasti proprio per quella sostenibilità che si dice di voler difendere, mentre non si vuol tenere conto che il processo di trasformazione dei carburanti per i motori termici in vettori rinnovabili e carbon neutral sta proseguendo nella sua maturazione e lo sarebbe ancor di più, se non fosse ostacolato dalla normativa (figuriamoci se fosse agevolato!)». Chissà se prima o poi se ne accorgerà anche l'Europa... 

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VERDE & ROSSO



Eni e Bmw insieme per la mobilità sostenibile. L'accordo si pone l'obiettivo di integrare i biocarburanti in un'offerta sempre più ampia di servizi per la mobilità basata sul principio di neutralità tecnologica. A cominciare dall'Hvo (olio vegetale idrogenato), il biocarburante diesel prodotto da Enilive.



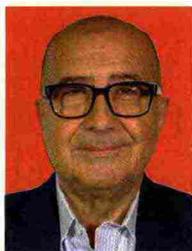
L'escalation dei listini. Dal 2013 i prezzi medi delle auto sono saliti del 52 per cento a fronte di aumento del reddito familiare del 23 per cento. Un gap che rende le automobili sempre meno un bene di massa. Sono questi i dati che emergono dall'indagine sulla mobilità degli italiani di Aniasa.

OPINIONE
FUORIGIRI



ORA STELLANTIS È UNA SOLA FAMIGLIA PER IL SUO RILANCIO

Tanto lavoro per il nuovo Ceo **ma con un messaggio** molto chiaro a manager e dipendenti, lavoriamo insieme per il futuro



PIERLUIGI BONORA
Giornalista,
organizzatore del
forum AutoMotive,
Direttore
di ACI Radio.

SFOGLIATELLE E PIZZE per 300 operai di Mirafiori: il nuovo Ceo di Stellantis, Antonio Filosa, 52 anni il 26 giugno scorso, da Castellammare di Stabia, si è presentato nel migliore dei modi alla forza lavoro italiana. Un impatto amichevole che ha fatto emergere il valore dello stare insieme per il bene dell'azienda e della visione di Stellantis come una vera unica famiglia. Quindi, basta con i termini ex FCA ed ex PSA, come a suddividere i lavoratori in due gruppi. E se il suo predecessore Carlos Tavares (a proposito, ha mai offerto un bicchiere del suo Porto durante le visite agli stabilimenti?) ha adottato una politica basata sul "dividi et impera", sempre con un occhio di riguardo verso gli amici francesi, Filosa è partito con il piede giusto ponendo tutti sullo stesso piano: c'è Stellantis e operiamo tutti, indistintamente, per il suo rilancio e il suo futuro in un momento particolarmente difficile. Mirafiori, a Torino, la casa della Fiat, il collegamento online con gli oltre 230.000 dipendenti di tutto il mondo: Filosa, che ha iniziato la carriera in Fiat nel 1999, ha voluto partire dalle sue origini professionali e dalla città che lo ha formato per fornire le prime

indicazioni sulla strategia che intende seguire. In platea, ad ascoltare, i manager del Gruppo e le "tute bianche" di Mirafiori. In tutto più di 700 persone. Torino e l'Italia, dunque: il segnale iniziale arrivato da Filosa è forte, anche perché 24 ore dopo si è recato a Modena, in viale Ciro Menotti, nella casa della Maserati, Marchio che nonostante le rassicurazioni di rito da parte di Tavares, è piombato sull'orlo del baratro. E anche qui, davanti al capo del Tridente (e di Alfa Romeo) Santo Ficili, e alla forza lavoro riunita, la presa d'atto di trovarsi di fronte a "un brand iconico del lusso e simbolo dell'artigianalità italiana" con "l'orgoglio, per Stellantis, di gestire un Marchio così prestigioso". Poche parole che hanno spazzato via le indiscrezioni di qualche giorno prima che davano Maserati in uscita dal Gruppo. Vero è, comunque, che Filosa dovrà affrontare lo spinoso tema della razionalizzazione dei tanti Marchi (14 più Leapmotor) che compongono la galassia. Filosa, intanto, è impegnato nella revisione del piano industriale di Stellantis presentato ad Amsterdam, nel marzo 2022, da Tavares e battezzato "Dare Forward 2030". Da allora tante cose sono cambiate, rispetto agli obiettivi fissati, per esempio di raddoppiare il business per fine decennio, con l'illusione che entro il 2030 il 100% delle vendite in Europa e il 50% di quelle negli Stati Uniti fos-

sero costituite da auto elettriche. La sfera di cristallo consultata da Tavares si è di fatto rivelata una ciofeca.

Tocca ora a Filosa rimettere velocemente ordine a tutto nel segno del pragmatismo e dei comportamenti del mercato, aspetto - questo - che ha tenuto a sottolineare parlando a Torino.

Resta da vedere quale messaggio lancerà il nuovo Ceo ai colleghi riuniti in Acea, l'Associazione dei Costruttori europei di veicoli, che ha visto Stellantis rientrare da quest'anno, dopo che Tavares aveva fatto uscire il Gruppo sbattendo la porta. Anche l'Acea, infatti, necessita di uno scossone, visto che ha assecondato per troppo tempo le politiche suicide dell'Unione europea i cui esiti sono risultati devastanti.

Lo scenario, infatti, sta cambiando ed emerge sempre di più - nonostante le resistenze di chi ha portato il mondo automotive europeo prossimo al punto di non ritorno - la volontà di cambiare le carte in tavola in nome della neutralità tecnologica. Denunciando, come starebbe facendo Federauto, studi e ricerche a senso unico. "Ben venga - afferma Massimo Artusi di Federauto, - la Commissione d'inchiesta, come richiesto dall'Europarlamento, allo scopo di fare chiarezza sulle modalità di finanziamento da parte di Bruxelles alle organizzazioni autrici di tali studi". Non resta che attendere gli sviluppi.

FILOSA STA LAVORANDO A UN NUOVO PIANO INDUSTRIALE CHE SI PREANNUNCIA DIVERSO DA QUELLO DI TAVARES DEL 2022

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SPECIALE
SERVICE

ROBERTO SCARABEL (ASCONAUTO)

LA RIVINCITA DEI CONCESSIONARI

L'associazione Nazionale Consorzi Concessionari Autoveicoli guarda all'estero per migliorare il proprio business. Ma, nel contempo, "esporta" le best practice italiane. Di successo, malgrado il solito quadro normativo e di mercato penalizzante per le imprese tricolori

Respiro europeo per AsConAuto, una delle tre realtà italiane associate a ICDP, l'International Car Distribution Programme, organizzazione internazionale di ricerca e consulenza specializzata nella vendita al dettaglio e post-vendita di automobili. Grazie alla quale l'associazione presieduta da **Roberto Scarabel** può accedere a dati, informazioni e ricerche strategiche a livello continentale, per migliorare il proprio business e raccontare – e perché no, magari anche portare – le best practice italiane all'estero: "Proprio per raccontare la nascita e lo sviluppo di AsConAuto ci chiamarono nel 2023 a Londra e poi la proposta dell'ingresso a questo panel di esperti del settore automotive che abbiamo accettato. Sono incontri interessanti per conoscere altre realtà e per incontrare personalità utili per migliorare il nostro business. Torno, ad esempio, dal Summer Meeting di IDCP di Coventry, dove **Giovanni Rigoldi** e io abbiamo assistito a interessanti workshop".

A Coventry ci si è focalizzati anche sull'acquirente del futuro. "Ci sarà un'evoluzione dei comportamenti attuali, non una rivoluzione radicale. I clienti saranno sempre più individui informati e consapevoli, si aspetteranno esperienze digitali fluide, intuitive e personalizzate. Avranno bisogno di bilanciare qualità, convenienza e costo e cercheranno esperienze personalizzate. L'industria automobilistica ha una ricca storia di innovazione nell'ingegneria e nel design; la prossima frontiera è l'innovazione del percorso del cliente".

Un accenno anche all'attuale scenario. "Il quadro europeo dell'automotive oggi è estremamente complesso: volumi in flessione, parziale flop dell'elettrificazione e



Roberto Scarabel, AsConAuto

sovracapacità produttiva di modelli che non incontrano la domanda dei consumatori. Nel frattempo i costruttori cinesi, sbarcati nel Vecchio Continente solo nel 2022, hanno una quota di mercato del 5% e si stima il 10 nel 2030. L'industria europea fatica a tenere il passo: un'automobile in Cina viene sviluppata in 20 mesi contro i nostri 40. L'after sales diventa sempre più importante per i dealer che, però, devono fare molta attenzione alla sua sostenibilità visto i grandi investimenti in tecnologia e, soprattutto, in formazione degli addetti contro tariffe di manodopera tra le più basse d'Europa. Siamo bravi a garantire un'ottima qualità del servizio con i ricambi originali, ma

di Alberto Vita

dobbiamo lavorare con una tariffa di manodopera adeguata".

Tariffe di manodopera, ma anche ricambi originali e materiali di consumo imposti, che sono temi importanti per il mondo del noleggio: "Noi vogliamo offrire ai nostri clienti – privati, aziende che acquistano o noleggiano – lo stesso servizio di qualità sin dalla consegna dell'auto, divenuta un momento fondamentale per scoprire i suoi contenuti tecnologici e le sue potenzialità".

Il riferimento ai nuovi modelli distributivi e, in particolare, ai contratti di agenzia autentici sembra che molti brand siano intenzionati a fare un passo indietro. "Come sottolinea anche il Position Paper diffuso da Federauto in occasione dell'Automotive Dealer Day i concessionari sono l'anello di congiunzione strategica con il cliente dell'intero processo produttivo, distributivo e manutentivo del prodotto-veicolo. Hanno un ruolo essenziale per lo sviluppo economico e sociale del territorio grazie alla loro capacità di interpretare le dinamiche del mercato, ai costanti investimenti nelle persone, nell'innovazione e nelle infrastrutture. I dealer hanno un ruolo determinante per la governance di un modello di sviluppo di un sistema di trasporti sempre più sostenibile".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Fim

57

Incentivi per lo sviluppo

Ci sono due punti del recente incontro tra le associazioni dell'autotrasporto e il Ministero dei Trasporti che sembrano dar corpo alle richieste che le rappresentanze del settore - accanto alle quali FEDERAUTO si è mossa con coerenza e unità d'intenti - stanno sostenendo da tempo in nome del buon senso più che della stessa difesa degli interessi della categoria.

Che la lotta ai climalteranti e all'inquinamento (ma anche all'insicurezza sulle strade) passi attraverso un rinnovo massiccio del parco circolante può apparire una banalità, ma non sembra esserlo per la Commissione europea che si ostina a trarre in ritardo al 2035 la riduzione e poi al 2040 la fine della produzione dei motori a combustione, per lasciare spazio alla trazione elettrica, ignorando bellamente i prossimi dieci anni, nei quali basterebbe sostenere l'acquisto di veicoli pesanti di ultima generazione o dei carburanti biologici per ottenere risultati efficaci ed immediati, soprattutto nel settore dei veicoli pesanti, decisamente lontani da tecnologie a batteria e distanti anni luce dall'uso dell'idrogeno.

L'annuncio di un fondo pluriennale da 590 milioni di euro - a partire dal 2027 - destinato al rinnovo del parco mostra che il governo - e il Ministero dei Trasporti in particolare - vogliono scuotersi da un certo torpore che, sull'onda delle incertezze

finanziarie indotte dal quadro geopolitico, aveva segnato la loro azione su questo tema. L'annuncio, finalmente, è in linea con la richiesta che le associazioni della filiera stanno avanzando da tempo, per ottenere un sostegno al rinnovo del parco che, oltre alle dimensioni e alla pluriennalità, rispondesse ai criteri della semplificazione, della tempestività, dell'efficacia e della flessibilità. Anche se lo stanziamento è un po' più basso dei 700 milioni di cui si era parlato inizialmente, ci auguriamo che siano pienamente rispettati quei criteri che abbiamo elencato. Ma soprattutto che sia rispettata quella data del 2027. Attendere ulteriormente significherebbe vanificare non tanto e non soltanto le attese degli autotrasportatori, ma anche quelle di tutti gli altri portatori di interesse per i quali aspettare altri anni all'inseguimento di una impraticabile (soprattutto per i camion) trazione elettrica suonerebbe come una beffa.

L'altro punto che si muove nella stessa direzione è l'annuncio che il ministero sta valutando la possibilità di introdurre un bonus per l'acquisto di biocarburanti per i mezzi pesanti tramite il credito d'imposta. Anche questo annuncio è in linea con le nostre richieste e indubbiamente contribuirebbe non solo alla riduzione dell'impatto dei climalteranti, ma anche a favorire la crescita di quelle economie di scala che consentirebbero di sviluppare sempre



di Massimo Artusi
Presidente di FEDERAUTO

pugno d'artusi

di più e sempre meglio questi tipi di vettori (in cui l'Italia gioca nel ruolo di punta), alternativi alla batteria, che in realtà sono *carbon neutral* quanto e in qualche caso anche più della trazione elettrica nel ciclo di vita.

Il punto debole di questo pacchetto di iniziative, tuttavia, è che per ora si tratta solo di annunci. Al di là della loro coerenza e del fatto che sono il segno esplicito di una volontà del governo di muoversi con realismo sulla strada della decarbonizzazione e dell'efficientamento del trasporto pesante, anche noi organi di rappresentanza della filiera dobbiamo impegnarci affinché l'esecutivo prosegua con tempestività ed efficacia su questa strada. Sappiamo bene le difficoltà del momento, fortemente condizionato dai sussulti di una geopolitica che non sembra volerci dare tempi tranquilli. Ma è importante capire che, soprattutto in un paese come l'Italia, l'autotrasporto è il volano che accompagna la crescita e metterlo in condizione di operare al meglio significa lavorare per lo sviluppo, in particolare del nostro amato paese. ●

EVENTI

DEALER DAY

Prendi nota

6.500 visitatori, oltre 100 espositori, 21 workshop, 40 meeting aziendali. Sono le cifre del successo del 23esimo Dealer Day. Noi c'eravamo e abbiamo raccolto qualche spunto

di Tiziana Altieri
e Roberta Carati

Pronto, chi parla?

Ogni giorno, 27mila persone gestiscono 1 milione di registrazioni in più di 20 lingue. Sono i numeri che raccontano Gaia, oggi Smile.CX. «Dichiaro fin dal brand», ha detto Francesco Rienzi (Esosphaera - Gruppo Covisian), «che vogliamo far vivere esperienze positive». Quella di Domenico Rispoli (Auto Scala), per esempio, raccontata nel meeting 'Come trasformare ogni chiamata persa in un'opportunità': «Prima di Gaia i clienti service vagavano nelle nostre linee in attesa della risposta del BDC, volevano parlare con un operatore. Abbiamo tenuto duro e oggi l'indice di soddisfazione è di 4,3 su 5». Positiva anche l'esperienza di Chiara Micheli (Gruppo Bossoni): «Tramite Gaia abbiamo ricevuto 1.766 lead che hanno portato a 1.376 appuntamenti, 1.036 trattative e 201 contratti siglati. È l'uomo che fa la differenza, ma su contatti forniti da Gaia». E quella di Gabriele Gabrieli (Leonori), che ha «riscontrato un impatto positivo immediato quando ci siamo ritrovati a gestire 3.500 clienti per la campagna di richiamo Takata di Citroën. Nuovo canale nel menù officina, script dedicato, personale assegnato».



Sostenibilità = Opportunità

Massimo Artusi, presidente di Federauto, ha aperto 'Decoding Evolution: identificare le priorità per plasmare il futuro' evidenziando l'importanza per i dealer di tutelare la loro imprenditorialità con un associazionismo sempre più forte. La parola è quindi passata a Emanuele Zanutto, di Quintegia, e Cécile Renault, di Findomestic, che hanno presentato RESET 2025, analisi qualitativa che quest'anno si è concentrata sul tema della 'Governance'. I risultati raccontano come la sensibilità del cliente in materia di responsabilità sociale e gestione aziendale stia aumentando: il 70% degli intervistati ha dichiarato che l'impegno verso la sostenibilità influenza la scelta di una concessionaria a parità di offerta. D'altra parte, per il 78% dei dealer è importante essere percepito come sostenibile e per l'89% sono le Case i partner più strategici. Oltre 45 dealer su 100, inoltre, ritengono determinante il supporto economico e/o tecnico degli OEM per adottare pratiche più green. Alessandro Lazzari, di Findomestic Banca, ha invitato il pubblico a riflettere su quella che oggi vive il mondo dell'automotive, non una rivoluzione ma un'evoluzione lenta, progressiva, inarrestabile (Darwin docet): «L'evoluzione», ha detto, «prevede un miglioramento continuo, adattarsi al contesto è l'unica cosa da fare. È necessario seguire i clienti, cambiati più rapidamente delle nostre aziende. Ci sono sfide che non possono attendere (elettrico, servitizzazione, ESG, digitalizzazione) e altre che rappresentano delle opportunità (servizi aggiuntivi, nuovi brand, IA). Non subite il cambiamento, guidatelo».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

EVENTI

Dati, se li conosci li usi

«L'atlante stradale, ve lo ricordate? Poi sono arrivati i navigatori satellitari, ma nella gestione del cliente ci comportiamo come se fossimo ancora alle mappe cartacee, non sfruttiamo i dati che ci permetterebbero di modellare il customer journey sulle sue esigenze». Non potrebbe fare esempio più calzante Alberto Bet, di Quintegia, nell'aprire i lavori de 'L'innovazione passa dai dati: Intelligenza Artificiale e digitalizzazione al servizio delle concessionarie'.

«Il 75 per cento dei dealer ritiene che conoscere i dati e metterli a leva sia un vantaggio competitivo», ma «solo il 10 per cento è strutturato per farlo». L'Intelligent Retail chiama in causa «i responsabili BDC, marketing, sales, service, accettazione e, nella fase cruciale del monitoraggio e ottimizzazione, quando cioè occorre verificare

l'ingaggio della customer base e l'efficacia delle iniziative, anche il titolare della concessionaria. Sapere», conclude Alberto Bet, «è potere».

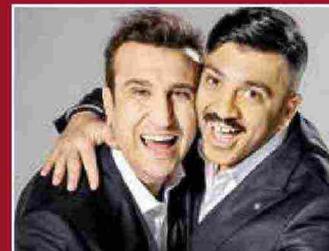
Dal canto suo Jacopo Perfetti, di Prompt-Design.it, consiglia di «utilizzare tantissimo l'intelligenza artificiale generativa. La differenza non sarà usare o no ChatGPT ma come usarla. Questa tecnologia diventerà una commodity, farà una parte del lavoro lasciando tempo a ciò che ha più valore».



Tutta un'altra storia

«L'usato non è più un'alternativa low cost. Bisogna dare atto al dealer che è riuscito a cambiare la narrativa». Lo ha chiarito Oscar Scriva, di Quintegia, introducendo la sessione 'Rendere competitivo il business dell'usato'.

Sono d'accordo Marco Tronchi e Roberto Baggio, di biAuto Group, che hanno dato vita al marchio biAutlet. «Per la vendita BtoB», ha aggiunto il COO Tronchi, «abbiamo scelto di mettere le auto all'asta, un business trasparente e profittevole. La prima vendita risale al 30 settembre 2022, ora superiamo i 25 milioni di euro di fatturato». Ma bisognava accelerare sui ripristini. Ed ecco la Service Factory, «con tempi di riparazione di 30 giorni e l'obiettivo di ridurli a 10», ha detto l'Aftersales Manager Baggio, «e costi medi di ripristino che dai 900 euro di oggi dovranno scendere a 600». Anche in Pasquarelli Auto l'usato vive di vita propria: «Secondlife», ha spiegato il General Manager Pierluigi Sinicropi, «conta 40 dipendenti e nel 2024 ha sviluppato un giro d'affari di 70 milioni di euro sui 400 del Gruppo. Fiore all'occhiello della Factory sono i 122 controlli tra meccanica, elettronica e carrozzeria che certificano la qualità della riparazione». I brand ambassador Pio e Amedeo e Jury Chechi ci hanno messo la firma.



DealerSTAT, Bmw al top



«Non esistono settori maturi ma strategie da innovare». Così Fabio Barbisan, di Quintegia, introducendo 'Sinergie distributive potenziate: il ruolo cruciale dei dealer in Europa', sessione dedicata alla 22esima DealerStat 2025. L'indagine sulla soddisfazione dei concessionari nel rapporto di mandato con la Casa auto ha coinvolto 32 marchi. A salire sul gradino più alto del podio è Bmw

con un punteggio di 4,25 su una scala da 1 a 5 (media Italia: 3,29). Seconda Toyota (4,08), terza Dacia (4,07). Completano la top ten Suzuki, Porsche, Mercedes-Benz, Lexus, Cupra, Kia e Mini. Valutazioni soddisfacenti, in generale, per training, servizi finanziari, management, vendita, marketing nazionale sul nuovo e relazione. Neutrali i giudizi su sistemi informatici, customer experience, management post-vendita, redditività, sistemi di incentivazione, prodotto e standard. Non raggiungono, invece, la sufficienza, vendite business, marketing locale, business usato, servizio ricambi, margini della Casa ed elettrico. Su quest'ultimo aspetto si distingue Dacia, che qui ottiene il miglior risultato in assoluto, 3,71, seguita da Bmw e Renault.

Mamma i cinesi!

E se fossero un'opportunità? Gioia Manetti, di AutoScout24, invita a «guardare ai nuovi marchi orientali, come ieri quelli giapponesi e coreani, per arricchire la propria offerta».

Lo ha fatto nel corso del convegno 'Brand e clienti parlano una nuova lingua: la metamorfosi di un settore', con il supporto dei risultati di uno studio secondo cui «44 consumatori su 100 prendono in considerazione un brand cinese». Il prezzo il primo driver di scelta, il livello tecnologico il secondo. Affidabilità, reputazione, assistenza garantita restano invece appannaggio degli OEM tradizionali. E i concessionari? «Chi ha scelto di investire in BYD, il marchio cinese più gettonato, MG, Omoda, Jaecoo, Link & Co... prevede di andare a breakeven nel 2026, ma non è necessario saltare sul treno dei nuovi brand, a meno che non si intravedano spazi per ampliare la clientela».



PIATTAFORME

AUFINITY

E io pago!

Semplice, sicura, immediata. È accessibile anche nel nostro Paese la piattaforma che digitalizza i pagamenti in concessionaria



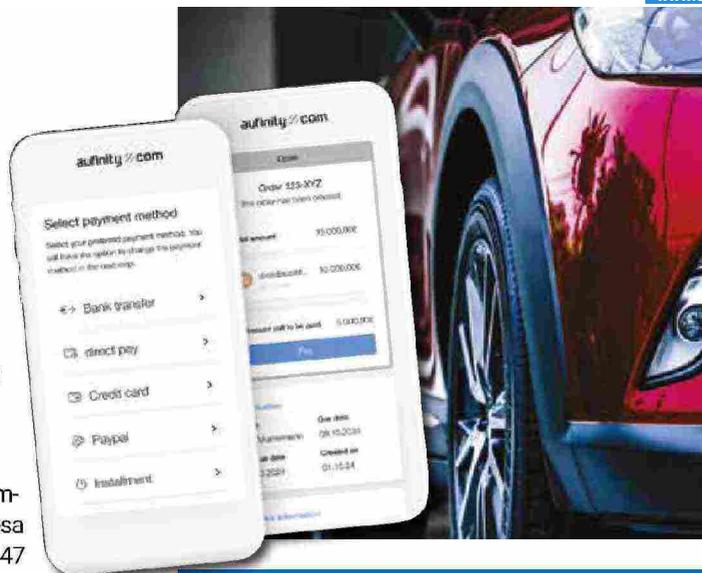
Paolo Procacci, Country Manager Italia di Afinity. Sotto, Topolino (a sinistra) e Ami, i quadricicli per i quali la fintech ha sviluppato un sistema di pagamento digitale per l'acquisto online.

Poco meno di 1 milione e 560mila immatricolazioni nel 2024 e una spesa per gli acquisti che ha superato i 47 miliardi di euro. Acquisti per i quali molte concessionarie si affidano ancora a processi manuali e strumenti di pagamento tradizionali. Con l'obiettivo di favorire la digitalizzazione del settore automotive, Afinity è sbarcata in Italia con una piattaforma tecnologica che automatizza l'iter di pagamento migliorando l'efficienza operativa e, in definitiva, il servizio reso al cliente.

La tecnologia della fintech tedesca consente transazioni rapide e sicure, con riconciliazione automatica nei sistemi contabili, riduce fino al 70 per cento il tempo dedicato alla gestione dei pagamenti, ottimizza i flussi di cassa. Già partner di oltre 1.000 dealer in Europa e con un volume gestito di 8 miliardi di euro, Afinity ha ricevuto il supporto di investitori dei settori fintech e automotive, l'ultimo - da 22 milioni di euro - guidato da PayPal Ventures. La sua piattaforma di pagamento digitale, integrata direttamente nei software gestionali delle concessionarie, supporta metodi di pagamento omnicaale tra cui bonifici istantanei, carte di credito, PayPal, fino ai versamenti rateizzati per i servizi post-vendita.

Stellantis ci crede

Afinity collabora con Stellantis Italia, con cui ha sviluppato un sistema di pagamento digitale per l'acquisto online di modelli elettrici come Citroën Ami e Fiat Topolino.



NÉ CONTATTI NÉ CONTANTI

Pagamenti sul posto senza contatto e senza contanti? Con Afinity Smart Checkout si può: il terminale self-service offre una varietà di metodi flessibili, che riduce i tempi di attesa e velocizza i processi di back office. Tre le fasi: dopo aver scansionato il codice QR ricevuto via e-mail, il cliente effettuerà il pagamento con carta direttamente alla cassa self-service; la conferma dell'avvenuto pagamento gli arriverà, sempre in modo completamente automatico, via e-mail da Afinity.



Ha anche siglato un accordo con Federauto, confermando il proprio impegno nel sostenere la modernizzazione della distribuzione automobilistica nel Belpaese. Ha dichiarato il Country Manager Italia Paolo Procacci: «Il settore automotive sta mostrando un crescente interesse verso soluzioni digitali avanzate. Sempre più concessionari stanno adottando tecnologie innovative per migliorare l'operatività e la gestione finanziaria e velocizzare i pagamenti. Con il nostro ingresso in Italia vogliamo supportare i dealer in questo percorso, offrendo strumenti che rendano i processi più fluidi e concorrenziali».

Con centinaia di transazioni quotidiane tra vendite e interventi post-vendita, l'efficienza nei flussi finanziari diventa un fattore determinante per garantire sicurezza e aumentare la competitività. E favorire un'interazione concessionario-cliente senza frizioni.



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO

Web



Neutralità tecnologica: l'apertura del commissario europeo per i trasporti. Veicoli industriali: i grandi dimenticati

Commentando le dichiarazioni del Commissario europeo ai trasporti Tzitzikostas, Massimo Artusi evidenzia come gli Heavy Duty Vehicles sembrano essere i "grandi dimenticati" in questa discussione.

Il dibattito sulla **neutralità tecnologica** nei trasporti continua ad essere un tema molto caldo. In questi giorni è tornato sotto i riflettori, come testimoniano **le recenti dichiarazioni del Commissario europeo ai trasporti Apostolos Tzitzikostas** intervenuto in audizione al Parlamento italiano giovedì 26 giugno 2025.

L'incontro ha offerto l'occasione per **discutere di dossier strategici per l'Italia e l'Europa**, come la tutela del settore automotive, ma anche il ponte sullo stretto di Messina, lo sviluppo dell'alta velocità e la strategia marittima e portuale.

"Sostengo la neutralità tecnologica, questa è la mia posizione e quello in cui credo. ... Vi posso dire che ci sarà una revisione degli obiettivi di emissioni di CO2 per il settore auto, e tale revisione avverrà alla fine del 2025, in modo che si possa dare stabilità al mercato e concludere il dibattito sulla neutralità tecnologica. ...Vanno prese in considerazione tutte le tecnologie".

Sono queste **alcune delle dichiarazioni del commissario Tzitzikostas**, che in audizione **ha ribadito il suo sostegno alla neutralità tecnologica**, annunciando una revisione degli obiettivi di emissioni di CO2 per il settore auto entro la fine del 2025.

Come lui stesso afferma, questa mossa mira a **garantire stabilità al mercato** e a chiudere definitivamente il dibattito sulle tecnologie, prendendo in considerazione tutte le opzioni disponibili.

Si tratta di una notizia accolta con favore, soprattutto in un momento in cui il mercato automobilistico italiano sta affrontando un periodo difficile, ma che **non soddisfa tutti gli operatori**.

In un commento social, **il presidente di Federauto Massimo Artusi**, ha evidenziato un aspetto importante, ovvero la **mancanza di apertura al mondo dei veicoli industriali**: *"Gli HDV (heavy duty vehicles), un settore dove il tema neutralità è vitale per il mercato e l'economia di tutti gli Stati UE, restano i "grandi" dimenticati... tutto tace!"*

Come sottolinea Artusi, è cruciale che **anche per i veicoli industriali venga adottato un approccio che valorizzi la neutralità tecnologica**. Ciò significa considerare una pluralità di soluzioni, dal diesel di ultima generazione ai biocarburanti, dall'idrogeno all'elettrico, senza preclusioni ideologiche. Solo così si potrà garantire una transizione energetica efficace e sostenibile, che tenga conto delle diverse realtà operative e delle complesse dinamiche del settore.

L'auspicio è che il dibattito si allarghi presto anche ai mezzi pesanti, fornendo quelle risposte e quella stabilità che il mercato e l'economia europea attendono con urgenza.



Artusi: «Tonfo delle immatricolazioni: mercato dell'autopenalizzato dagli incentivi»



Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di giugno 2025 totalizza 132.191 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 160.120 di giugno 2024, segnando -17,4%.

«La pesante flessione delle immatricolazioni di auto nuove a giugno è certamente ascrivibile ad una fase non brillante del mercato, testimoniata dal fatto che negli ultimi tre giorni sono state prodotte quasi il 43% delle immatricolazioni totali e non certo per una corsa agli acquisti. Ma, quello che più conta, è che abbiamo scontato i numeri di giugno dello scorso anno, condizionati dall'avvio degli incentivi, e dalle notizie diffuse di recente relative a nuovi incentivi. La risposta del mercato a questo effetto cumulato degli incentivi è quella che vediamo» dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Aggiunge Artusi: «La forte flessione delle immatricolazioni da parte dei privati, che ricordo essere il mercato di riferimento dei concessionari, ci porta ad esprimere preoccupazione perché le concessionarie, di fatto, si trovano ad operare rispetto a volumi previsionali virtuali, con stock che crescono e prezzi che si stanno dimostrando sempre meno sostenibili da parte del cliente medio che, sempre più di frequente, vira sul mercato dell'usato».

Conclude il Presidente di Federauto: «Altra riflessione va dedicata agli acquisti da parte delle imprese che rifiutano la nuova normativa sul fringe benefits, il cui effetto è stato quello di comprimere il mercato, senza effetti nella direzione di un aumento di acquisti di auto elettriche. Ci auguriamo che il Governo intervenga al più presto, rivisitando tutta la normativa della fiscalità sulle auto aziendali. Nel frattempo, il parco circolante italiano invecchia».

Passiamo ora all'analisi della struttura del mercato auto di giugno 2025, che registra una pesante flessione rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (oltre il 17%).

Per quanto riguarda i canali di vendita, a giugno i privati segnano una flessione molto importante (-29,17%, q. di m. 51,12), probabilmente legata all'emissione degli incentivi nel giugno 2024. Questa situazione si riflette nei risultati del primo semestre (-9,48%, q. di m. 51,96). Il mercato fleet rimane stabile: -1,76% (+3% nel periodo Gennaio-Giugno). Le auto-immatricolazioni, elaborate da Federauto su dati Dataforce, registrano un ulteriore segno negativo, pari al -11,71% (14,6% di q. di m.) e -11,90% nel periodo Gennaio-Giugno (10,32% q. di m.). Il canale del noleggio continua a crescere: +9,26% a giugno (q. di m. 28,77%) e +10,74% da inizio anno (32,6% q. di m.).

Passiamo ora alle alimentazioni: Benzina e Diesel perdono, rispettivamente, -26,6% e -34,6%. Nel primo semestre le due alimentazioni perdono, rispettivamente, il -17,1% e il -32,3%. Le quote di mercato si attestano, a livello annuale, su 26,1% (Benzina) e 10,1% (Diesel). Contrariamente ai mesi passati, segnano un valore negativo anche l'Elettrico (-40%) e il GPL (-20%).

Situazione diversa per il reparto Ibrido, che registra, nel suo complesso, un sostanziale pareggio rispetto allo scorso anno per quanto riguarda giugno 2025 (-0,5%) e un incremento del +13,6% per quanto riguarda il primo semestre. Da notare il forte incremento dell'Ibrido Plug-In nel mese (+42,9), raggiungendo, da solo, il 6% del mercato. A livello annuale, la crescita si attesta su +35,8%.

Negli ultimi tre giorni di giugno 2025 è stato immatricolato il 42,91% del totale mercato.

A giugno crolla il mercato dell'auto (-17,4%), crescono solo le ibride. Ecco i numeri e le tendenze

Numeri che assomigliano ad un vero e proprio crollo. Ma “la pesante flessione delle immatricolazioni sconta i numeri di giugno dello scorso anno, condizionati dall’avvio degli incentivi”, spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto

Brusca **frenata** delle vendite di automobili in Italia a giugno (**17,4 per cento** con 132.191 unità rispetto alle 160.120 di giugno 2024) che accentua la flessione dell'intero semestre (-3,6% con un totale di 854.690 immatricolazioni rispetto alle 886.467 dello stesso periodo dell'anno). Dunque, numeri che assomigliano ad un vero e proprio **crollo** se si considera che il più importante dato negativo riguarda la **flessione degli acquisti di auto da parte dei privati**: -29,5% con una quota che scende di 8,6 punti percentuali arrivando al 50,9% del totale (51,7% nei primi 6 mesi, -3,3 punti). Guadagna, invece, 4,9 punti a giugno il noleggio a lungo termine, ora al 23,8% di quota (24,0% nel primo semestre, +3,3 punti).

Diesel e benzina ai minimi storici

Per quanto riguarda le alimentazioni, perdono ancora quota i **motori a benzina** (-2,9 punti, pari al 23,6% (26,1% nei 6 mesi), il **diesel** con un crollo di volumi del 35,8% con una quota di appena il 10% (-2,8 punti e al 9,9% in gennaio-giugno, -4,7 punti.). Forte **accelerazione delle vetture ibride** che salgono al 43,6% di share nel mese (+4,9 punti) e al 44,5% nel cumulato

(+5,6 punti), con un 12,9% per le “full hybrid” e 30,7% per le “mild hybrid” a giugno. Scende al 6 per cento la quota delle elettriche (-2,3 punti e al 5,2% in gennaio-giugno, +1,3) con un crollo di vendite di oltre il 40 per cento, mentre raddoppia la quota delle plug-in (7,2%) con una crescita di immatricolazioni di quasi il 70 per cento.

Le reazioni: Federauto e Unrae

Secondo **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto: **“La pesante flessione delle immatricolazioni sconta i numeri di giugno dello scorso anno**, condizionati dall’avvio degli incentivi, e dalle notizie diffuse di recente relative a nuovi incentivi”. Il nuovo presidente dell’Unrae, l’associazione dei costruttori esteri in Italia, **Roberto Pietrantonio** mette sotto accusa la fiscalità delle flotte aziendali (“Senza una serie revisione l’Italia non potrà sostenere concretamente la transizione energetica”) e le infrastrutture per la ricarica delle elettriche (“Senza una rete capillare e realmente operativa, il percorso di elettrificazione resterà incompleto e l’Italia rischia di restare fanalino di coda in Europa”).

Chi sale e chi scende

Per quanto riguarda le singole marche, a giugno la **Fiat**, leader di mercato, perde il 34,8 per cento, al secondo posto **Toyota** (-10,8) e terza **Volkswagen** (-13,3). Balzo in avanti, invece, della **Bmw** che a giugno segna un +10,8 e si conferma leader del segmento premium. Ottimo risultato anche per Toyota che chiude il semestre al primo posto tra gli importatori e una supremazia assoluta nel segmento delle full hybrid con una quota del 43 per cento e una leadership diffusa in tutta Italia con 16 città dove risulta al primo posto assoluto per vendite.

Federauto Bus: “Più risorse agli enti che hanno dimostrato capacità di spesa. E si scelga la via del mix energetico”

«Federauto accoglie con favore il recente Decreto Direttoriale dell'8 maggio che riattiva per il prossimo quinquennio una parte consistente del Fondo Nazionale Mobilità Sostenibile, ossia dell'unico strumento rimasto in vigore per il rinnovo tecnologico del parco autobus tpl», ha dichiarato Maria Fiorentino, Vicepresidente con delega autobus di Federauto. Il vertice della federazione, dunque, ha posto [...]

1 Luglio 2025 di Redazione



«**Federauto** accoglie con favore il recente Decreto Direttoriale dell'8 maggio che riattiva per il prossimo quinquennio una parte consistente del **Fondo Nazionale Mobilità Sostenibile**, ossia dell'unico strumento rimasto in vigore per il **rinnovo tecnologico del parco autobus tpl**», ha dichiarato **Maria Fiorentino, Vicepresidente con delega autobus di Federauto.**

Il vertice della federazione, dunque, ha posto l'accento che gli investimenti vadano a quelle realtà che hanno dimostrato in questi anni capacità di spesa, in maniera tale da non tenere congelate e dunque inutilizzate risorse preziose: **«Resta qualche dubbio sull'efficacia dei criteri di allocazione delle risorse, che non fa fronte in modo operativo al tema critico della capacità di spesa da parte degli enti locali coinvolti, con il rischio che il non speso continui a restare non speso, compromettendo le potenzialità di adeguamento tecnologico del parco e di riduzione dell'anzianità media delle flotte».**

«È vero che le gare centralizzate a cura di Consip stanno svolgendo un ruolo di stimolo affinché tutte le risorse siano impiegate, tuttavia è innegabile che la complessità delle reti e dell'esercizio in un territorio articolato come quello italiano richiederebbe un adeguato livello di "personalizzazione" delle flotte, che possono essere garantite solo dalle gare promosse dalle aziende locali e dal supporto manutentivo e logistico che solo i dealer e gli operatori presenti sul territorio possono garantire. Occorre quindi introdurre un meccanismo premiante che vada in questa direzione strategica», ha aggiunto Fiorentino.

Infine, la vicepresidente di Federauto ha così chiosato nel nome del **mix energetico**: **«Vi è la necessità di insistere su una visione pluri-tecnologica dei processi di rinnovo del parco, dove ad oggi non c'è una soluzione valida per tutti i servizi urbano, extraurbano e turistico. Il rinnovo del parco circolante dovrà avvenire finanziando, per i servizi in ambito urbano e suburbano, gli autobus ad alimentazione alternativa, soprattutto elettrico, CNG e idrogeno, destinando il nuovo immatricolato degli autobus a gasolio e CNG di ultima generazione ai servizi extraurbani e di lungo raggio».**



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



MERCATO DELL'AUTO IN FORTE CALO A GIUGNO

Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, lo scorso mese sono state immatricolate 132.191 vetture, in calo del 17,44% rispetto a giugno 2024. Cresce il mercato dell'usato.



1 luglio 2025

Giugno amaro per il mercato automobilistico italiano. Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, **lo scorso mese sono state immatricolate 132.191 vetture, in calo del 17,44% rispetto a giugno 2024.** Un segnale preoccupante che conferma il rallentamento già evidenziato nei mesi precedenti. Il bilancio del primo semestre del 2025 non è più confortante: **da gennaio a giugno, infatti, le immatricolazioni totali sono state 854.690, con una flessione del 3,58% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.** Il dato, rilevato dall'Archivio Nazionale dei Veicoli al 30 giugno 2025, fotografa un mercato in difficoltà, complice l'incertezza economica e il ritardo degli incentivi governativi. In controtendenza, invece, il mercato dell'usato: i trasferimenti di proprietà hanno raggiunto quota 439.475 nel solo mese di giugno, in aumento del 4,44% rispetto ai 420.804 registrati nello stesso mese del 2024. Una crescita che riflette un orientamento sempre più marcato dei consumatori verso il secondo mercato, alla ricerca di soluzioni più accessibili. Nel complesso, il volume totale delle vendite – comprensivo di auto nuove e usate – è stato pari a 571.666

unità, con una netta predominanza delle vetture di seconda mano: il 76,88% del totale, contro appena il 23,12% rappresentato dalle nuove immatricolazioni.

Federauto: "Pesa l'incertezza sugli incentivi"

"La pesante flessione delle immatricolazioni di auto nuove a giugno è certamente ascrivibile a una fase non brillante del mercato, testimoniata dal fatto che negli ultimi tre giorni sono state prodotte quasi il 43% delle immatricolazioni totali e non certo per una corsa agli acquisti. Ma, quello che più conta, è che abbiamo scontato i numeri di giugno dello scorso anno, condizionati dall'avvio degli incentivi, e dalle notizie diffuse di recente relative a nuovi incentivi. La risposta del mercato a questo effetto cumulato degli incentivi è quella che vediamo". È il commento di **Massimo Artusi**, il presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto. Aggiunge Artusi: *"La forte flessione delle immatricolazioni da parte dei privati, che ricordo essere il mercato di riferimento dei concessionari, ci porta ad esprimere preoccupazione perché le concessionarie, di fatto, si trovano ad operare rispetto a volumi previsionali virtuali, con stock che crescono e prezzi che si stanno dimostrando sempre meno sostenibili da parte del cliente medio che, sempre più di frequente, vira sul mercato dell'usato".*

Il commissario Tzitzikostas apre ai biocarburanti in Europa

"Credo che si debbano prendere in considerazione tutte le tecnologie", le dichiarazioni di Tzitzikostas a Roma, che aprono uno spiraglio a un cambiamento di orizzonti che può ancora avvenire in una delle finestre scelte per la revisione della roadmap. Intanto, in tema di Green Deal, ancora una volta si fa sentire la voce di Massimo Artusi, presidente di Federauto, che sottolinea l'eccessiva confusione sul tema nel dibattito attuale.

3 Luglio 2025 di Redazione

Il **commissario europeo ai Trasporti**, il greco **Apostolos Tzitzikostas** qualche giorno fa ha detto la sua in commissione al Parlamento italiano. Tanti gli argomenti trattati: dai **trasporti all'energia**, fino alle **politiche europee che intendono regolare la transizione ecologica**. Tema caldissimo, quest'ultimo, viste le frizioni ben note tra il governo europeo e quello italiano sulle politiche comunitarie nel mondo automotive.

Le dichiarazioni di Tzitzikostas sul tema biocarburanti

Il problema più significativo, se così possiamo dire, riguarda il **riconoscimento dei biocarburanti come uno dei vettori energetici che potranno far parte della mobilità europea in futuro**. Ricordiamo che per quel che riguarda i veicoli leggeri (auto e van), sembra che la strada sia quella verso lo stop alle immatricolazioni di veicoli con motore endotermico entro il 2035. Per i veicoli pesanti, invece, gli obiettivi attuali (riduzione del 90% delle emissioni di anidride carbonica rispetto ai livelli del 2019) non sembrano raggiungibili contando solo sugli elettrici.

“Credo che si debbano prendere in considerazione tutte le tecnologie”, ha detto Tzitzikostas a Roma, aprendo a cambiamenti che possono ancora avvenire in una delle finestre scelte per la revisione della roadmap. Al momento si parla di veicoli leggeri, ma sembra plausibile che in sede europea si possano rivedere anche gli obiettivi fissati per il trasporto pesante.



Il commento di Massimo Artusi, presidente Federauto

In tema di **Green Deal** è intervenuta anche la voce di **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, che ha sottolineato l'eccessiva **confusione** sul tema nel dibattito attuale. *“La quotidiana pubblicazione di ricerche, studi e indagini che sono di parte, ma si vestono dei panni della scienza per simulare obiettività, rivelando in realtà solo mezze verità e nascondendone altre, dopo aver contagiato la politica e l'industria, sta ingenerando nella pubblica opinione e nei consumatori una confusione che disorienta e danneggia il mercato dell'auto”*.

Artusi, poi, ha aggiunto: *"Il mercato ci dice, ogni giorno di più, che nonostante le scelte dirigitiche della Commissione europea e il continuo ricorso ad incentivi, **la vendita di auto BEV non decolla**. Di conseguenza, il parco circolante invecchia sempre di più con effetti nefasti proprio per quella sostenibilità che si dice di voler difendere. Non si vuol tenere conto che il processo di trasformazione dei carburanti per i motori termici in vettori rinnovabili e carbon neutral, sta proseguendo nella sua maturazione e lo sarebbe ancor di più se non fosse ostacolato dalla normativa"*.

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Quotidiano Indipendente

Federauto, crollo immatricolazioni auto nuove a giugno - 17,4% per effetto incentivi e mercato privati in crisi

Secondo Federauto, la forte flessione di giugno 2025 è legata all'effetto distorsivo degli incentivi 2024 e all'attesa di nuove misure, i concessionari soffrono per il calo dei privati e l'aumento degli stock, mentre le aziende frenano sugli acquisti per la stretta sui fringe benefit

01 Luglio 2025



Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, il mese di **giugno 2025** totalizza **132.191** immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle **160.120** di giugno 2024, segnando **-17,4%**.

"La pesante flessione delle immatricolazioni di auto nuove a giugno è certamente ascrivibile ad una fase non brillante del mercato, testimoniata dal fatto che negli ultimi tre giorni sono state prodotte quasi il 43% delle immatricolazioni totali e non certo per una corsa agli acquisti. Ma, quello che più conta, è che abbiamo scontato i numeri di giugno dello scorso anno, condizionati dall'avvio degli incentivi, e dalle notizie diffuse di recente relative a nuovi incentivi. La risposta del mercato a questo effetto cumulato

degli incentivi è quella che vediamo" dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

"La forte flessione delle immatricolazioni da parte dei privati, che ricordo essere il mercato di riferimento dei concessionari, ci porta ad esprimere preoccupazione perché le concessionarie, di fatto, si trovano ad operare rispetto a volumi previsionali virtuali, con stock che crescono e prezzi che si stanno dimostrando sempre meno sostenibili da parte del cliente medio che, sempre più di frequente, vira sul mercato dell'usato".

Conclude il Presidente di Federauto: "Altra riflessione va dedicata agli acquisti da parte delle imprese che rifiutano la nuova normativa sul fringe benefits, il cui effetto è stato quello di comprimere il mercato, senza effetti nella direzione di un aumento di acquisti di auto elettriche. Ci auguriamo che il Governo intervenga al più presto, rivisitando tutta la normativa della fiscalità sulle auto aziendali. Nel frattempo, il parco circolante italiano invecchia»".

Passiamo ora all'analisi della struttura del mercato auto di giugno 2025, che registra una **pesante flessione** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (**oltre il 17%**).

Per quanto riguarda i **canali di vendita**, a giugno i **privati** segnano una flessione molto importante (**-29,17%**, **quota di mercato 51,12%**), probabilmente legata all'emissione degli incentivi nel giugno 2024. Questa situazione si riflette nei risultati del **primo semestre** (**-9,48%**, **q. di m. 51,96%**). Il mercato **fleet** rimane stabile: **-1,76%** (**+3%** nel periodo Gennaio-Giugno). Le **auto-immatricolazioni**, elaborate da Federauto su dati Dataforce, registrano un ulteriore segno negativo, pari al **-11,71%** (**14,6% di q. di m.**) e **-11,90%** nel periodo Gennaio-Giugno (**10,32% q. di m.**). Il canale del **noleggio** continua a crescere: **+9,26%** a giugno (**q. di m. 28,77%**) e **+10,74%** da inizio anno (**32,6% q. di m.**).

Passiamo ora alle **alimentazioni**: **Benzina** e **Diesel** perdono, rispettivamente, **-26,6%** e **-34,6%**. Nel primo semestre le due alimentazioni perdono, rispettivamente, il **-17,1%** e il **-32,3%**. Le **quote di mercato** si attestano, a livello annuale, su **26,1%** (**Benzina**) e **10,1%** (**Diesel**). Contrariamente ai mesi passati, segnano un valore negativo anche l'**Elettrico** (**-40%**) e il **GPL** (**-20%**).

Situazione diversa per il reparto **Ibrido**, che registra, nel suo complesso, un **sostanziale pareggio** rispetto allo scorso anno per quanto riguarda giugno 2025 (-0,5%) e un **incremento del +13,6%** per quanto riguarda il primo semestre. Da notare il forte incremento dell'**Ibrido Plug-In** nel mese (+42,9%), raggiungendo, da solo, il **6% del mercato**. A livello annuale, la crescita si attesta su **+35,8%**.

Negli **ultimi tre giorni di giugno 2025** è stato immatricolato il **42,91% del totale mercato**.



Federauto critica le ricerche sull'elettrico: “Serve trasparenza scientifica”

La Federazione Italiana Concessionari Auto propone un organismo indipendente per garantire equilibrio nella transizione green



Nel dibattito sulla mobilità sostenibile, **Federauto solleva dubbi sull'obiettività di molti studi a favore dell'auto elettrica**. Secondo l'associazione nazionale dei concessionari, **le ricerche pubblicate sembrano spesso indossare un abito scientifico per simulare neutralità**, ma mostrano soltanto **verità parziali**, celando altre evidenze importanti.

Questa rappresentazione incompleta, secondo il presidente Massimo Artusi, **alimenta confusione tra i consumatori e compromette la credibilità del Green Deal europeo**, creando un clima di incertezza che ostacola scelte consapevoli nel mercato automobilistico.

L'appello a un'autorità di controllo indipendente

La Federazione Italiana Concessionari Auto sostiene con forza la creazione di **un organismo di vigilanza indipendente**, come già suggerito dal Parlamento europeo. Tale ente dovrebbe avere **il compito di verificare la trasparenza dei finanziamenti delle organizzazioni autrici delle ricerche**, garantendo così l'affidabilità delle analisi.

L'associazione chiarisce di operare senza condizionamenti ideologici, **puntando esclusivamente a soddisfare le esigenze del cliente**, sia esso interessato a veicoli elettrici, a combustione interna o ibridi.

Dati di mercato e contraddizioni nella transizione verde

"Il mercato" - ribadisce il presidente Artusi - "ci dice, tuttavia, ogni giorno di più che nonostante le scelte dirigistiche della Commissione europea e il continuo ricorso ad incentivi, la vendita di auto BEV non decolla".

Nel frattempo, **il parco auto circolante in Italia continua a invecchiare**, con conseguenze negative sia in termini ambientali sia di sicurezza. Federauto sottolinea che **non si valorizza a sufficienza il potenziale evolutivo dei carburanti**, che potrebbero diventare **rinnovabili e carbon neutral** senza dover attendere rivoluzioni infrastrutturali.

Critica ai limiti delle analisi ambientali

Federauto pone domande scomode. **Perché le ricerche a favore dell'elettrico vengono accolte come imparziali**, mentre quelle che

sottolineano criticità vengono **bollate come mosse da interessi economici?**

Secondo l'associazione, anche dietro la promozione dell'auto elettrica **esistono forti interessi industriali**, ma questi vengono raramente discussi. Inoltre, **le attuali analisi ambientali tendono a ignorare gli impatti economici, occupazionali e sociali della transizione energetica**, limitandosi a enfatizzare i potenziali benefici per l'ambiente.

I veicoli pesanti e il nodo delle alternative trascurate

La Federazione Italiana Concessionari Auto segnala **la totale assenza di soluzioni elettriche concrete per il trasporto pesante**, un settore essenziale per l'economia europea. Qui, la mancanza di infrastrutture e autonomia rappresenta **un ostacolo maggiore rispetto al trasporto leggero**.

Anche l'**opzione dei biocarburanti**, benché limitata nella disponibilità attuale, **potrebbe svolgere un ruolo chiave**, ma viene **sistematicamente marginalizzata** in molte ricerche. Eppure, fa notare Federauto, **questa scarsità non è diversa da quella delle infrastrutture per la ricarica elettrica**, che pure richiedono tempo e investimenti per diventare capillari.

Verso un'informazione più oggettiva

Federauto rinnova l'appello per un'informazione tecnica più trasparente, auspicando **l'individuazione di soggetti e liberi da pressioni**. Solo così, conclude Artusi, sarà possibile garantire **"l'autorevolezza e l'indipendenza per produrre indagini il più possibile oggettive"**.

Il caso. Auto e Green Deal, sfida a colpi di dati: "Serve un organo di controllo"

Alberto Caprotti venerdì 11 luglio 2025

Federauto contro gli studi definiti "a senso unico" pro-elettrico: "Generano confusione che disorienta e danneggia il mercato"



E' una battaglia continua, a colpi di dati, studi, inchieste. Con risultati e proclami contrastanti, spesso opposti. **L'auto elettrica**, e più in generale **la mobilità sostenibile raggiungibile attraverso l'abbandono dei motori**

tradizionali, continua a generare polemiche e incertezze. Al punto che **Federauto**, l'associazione che rappresenta i Concessionari italiani, scende in campo attraverso il suo presidente **Massimo Artusi**: «Accogliamo con favore - afferma Artusi - la creazione di un **organo di controllo**, come richiesto dal Parlamento Europeo, per fare chiarezza sulla modalità di finanziamento da parte della Commissione europea a favore delle organizzazioni autrici di tali ricerche, nella convinzione che attraverso di esso chi ha la responsabilità di tali scelte potrà finalmente giungere ad una individuazione dei soggetti che abbiano la competenza, l'autorevolezza e l'indipendenza per produrre indagini il più possibile oggettive».

L'intervento di Federauto non si riferisce ad alcuno studio in particolare, ma proprio in questi giorni un nuovo report pubblicato dall'**International Council on Clean Transportation** (ICCT) ha stimato che, nel corso della loro vita, le auto elettriche a batteria vendute oggi in Europa emettono una quantità di gas climalteranti quasi 4 volte inferiore rispetto alle auto a benzina. Lo studio, un'analisi completa delle emissioni delle auto durante tutto il ciclo di vita per le principali tecnologie, conferma - afferma l'ICCT - e rafforza i risultati precedenti: "solo le auto elettriche a batteria possono garantire una riduzione delle emissioni su scala sufficiente per decarbonizzare la modalità di trasporto più inquinante d'Europa. Le auto sono infatti responsabili di quasi tre quarti delle emissioni del settore".

Secondo un'altra ricerca appena pubblicata da **Transport & Environment** (T&E), la principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, "Il comparto automobilistico europeo potrebbe salvare gli attuali livelli di occupazione e tornare a produrre 16.8 milioni di auto all'anno - pari al picco raggiunto dopo la crisi del 2008 - se l'UE manterrà intatto l'obiettivo di sole auto a zero emissioni dal 2035 e rafforzerà le politiche industriali e di stimolo della domanda. Lo studio,

infatti, ha simulato l'impatto dell'obiettivo 2035 dell'UE per le auto a zero emissioni, unito a nuove politiche industriali per stimolare la produzione nazionale di veicoli elettrici, come un target di elettrificazione per le flotte aziendali e misure di sostegno a favore di auto e batterie prodotte in UE. "In questo scenario - conclude - il contributo della filiera automobilistica al PIL europeo aumenterebbe dell'11% nel 2035 rispetto a oggi".

Tornando a Federauto che - ripetiamo - non si riferisce specificatamente a queste ricerche ma affronta la questione in termini più generali, Artusi ribadisce che «la pressoché quotidiana pubblicazione di ricerche, studi e indagini che sono di parte, ma si vestono dei panni della scienza per simulare obiettività, rivelando in realtà solo mezze verità e nascondendone altre, dopo aver contagiato la politica e l'industria, sta ingenerando nella pubblica opinione - e nei consumatori - una confusione che disorienta e danneggia il mercato dell'auto.

«Federauto e i concessionari italiani, rispetto a tali problemi», afferma Artusi, «si trovano in una posizione assolutamente indipendente e non inficiata dal alcun preconcetto ideologico, dal momento che il loro interesse naturale è soddisfare un cliente nel suo acquisto di un autoveicolo: che poi questo sia a trazione elettrica, a carburante o ibrido non fa differenza. Il mercato ci dice, tuttavia, ogni giorno di più che nonostante le scelte dirigitiche della Commissione europea e il continuo ricorso ad incentivi, la vendita di auto BEV non decolla; in conseguenza di ciò il parco circolante invecchia sempre di più con effetti nefasti proprio per quella sostenibilità che si dice di voler difendere, mentre non si vuol tenere conto che il processo di trasformazione dei carburanti per i motori termici in vettori rinnovabili e carbon neutral sta proseguendo nella sua maturazione e lo sarebbe ancor di più, se non fosse ostacolato dalla normativa (figuriamoci se fosse agevolato!)».

«Per questo - continua Artusi - a un osservatore indipendente (ma attento!) come Federauto, di fronte alla martellante campagna a colpi di studi, indagini e ricerche di varia provenienza, sorgono spontanee alcune domande:

1. Perché le ricerche targate full electric - nonostante i loro contenuti di parte - sono considerate «buone», e quelle del fronte avverso sono tacciate di rappresentare interessi economici, come se dietro il mondo della trazione elettrica non ci fossero altrettanti interessi?
2. Perché tali studi non considerano la transizione green dei trasporti in tutti i suoi aspetti, anche economici e sociali, ma si limitano a evidenziare solo i (presunti) benefici ambientali e non le ricadute negative per l'economia, l'occupazione e la società?
3. Perché tali ricerche riservano così poca attenzione ad un comparto, invece, del tutto cruciale per l'economia europea (e strategico per l'economia italiana!), come il trasporto pesante HDV, dove la diffusione della trazione elettrica è sostanzialmente inesistente?
4. Perché tali ricerche continuano a negare la validità dei biocarburanti, nascondendo che la loro attuale carenza è almeno pari alla mancanza di infrastrutture di ricarica elettrica e alla produzione verde di elettricità che richiedono - anch'esse - tempo e investimenti per poter servire tutto il mercato?».

Transizione ambientale: Artusi e Maldarizzi a Bruxelles per la distribuzione automotiva italiana



Il Vicepresidente della Commissione Europea, On. Raffaele Fitto, ha ricevuto ieri a Bruxelles una delegazione di Federauto, la Federazione italiana dei concessionari auto, rappresentata oggi dal Presidente Massimo Artusi e dal Cavaliere del Lavoro

Francesco Maldarizzi, componente del comitato esecutivo della Federazione e Presidente UCISM.

L'incontro ha rappresentato un momento di confronto istituzionale rilevante sul tema della transizione ambientale nel settore automotive, in vista delle prossime scadenze normative europee legate al Green Deal e alla revisione delle strategie per la decarbonizzazione della mobilità.

Il confronto con il Vicepresidente Fitto ha consentito di porre l'attenzione sulle criticità dell'attuale quadro legislativo europeo, che rischia di compromettere la competitività del comparto, in particolare delle PMI della rete distributiva. Artusi ha infatti consegnato al Vicepresidente Fitto il position paper ufficiale di Federauto, che raccoglie in modo puntuale le proposte del settore in tema di neutralità tecnologica, sostenibilità economica e transizione graduale e realistica.

“É importante portare alle istituzioni l'esperienza e le capacità dei concessionari per orientare il percorso di transizione in corso attraverso politiche più efficaci per il mercato e per la decarbonizzazione. – ha dichiarato il Presidente Artusi, proseguendo – É incoraggiante trovare interlocutori preparati, motivati e pragmatici e questo ci darà sempre più forza per perseguire la nostra azione per il bene del mercato.”

L'intervento del Presidente Maldarizzi ha riaffermato il ruolo attivo dei dealer nel percorso di trasformazione del comparto automotive, richiamando la necessità di un quadro normativo che valorizzi il contributo delle reti di vendita e assistenza nella gestione della transizione.

RUBRICHE

Artusi (Federauto) incontra Fitto a Bruxelles

'Incontro utile per focalizzare i temi della transizione'



Redazione Ansa

TORINO - Luglio 15,2025

(ANSA) - TORINO, 15 LUG - Il presidente di Federauto Massimo Artusi, accompagnato da Francesco Maldarizzi, del comitato esecutivo, è stato ricevuto oggi a Bruxelles dal vicepresidente della commissione europea, Raffaele Fitto. L'incontro è stato utile - spiega Federauto in una nota - per focalizzare le prospettive del processo di transizione ambientale e rimarcare le gravi ripercussioni dell'attuale quadro legislativo orientato verso una scelta monotecnologica.