



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Agosto 2025



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	29



Cartaceo



Gli operatori: «Iniziativa positiva ma con impatto limitato sul mercato»

Le valutazioni

Cardinali: «Monitoreremo i criteri Ecoscore per evitare esclusioni arbitrarie»

Filomena Greco

Aziende e operatori del settore accolgono in maniera fredda la misura del ministero dell'Ambiente che destina le risorse avanzate dal Pnrr a sostegno della domanda di mobilità elettrica. Il punto, che Anfia, Federauto e Unrae ripetono da tempo, è che per recuperare il ritardo del mercato italiano sul fronte delle alimentazioni elettriche servono azioni coordinate, un piano di aiuti almeno triennale e una politica fiscale che premi le motorizzazioni a minore impatto ambientale e che si allinei al resto d'Europa almeno sul fronte detrazione Iva e deducibilità.

Ma andiamo per ordine. Sulla nuova famiglia di incentivi restano numerose questioni da risolvere, a cominciare dall'ipotesi di Ecoscore, di difficile applicazione secondo gli operatori, e la possibilità del noleggio, sempre più presidiato dai privati, ma che potrebbe non rientrare. Obiettivo dichiarato dal Mase è di sostenere l'immatricolazione, nel periodo di incentivazione, di circa 39mila nuove auto full electric. La sfida è allargare il mercato e migliorare la penetrazione dei modelli elettrici, recuperando almeno in parte il gap rispetto all'Europa.

La quota di auto bev immatricolate in Italia a luglio è del 4,9% nel mese, in flessione rispetto al 6,0% di giugno ma in crescita rispetto al 3,4% di luglio 2024. Nel periodo - da gennaio a luglio - il market share in capo ai modelli elettrici è salito al 5,2% contro il 2,8 di un anno fa, pari a circa un terzo

rispetto alla media europea e lontana dai picchi non soltanto dei paesi nordici ma anche di Uk e Portogallo, che navigano intorno al 20%. Una situazione di ritardo fotografata dall'ultimo report Eurostat che relega l'Italia alla quintultima posizione nell'Unione Europea per immatricolazioni di auto elettriche nel corso del 2024.

Nel concreto, manca ancora la data di apertura della piattaforma per l'accesso agli aiuti che potrebbe essere operativa per settembre, come anticipato dal Mase la settimana scorsa durante una interrogazione parlamentare. «Monitoreremo con attenzione la situazione anche rispetto all'idea di introdurre, in Italia, un indicatore Ecoscore come fatto in Francia (sistema per misurare l'impatto a 360 gradi dei singoli modelli, introdotto per frenare l'avanzata dei brand cinesi, ndr)» sottolinea il direttore Unrae (case estere), Andrea Cardinali. Il timore è che si finisca per escludere alcuni modelli elettrici a discapito di altri, in una situazione industriale e di mix energetico completamente diversa rispetto alla Francia. «Sul mercato domestico il Made in Italy pesa per circa il 9% delle immatricolazioni, in Francia raggiunge i due terzi, servirà grande attenzione dunque per evitare esclusioni arbitrarie».

Allinearsi alla media europea non sembra dunque un obiettivo alla portata, neanche con l'iniezione di quasi 600 milioni di risorse. Per Fabio Pessi, presidente Motus-E, associazione che sostiene lo sviluppo della mobilità elettrica, «l'intervento è positivo perché punta a coinvolgere una platea diversa di consumatori, che magari non avrebbero potuto permettersi un'auto elettrica, fissando come condizione i livelli Isee e l'obbligo di rottamare, ma è importante - spiega - che non ci siano troppi paletti e che non vengano esclusi modelli perché si rischierrebbe di non riuscire a intercettare scelte e preferenze dei consumatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In calo del 5,1% il mercato dell'auto a luglio

Immatricolazioni

Il 2025 dovrebbe chiudere con vendite giù del 6,6% e sotto gli 1,5 milioni di veicoli

Filomena Greco

TORINO

Il mercato auto domestico a luglio registra immatricolazioni in calo del 5,1%, un risultato che contribuisce all'andamento negativo dei volumi da inizio anno, -3,75%. Secondo il Centro Studi Promotor il 2025 chiuderà con un milione e 456.070 immatricolazioni, in calo del 6,6% sul 2024, con un gap del 24% sul periodo pre-Covid. Si allarga dunque la forbice tra la performance europea, che resta comunque debole e al di sotto del 19% rispetto al 2019, e il risultato dell'Italia, che evidenzia una situazione in peggioramento. Nel mese il canale dei privati ha segnato una battuta d'arresto più

pesante rispetto al mercato, con un calo del 13,5%. Le auto elettriche hanno rappresentato il 4,9% delle immatricolazioni nel mese - erano al 6% a giugno - mentre è stato più dinamico l'andamento delle ibride plug-in, a quota 7,5%, categoria che beneficia delle agevolazioni previste dalla nuova normativa sui fringe benefits. In questo contesto Stellantis perde il 13% di immatricolazioni e si attesta su una quota di mercato pari al 25% ma il brand Fiat prova a invertire la tendenza e cresce nel mese dell'8,9%. In casa Stellantis vanno bene Citroen e Alfa Romeo, brand storico italiano raggiunto e superato, nei volumi, da realtà emergenti come Byd che in un mese registra duemila immatricolazioni. Tra i new comer, continua la marcia di MG (Saic Motors) che supera il 3% di market share, e di Omoda/Jacoo che raggiunge le 1.400 unità. Tra i big player archiviano un mese in negativo sia Volkswagen che Renault, che nel mese registra un quarto dei volumi in meno rispetto ad un anno fa. Continua la crisi di Tesla che veleggia da inizio anno con il 30% di volumi in meno ma resiste in Italia meglio che

nel resto d'Europa. «La tendenza del mercato auto italiano rimane purtroppo confermata in territorio negativo e con un dato di luglio ad oltre il -5%, che non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea» afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia (aziende filiera auto). Un sostegno al mercato dovrebbe arrivare a partire da settembre grazie agli aiuti per le immatricolazione di auto elettriche, in gestione al ministero dell'Ambiente e con una dotazione pari a 600 milioni, fondi dirottati dal Pnrr. Per Massimo Artusi, presidente di federauto, «questo tipo di interventi non rappresentano la risposta adeguata per sostenere il rinnovo del parco circolante». Secondo Unrae per accelerare la transizione energetica servono sì gli incentivi, «ma risultano inefficaci se progettati con caratteristiche di discontinuità, soglie di price cap restrittive, limitazioni eccessive e tempi troppo lunghi tra annuncio e implementazione». La scommessa resta la riforma del trattamento fiscale per i veicoli aziendali, con un occhio alla Delega fiscale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stellantis perde il 13% e si attesta a una quota di mercato del 25%: il brand Fiat inverte però la rotta con un +8,9%



**Per Byd 2mila vetture in un mese e per MG un 3% di market share
Crolla ancora Tesla: -30% dei volumi da inizio anno**



ECONOMIA TRANSIZIONE ALL'EUROPEA

L'elettrica non va allora insisto

VALERIO BERRUTI

L' Europa non ne vuole proprio sapere: la transizione energetica non si tocca. Almeno per quanto riguarda i trasporti e l'automobile in particolare. Dal 2035, infatti, non si potranno più vendere vetture con motore endotermico ma solo modelli elettrici. È questa la decisione continuamente ribadita dal Parlamento di Bruxelles, nonostante l'evidente difficoltà dei costruttori di stare al passo per rispettare la scadenza. Assieme all'altrettanto evidente tiepida accoglienza da parte dei consumatori che considerano i tempi e i modi della "transizione all'europea" assolutamente non sostenibile per le loro tasche.

Niente, avanti tutta. Anzi, sempre dalle parti di Bruxelles, qualcuno ha pensato addirittura di accelerare la tabella di marcia anziché rallentarla. Nei giorni scorsi,

Il mercato preferisce l'ibrido e il plug-in. Al Sud poche colonnine. Ma Bruxelles insiste sul blocco dell'endotermico al 2035 e intanto pensa di stoppare i noleggi al 2030

per esempio, si è parlato molto di una indiscrezione riportata dall'autorevole quotidiano tedesco "Bild", secondo cui la Commissione europea vorrebbe presentare entro l'estate un regolamento che imporrebbe alle società di noleggio di acquistare solo auto elettriche a partire dal 2030. Un'altra tegola sull'industria dell'automobile e sulle società di distribuzione, visto che il settore a cui fa riferimento la commissione copre ormai quasi il 60 per cento delle vendite. Un settore che al momento sostiene tutto il resto del mercato, ovvero quello delle vendite a privati, negli ultimi mesi in decisa discesa.

E allora cosa fanno in Europa? Anticipano di cinque anni la transizione, probabilmente senza aver valutato, per esempio, che

proprio le compagnie di noleggio stanno da tempo riducendo gli acquisti di auto elettriche, sempre meno richieste dai loro clienti (e dal mercato in generale). Ipotesi, quella della Commissione europea, che comunque il ministero dei Trasporti tedesco «respinge fermamente», aggiungendo che a Bruxelles «hanno perso il contatto con la realtà».

In effetti, sembrerebbe una rivoluzione al contrario. Contro il popolo degli automobilisti e in nome dell'imposizione di una tecnologia. Una transizione energetica che non fa i conti con il mercato e soprattutto con i consumatori e che finisce sotto accusa anche da parte dell'associazione dei costruttori esteri in Italia (Unrae): «È evidente che il sistema non sta funzionando come dovrebbe – dice il presidente **Roberto Pietrantonio** – senza una rete capillare e realmente operativa, il percorso di elettrificazione resterà incompleto e l'Italia rischia di rimanere fa-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Foto: L. Simon - Getty Images



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

nalino di coda in Europa». Ancora più chiaro, **Massimo Artusi** che guida Federauto, l'associazione dei concessionari: «Il problema è che il mercato ci dice ogni giorno che la spinta normativa verso l'elettrico, accompagnata da incentivi sempre più generosi, non sta ottenendo i risultati sperati: le auto a batteria faticano a decollare nelle vendite e, nel frattempo, il parco auto italiano continua a invecchiare, con effetti contrari agli stessi obiettivi di sostenibilità climatica». Secondo il presidente dei concessionari italiani sarebbe più opportuno sostenere la ricerca sui carburanti rinnovabili e carbon neutral per i motori termici che sta facendo passi avanti: «Se non fosse per i vincoli normativi, questa tecnologia potrebbe offrire soluzioni concrete e immediate. E se venisse incentivata, come accade per l'elettrico, potrebbe accelerare davvero la transizione ecologica».

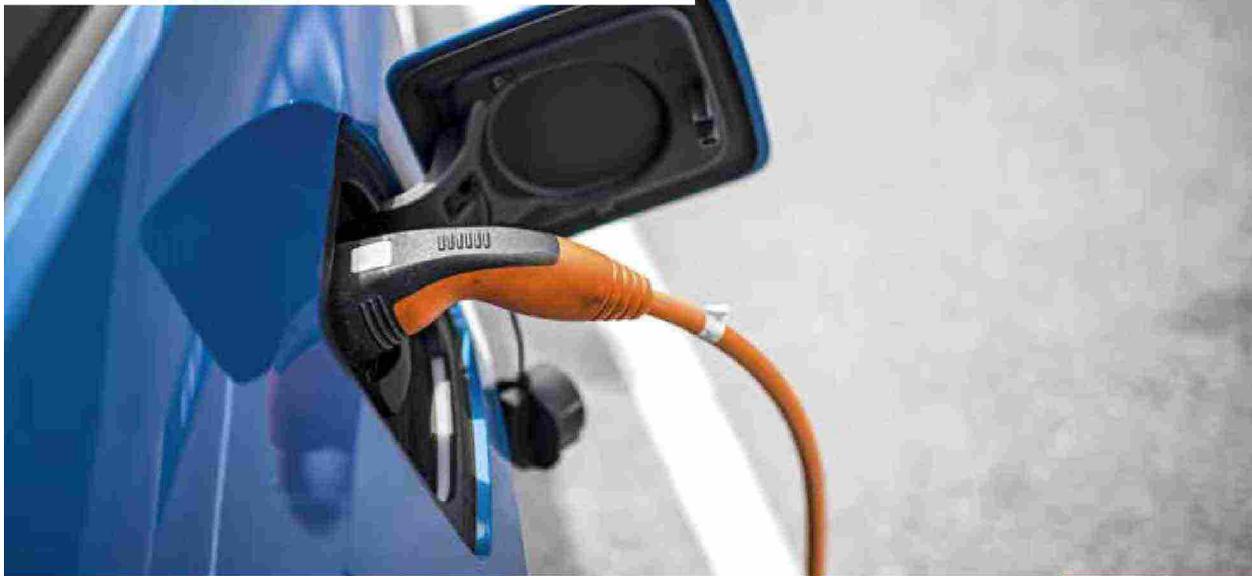
Tornando alle infrastrutture, ovvero alle colonnine di ricarica, il nostro Paese è ancora piuttosto indietro e nonostante abbia raggiunto oltre 67.000 punti di rifornimento (dati al 30 giugno) e una crescita di 10 mila unità nell'ultimo anno, con 12,7 punti di ricarica ogni 100 km di strade, l'Italia si colloca solo al 16esimo posto in Europa, lontano dalla media europea di 18,4 punti ogni 100 chilometri.

L'unico dato positivo è la crescita delle colonnine di rifornimento rapido, distribuite nel 45 per cento delle stazioni di servizio della rete autostradale, arrivate già a 1.159 unità. Un miglioramento che soddisfa **Fabio Pressi**, presidente di Motus-E, la principale associazione che opera nel settore della mobilità elettrica: «L'infrastruttura di ricarica italiana continua a espandersi e, in particolare, la situazione in autostrada è notevolmente migliorata, ►

PRODUZIONE

La linea di produzione di alloggiamenti per motori elettrici presso la Bmw di Landshut, in Germania

ECONOMIA TRANSIZIONE ALL'EUROPEA



► ma ciò non toglie che ci sia ancora un importante lavoro da fare per migliorare la capillarità, soprattutto nel Mezzogiorno». E già, e infatti è proprio il Mezzogiorno a rimanere ancora una volta indietro, visto che ben il 57 per cento delle infrastrutture di ricarica si trova nel Nord Italia, il 20 per cento nel Centro e solo il restante 27 nel Sud e nelle isole.

Tutti segnali che dovrebbero far riflettere sui tempi e sulle modalità della transizione. Ma non sono i soli campanelli d'allarme, il resto arriva dal mercato. Anche in questo caso gli obiettivi intermedi fissati in vista del 2035 vengono continuamente disattesi. La quota di auto elettriche non cresce più come all'inizio: in Italia si è attestata intorno al 5 per cento nell'ultimo semestre e in Europa è salita dal 12,5% di un anno fa al 15,6% del primo semestre 2025 ma sempre a un livello che per l'Accea (l'associazione dei costruttori europei), è «ancora lontano» dall'adozione di massa delle auto elettriche.

E così, visto che le elettriche non decollano è il mercato stesso a spostarsi decisamente verso le ibride, full o plug-in (ricaricabili anche con la spina) che comunque consentono un consistente abbattimento di emissioni nocive, a partire proprio dalla CO₂, nemico numero uno per il Parlamento europeo.

Cosa sta accadendo sono i numeri a dirlo: nel Vecchio Continente, le vendite di auto ibride nel primo semestre hanno raggiunto la quota del 34,8 per cento, trainate

da Francia (+34,1%), Spagna (+32,8%), Italia (+10%) e Germania (+9,9%). Mentre le plug-in hanno raggiunto l'8,4% del totale delle immatricolazioni, rispetto al 6,9% al 2024. E se questi sono i dati delle vendite, anche l'industria con utili che crollano e target ridimensionati, sta rispondendo con un crescente sviluppo di nuovi modelli, molti dei quali nati elettrici ma diventati ben presto ibridi. Un segnale che potrebbe aprire nuovi scenari anche per la transizione.

L'ultimo caso è la Smart, il più clamoroso di tutti. Il marchio della Mercedes, da tempo gestito da una joint venture paritetica con il colosso cinese Geely, aveva fin da subito una sola certezza: non avrebbe mai più prodotto modelli con il motore endotermico ma soltanto auto, o meglio Suv, completamente elettrici. E invece ecco il dietrofront con il maxi Suv #5 (lungo 4 metri e 70), appena annunciato in versione ibrida plug-in. Una vettura dalle prestazioni incredibili con ben 1.600 chilometri di autonomia totale di cui 250 in modalità elettrica e un listino di "soli" 47 mila euro. Per il momento sarà venduto soltanto in Cina ma la sensazione è che arrivi presto anche in Europa. Dunque, "Mai dire mai" e chissà che non valga anche per "la transizione energetica all'europea".

PRESA

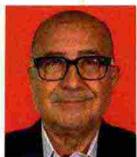
Un sistema di ricarica per auto elettriche

Smart fa marcia indietro sull'eSuv e sceglie una motorizzazione mista con ricarica esterna.

Le concessionarie: sensato sostenere biocarburanti e carbon neutral

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Foto: Getty Images


OPINIONE
FUORIGIRI
PIERLUIGI BONORA

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

DA SAPERE

1 ZERO EMISSIONI

Dal 2035, nell'Unione Europea, le nuove auto immatricolate dovranno essere elettriche o utilizzare tecnologie che assicurino le zero emissioni.

2 GREEN DEAL

È il piano dell'UE varato nel 2019, e prevede un pacchetto di iniziative con l'obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

3 URSULA VON DER LEYEN

Politica tedesca, dopo essere stata ministra di vari dicasteri durante il cancellierato di Angela Merkel tra il 2005 e il 2019, il 2 luglio dello stesso anno è stata eletta presidente della Commissione europea, carica riconfermata nel 2024.

Probabilmente è solo questione di tempo. Ma è un vero peccato che ci si sia lasciati sfuggire l'occasione di mandare a casa, con largo anticipo, Ursula von der Leyen, la presidente della Commissione Ue artefice del disastro "Green Deal" legato al mondo automotive. È la stessa von der Leyen che continua a mantenere un atteggiamento ambiguo, tra promesse di revisione delle norme che hanno affossato il settore e i "pissi pissi" con la componente Verde, presente ancora nella stanza dei bottoni, che mai ammetterà le proprie responsabilità sulla situazione che si è venuta a creare: Costruttori in crisi, fabbriche che chiudono, persone che perdono il posto, cinesi che - giustamente - ne approfittano.

L'occasione per far fare le valigie a Ursula, la mozione di sfiducia per la vicenda Pfizer, è andata buca. A prevalere, anche da parte italiana, tra voti e astensioni, sono stati gli interessi politici e di poltrona. E così la presidente tedesca è rimasta in sella. Peccato, con persone del genere, abituate ai giochetti politici, non c'è da fidarsi. Non tutto, però, è perduto. L'advisor e opinionista Andrea Taschini ne è convinto. «Dopo i vari scandali non ancora chiariti e i fallimenti delle politiche green - afferma - adesso viene bocciato il bilancio dell'Ue di Ursula con l'aggravante che a cassarlo è il cancelliere del suo stesso Paese, la Germania, e membro del Ppe, il partito di cui fa parte. Credo sia solo una questione di tempo per la ricerca di nuovi equilibri politici e del nome del successore che, a mio avviso, potrebbe essere Mario Draghi. Inoltre, la caduta del Governo spagnolo, data per imminente, sarebbe la scintilla ideale che farà implodere la Commissione».

Bene hanno fatto Massimo Artusi e Francesco Maldarizzi, rispettivamente presidente e membro dell'esecutivo di Federauto, a recarsi a Bruxelles per incontrare Raffaele Fitto, vicepresidente della Commissione Ue, al quale è stata ribadita la pesante situazione in cui è stato fatto precipitare il sistema automotive italiano, insieme alla necessità di accendere quanto prima il semaforo verde al principio della neutralità tecnologica invece di puntare, dal 2035, solo sull'elettrico. E così la sveglia è suonata anche per Fitto.

L'AUTO DEVE PROTESTARE IN MODO DECISO

Il Parlamento Europeo non si rende conto del danno che la scelta del tutto elettrico dal 2035 sta creando all'automotive. Le Case dovrebbero scendere in piazza a Bruxelles

In attesa di possibili colpi di scena a Bruxelles, la parola d'ordine per il settore automotive dev'essere una sola: partire all'attacco. Come? L'esempio arriva dal mondo agricolo, alla sua seconda maxi protesta direttamente davanti al Palazzo del potere, cioè la sede della Commissione. «La tecnocrazia della von der Leyen costa più dei dazi. No a un'Europa autoritaria, che spegne la democrazia, il cibo, la salute e la sicurezza alimentare», lo slogan con cui la Coldiretti ha protestato a Bruxelles e che può essere ripreso dal mondo automotive sostituendo "cibo" con "sistema industriale", "salute" con "fabbriche" e "sicurezza alimentare" con "sicurezza occupazionale".

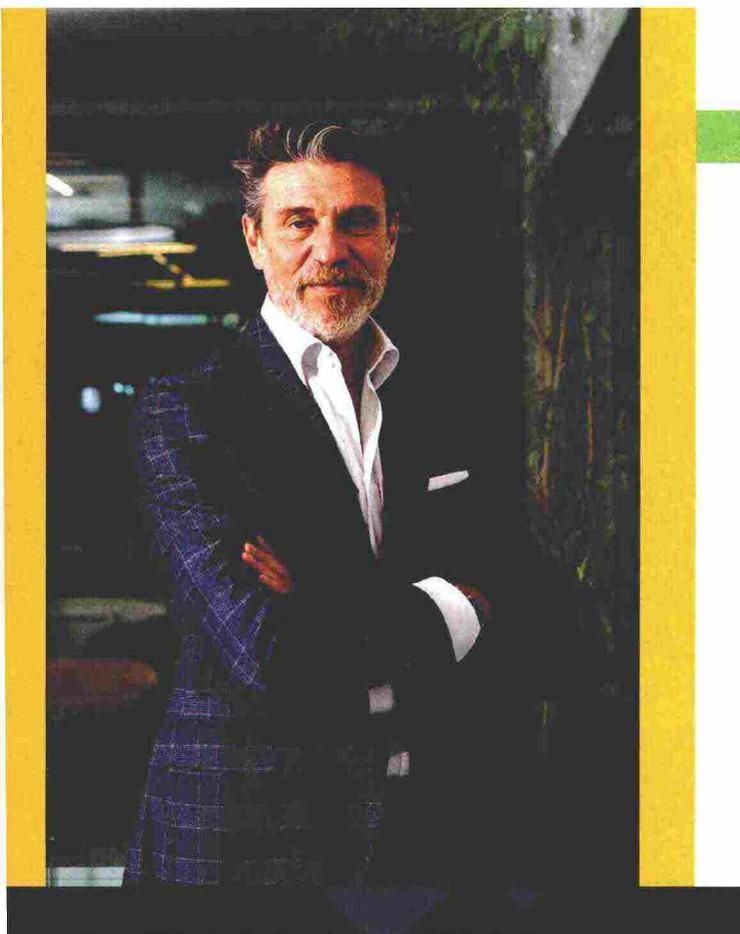
Basta con le parole e le lamentele, soprattutto da parte di chi (molti top manager) sta facendo dietrofront dopo aver accettato in silenzio il diktat ideologico che ha portato il settore a meno di un passo dal punto di non ritorno.

Ha ragione Paolo Uggé, presidente di Fai-Confrasperto: «Comprendiamo e sosteniamo la protesta degli agricoltori, perché il mondo dell'autotrasporto vive la stessa situazione con continui tagli e barriere. L'emendamento al Regolamento sulle emissioni di CO₂ per le auto e per i van, con l'introduzione di flessibilità per il calcolo delle emissioni, sorprendentemente esclude i camion. Perché? Quando sarà riconosciuto finalmente il principio della neutralità? Il tempo per le discussioni e i ragionamenti è terminato, aspettiamo solo risposte sensate da Bruxelles». Ora tocca alle altre associazioni tirare fuori gli attributi. **ca**



L'intervista

Roberto Bolciaghi



Nato a Milano il 21/03/1969, è sposato e ha una bambina di 12 anni, un ragazzo di 21 e un border collie.

Ha iniziato a lavorare poco dopo il servizio militare a 21 anni, prima con una breve esperienza come broker assicurativo e subito dopo a 22 è entrato in Renord. Ha lavorato in ogni reparto dell'azienda, nelle vendite, nella gestione usato, nel post vendita e nel magazzino ricambi fino a dedicarsi a tutto tondo alla gestione aziendale con taglio più commerciale.

Attualmente ricopre il ruolo di Direttore Generale Area commerciale.

È stato presidente dell'Associazione Concessionari Renault e Dacia (UCRI) per 9 anni e attualmente consigliere di Federauto.

Cosa significa oggi essere un concessionario di automobili, in un contesto in continua evoluzione e non sempre secondo logiche prevedibili, economiche, politiche e sociali?

Bisogna essere capaci di pensare velocemente a nuove soluzioni di gestione, modificare le proprie politiche e organizzazioni. In poche parole, sapersi adattare a ogni nuova situazione che non dipende da noi.

La vostra è un'azienda familiare, da 55 anni attiva con uno dei marchi più iconici del mondo automotive ma con uno sguardo sempre attento sulle dinamiche del settore, a cominciare dal Groupe Renault. Come riuscite a crescere e prosperare quando altre realtà storiche hanno aperto alla formula del multibrand per sopravvivere e altre, anche importatori con esperienza pluridecennale, hanno chiuso bottega?

La nostra vision è sempre stata improntata a essere tra i primi dealer dei brand che rappresentiamo. Questo ci ha permesso di poter sfruttare tutte le opportunità di crescita, come le ultime due acquisizioni fatte nel 2023 di RRG (la filiale Renault) a Milano e di un dealer su Pavia che ci hanno permesso di essere l'unico dealer per i nostri brand sulla città di Milano, la provincia, Pavia e Piacenza.

Operare su Milano porta a complessità che in altri contesti è addirittura difficile solo immaginare. Per voi l'attività nella cosiddetta capitale morale rappresenta ancora un'opportunità vantaggiosa o rende ancora più difficile un lavoro già caratterizzato da marginalità esigue?

Milano è tra le città più care d'Italia sia in termini strutturali sia di personale. Per sostenere tali costi la nostra mission è quella di investire sui nostri collaboratori nell'ottica di incrementare fatturato, fidelizzazione del cliente e soddisfazione dello stesso.

Recentemente, con l'allargamento della vostra attività al noleggio e all'usato garantito, avete iniziato ad allargare lo sguardo su altri marchi automobilistici. Una scelta dettata dalla volontà di offrire ai vostri clienti fidelizzati anche vetture che esulano dai vostri mandati per il nuovo e servizi che abitualmente reperivano all'esterno dalle mura della concessionaria o una vera e propria necessità per presidiare segmenti di mercati dai quali, per esempio, Renault e Nissan sono usciti?

Abbiamo vissuto anni in cui il fatturato del nuovo copriva il 90% dei costi ma è da qualche anno che il post vendita e l'usato sono strategici al risultato aziendale. Abbiamo perciò investito in servizi nuovi, come l'usato, creando un brand ad hoc, come **Renord Prime**, oltre a creare una divisione d'azienda multibrand con il nostro marchio Remobiz. Abbiamo inserito le vendite di servizi fidelizzanti come assicurazioni, garanzie su veicolo nuovo, apertura di assistenza dedicata alle aziende e servizi di carrozzeria.

Quali insegnamenti state traendo dall'essere passati da tradizionali rivenditori di autovetture per così dire popolari a fornitori di servizi mobilità diversificati, con il noleggio multimarca ma anche con le microvetture Silence e Mobilize, con l'intrattenimento dell'Alpine Atelier e del RNL e con le "supercar accessibili" come Alpine A110?

Come già detto, abbiamo recepito il cambiamento del mercato aprendo a nuove soluzioni di mobilità con i quadricicli dei brand Mobilize e Silence. Per essere più vicini ai milanesi ma soprattutto per far vivere un'esperienza nuova abbiamo aperto due flagship centrali, RNL in Corso Garibaldi e Atelier Alpine A290 Lounge in zona Gae Aulenti.

Da chi è quotidianamente sul campo, come è percepita dall'automobilista medio la sempre maggiore omologazione delle vetture, differenti per lo più per calandra e firma luminosa in grande parte dei segmenti di mercato inferiore, e come riuscite a far cogliere le specificità di ogni modello e marchio?

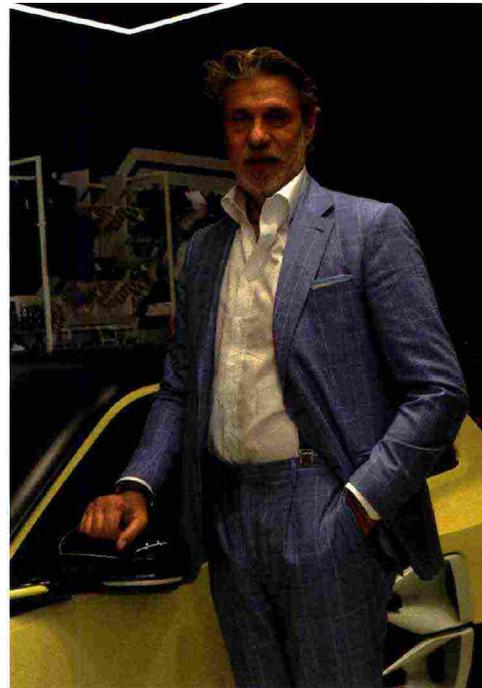
Da anni abbiamo sempre concentrato le nostre attività di vendita basandoci sul test-drive, da noi è possibile provare tutta la gamma con persone dedicate alle prove su strada. Oggi più che mai con tutte le novità tecnologiche che equipaggiano le nostre vetture il test-drive diventa fondamentale per fare conoscere e testare i nostri modelli. Investiamo molto sulla formazione dei nostri consulenti alle vendite affinché riescano a trasmettere i contenuti distintivi dei nostri prodotti.

Si dice che l'automobilista sta perdendo passione verso l'automobile, troppo costretta tra regole europee ferree che ne sviliscono la personalità estetica e tecnica e legislazioni locali che quasi ne impediscono l'impiego. Voi, come dealer, riuscite a mantenere la passione nell'automobile e nel vostro lavoro?

La passione c'è e ci sarà sempre e la stiamo trasferendo alla nuova generazione che sta entrando in azienda. Lato clientela, i giovani non sono appassionati come lo eravamo noi cinquantenni, complici i costi di gestione e mantenimento, molto più elevati in città, e grazie anche alla nuova mobilità che nelle metropoli possono trovare, dal car sharing al trasporto pubblico, alle due ruote.

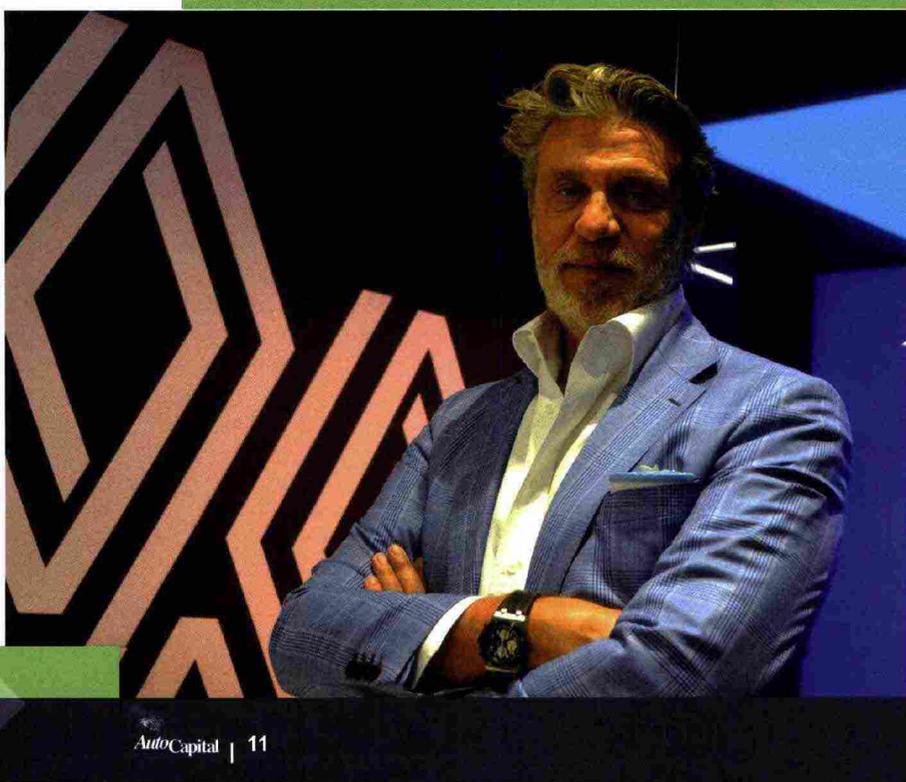
AutoCapital parla di auto nuove ma anche di vetture d'epoca, da collezione, che rappresentano proprio il DNA della rivista fin dal primo numero. Avete mai pensato di diventare un riferimento nel Nord Italia per il reperimento dei ricambi e per l'esecuzione di restauri delle Renault e delle Alpine Renault del passato?

Non è nel nostro DNA, anche perché l'auto d'epoca richiede competenze che non fanno parte della nostra storia. Lasciamo il campo agli specialisti.



C'è un marchio automobilistico, attualmente all'esterno del perimetro Renord, che le piacerebbe rappresentare e distribuire?

Siamo talmente coinvolti nel continuare a migliorare le performance dei brand da noi rappresentati che non abbiamo ancora pensato ad altri marchi. Chissà...

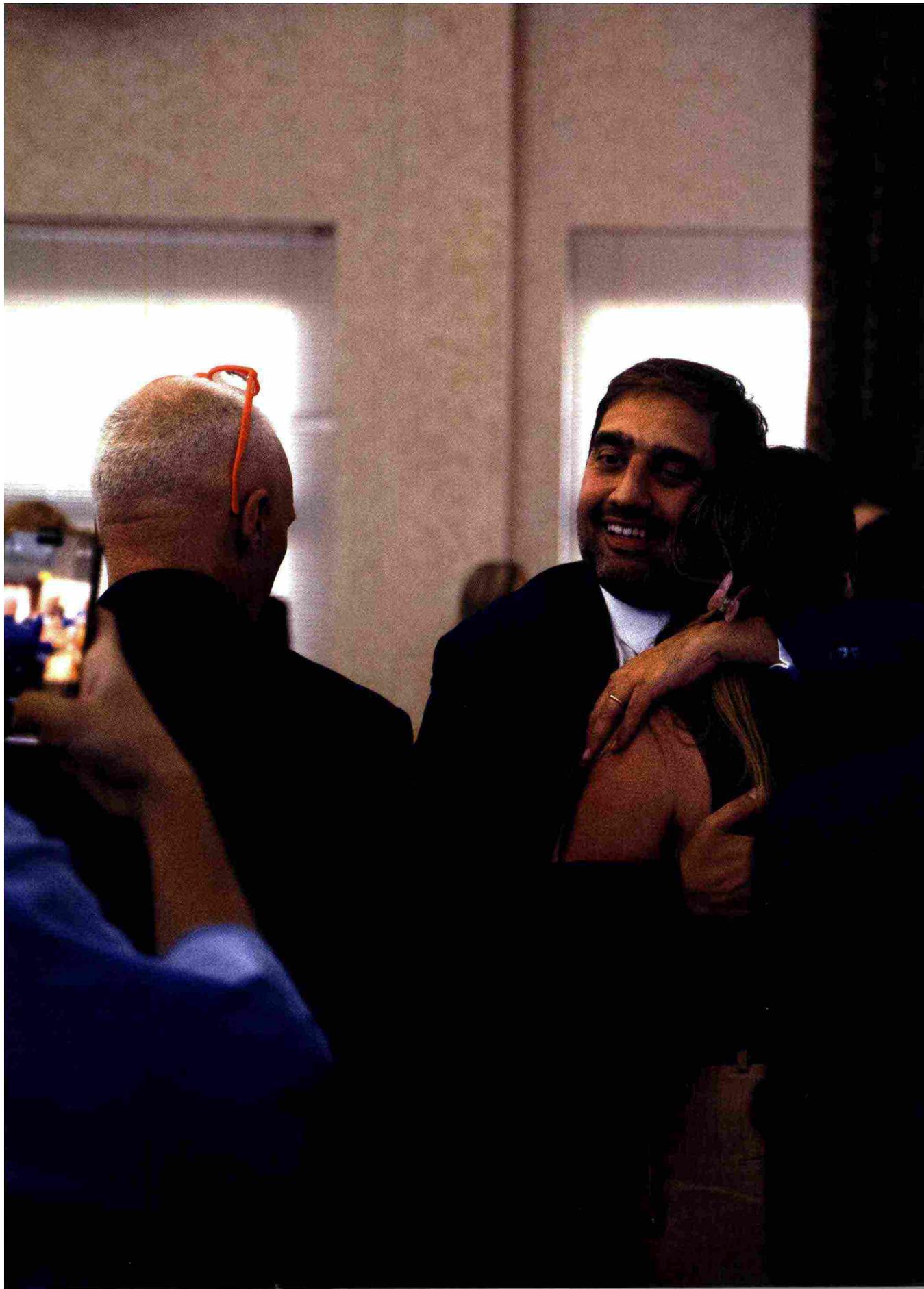




GUIDARE IL CAMBIAMENTO NON È UNO SLOGAN, È UNA GRANDE RESPONSABILITÀ. E NOI SIAMO PRONTI

IL 9 LUGLIO, L'ASSEMBLEA DEGLI ELETTORI DELL'*AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA* HA NOMINATO **GERONIMO LA RUSSA** PRESIDENTE PER IL PROSSIMO QUADRIENNIO, CON IL 78% DEI VOTI. ECCO LA SUA VISIONE E I PRIMI PROGETTI CHE ANDRANNO IN CANTIERE

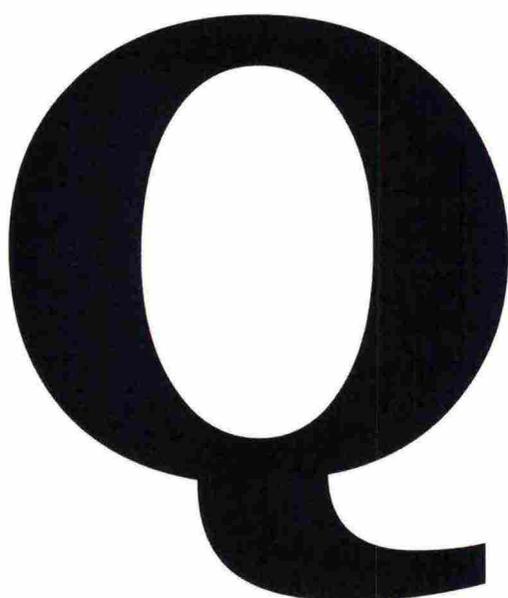
testo David Giudici fotografie Alessio Migliorini/Arianna Romagnoli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quarantacinquenne milanese, già al vertice di *ACI Milano* dal 2018, Geronimo La Russa è stato eletto presidente dell'*ACI* per il prossimo quadriennio, con il 78% dei voti. Nei prossimi mesi, si insedierà in via Marsala 8 a Roma per guidare l'Ente attraverso il complesso momento di transizione che l'auto sta vivendo. Appassionato di motori, con un passato nei kart e nel rally, ha tra i suoi obiettivi principali quello di trasformare l'*ACI* in un *mobility club* a supporto del cittadino, rendere i servizi dell'Ente più *user friendly* e puntare su una maggiore integrazione con le istituzioni e gli *stakeholder*. "Sarò il presidente del dialogo", ha dichiarato a *L'Automobile*. Le prime azioni concrete? Scopiamole.



Qual è il primo segnale che intende dare al sistema *ACI* in questo nuovo corso?

Il primo segnale concreto è ribadire, insieme a tutto l'Ente – e quindi insieme ai 97 colleghi che rappresentano il territorio – quanto l'*ACI* sia importante per il Paese e per i cittadini. Ovviamente per il milione e 200 mila soci, ma anche per chiunque abbia esigenze di mobilità. Quindi comunicare e spiegare bene perché esiste l'*ACI*, perché ha una storia gloriosa di 120 anni. E perché ancora oggi c'è bisogno, in Italia, di un ente che è federazione sportiva e associazione, qual è l'*ACI*. Perché, vede, ci sono sempre più esigenze di mobilità, e la mobilità è un diritto primario, un diritto di libertà. Potersi muovere liberamente è un diritto sancito dalla Costituzione. La mobilità è centrale nella vita dell'uomo e deve essere resa più facile e alla portata di tutti. Come? Per esempio, attraverso la mobilità integrata: trasporto su ferro e gomma, per esempio. Quindi dobbiamo offrire nuovi servizi moderni ed efficienti – per i soci e non – che integrino tutto questo. Più un utilizzo

maggior dei dati, che crescono ogni mese – non ogni anno – e che sono fondamentali per le esigenze di qualsiasi cittadino che ha bisogno di arrivare dal punto A al punto B. E non per forza in automobile.

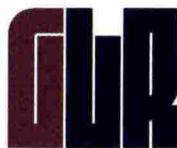
Nel suo programma parla di un *ACI* più forte anche verso l'esterno. Che cosa significa oggi, concretamente, contare nelle scelte che riguardano la mobilità?

Noi siamo sì un club, quindi rivolto a chi decide di associarsi, ma deve essere chiaro che l'Ente ha una funzione sussidiaria allo Stato, per capire le esigenze che hanno i cittadini in mobilità. Quindi dobbiamo offrire maggiori servizi a tutti, non essere un'istituzione chiusa, bensì aperta verso l'esterno, verso tutte le istituzioni, facendo parte di un sistema integrato delle istituzioni stesse. E verso i cittadini, anche non nostri soci, che devono vedere nell'*ACI* un amico per le prossime scelte.

In effetti oggi molti cittadini si sentono spaesati: l'auto elettrica attira ancora pochi acquirenti, i regolamenti cambiano spesso, i divieti colpiscono anche le automobili recenti. Come può l'*ACI* diventare una guida in questo passaggio così complesso?

Abbiamo suggerito e accolto con favore la decisione di prorogare di un anno il divieto agli Euro 5 al Nord. L'abbiamo fatto perché siamo convinti che il sistema *automotive* abbia già fatto tantissimo per ridurre le emissioni e per aiutare l'ambiente. Oggi crediamo che bisogna dare maggiore attenzione a quel 90% rimanente di emissioni che non dipendono dall'auto: l'auto al massimo è il 10%. Quindi ben venga il rinvio delle decisioni, e in quest'anno bisogna utilizzare le informazioni che noi deteniamo – e che mettiamo a servizio di tutti – per capire quali future scelte dovranno fare il legislatore o le amministrazioni locali in tema di regolamentazione. Perché, se viene promossa – anche grazie al nostro aiuto – una mobilità più efficiente e più integrata, si potrà evitare di chiedere un'ulteriore spesa alle famiglie, ma si potrà venire incontro trovando soluzioni alternative. Al cittadino dobbiamo spiegare bene che deve andare a piedi a comprare il pane; se deve andare da Milano a Bologna, è bene che vada in treno, ci mette meno tempo. Poi, se deve andare a Imola può prendere l'auto, magari in *sharing*, usando le applicazioni che vogliamo fornire, sfruttando i dati, facendo un viaggio più confortevole, più economico e più ecosostenibile. Tutto questo è un percorso lungo, ma che l'*ACI* si propone di mettere a servizio del cittadino, e abbiamo gli strumenti: tramite le sue società,

GERONIMO LA RUSSA È ELETTO 19° PRESIDENTE DELL'ACI: LA MOGLIE E L'ASSEMBLEA SI CONGRATULANO



tramite i dati che raccoglie, grazie anche alla sua forma giuridica specifica, che non è un'istituzione a se stante, privata o con fini di lucro, ma è un'associazione, un ente pubblico non economico.

In Italia il parco circolante è tra i più vecchi d'Europa. Intanto Stellantis affronta una fase delicata, gli incentivi sono timidi, la fiscalità resta poco competitiva, persino per le auto aziendali. Dove è più urgente intervenire a suo parere?

Anni fa, l'Acì è stata tra i primi attori a parlare di neutralità tecnologica. Per far capire che non bisognava per forza avere barriere ideologiche, né imporre una tecnologia piuttosto che un'altra. Ora pare finalmente che sia l'Europa sia il Governo italiano – che nel frattempo è cambiato – abbiano capito che la neutralità tecnologica è la soluzione. E quindi un ruolo pubblico che deve avere l'Acì è tranquillizzare il cittadino nelle proprie scelte, anche di acquisto, dialogando. Da un lato tranquillizziamo i cittadini, dall'altro dialoghiamo con le istituzioni, con il legislatore, cercando di proporre scelte e norme che non siano ideologiche, ma coerenti con le esigenze degli automobilisti e dei cittadini. La fiscalità ha invece due aspetti. I tributi – cioè il bollo auto – sono frammentati per le regioni, perché a loro è delegato l'incasso. E rispetto all'autonomia delle province e delle regioni, noi vorremmo – grazie al nostro *Archivio Nazionale delle Tasse Automobilistiche* (Anta) – far capire che serve una maggiore omogeneizzazione. Non ci può più essere la scelta di dove immatricolare un'auto solo perché conviene in una regione: l'elettrico non paga qui, altrove sì... deve esserci un'omogeneizzazione, pur nel rispetto dell'autonomia locale. Chi



LA PRIMA INTERVISTA RILASCIATA DA PRESIDENTE ACI AL COLLEGA BONORA DIRETTORE DI ACI RADIO, VOLUTA E CO-FONDATA DA GERONIMO LA RUSSA

è il soggetto migliore per aiutare le regioni, la Conferenza Stato-Regioni, a omogeneizzare la tassazione automobilistica? Sicuramente l'Acì, che detiene l'archivio, ha i dati e i centri studi per farlo. Quindi proponiamo un'omogeneizzazione che renda anche più equa la tassazione. Sicuramente stiamo lavorando anche con le associazioni di categoria per cercare di trovare una migliore fiscalità. Su una cosa mi sono già speso ampiamente, e quindi a questo punto lo diciamo chiaramente: combatteremo per l'abolizione del superbollo, che è certamente una tassa che – numeri alla mano – non giova alle casse dello Stato. Anzi, a saldo totale ha portato un meno invece che un più, e ha penalizzato il sistema auto. Anche quelle sportive, che non sono il male assoluto. Soprattutto in un Paese come l'Italia, dove l'industria automobilistica delle supercar è un fiore all'occhiello... Per quanto riguarda Stellantis auguro un grande in bocca al lupo al nuovo amministratore delegato Filosa, che è italiano e dunque terrà in grande considerazione il nostro Paese.

Poi in realtà se avessimo una defiscalizzazione migliore per le auto aziendali, probabilmente avremmo maggiore gettito d'iva...

È da dimostrare, ma sicuramente, se aiuti le aziende a cambiare i veicoli, si risolve il problema iniziale del ricambio del parco circolante.

Lei è da sempre un grande appassionato di auto, conosce molto bene il prodotto. Mai come oggi c'è una vicinanza del presidente dell'Acì con le istituzioni e con il governo, in particolare in questa fase. Questo è un vantaggio indiscutibile per l'automobile, è d'accordo? C'è una prossimità che non c'è mai stata...

In verità anche il presidente Alessi, nei suoi mandati, è stato molto vicino alla politica. In ogni modo io sarò il presidente del dialogo: con tutti gli *stakeholder* pubblici e privati del mondo dell'auto. Ho già avviato – e questo è senza tema di smentita – un dialogo serrato con tutte le associazioni che pure fanno parte della nostra assemblea, le faccio l'esempio di Anfia, Federauto, Unrae, Asi. Ce ne sono altre, ma con queste abbiamo già iniziato e non ci fermeremo. Dialogherò con le regioni per il tema della tassazione, con i comuni cercando di spiegare – facendo una buona comunicazione – che serve dire no alla politica dei divieti e sì alla politica del fare sistema. Ma sarò il presidente del dialogo con tutte le istituzioni pubbliche e private, associazioni di categoria, istituzioni, comuni, regioni, governo... Sono aperto, la mia porta sarà sempre aperta. Andrò a incontrare chi magari ha meno voglia di ascoltarci, sarò io il pungolo. L'obiettivo è, alla fine del mio mandato, avere un Acì che sarà più parte della vita civile e sociale del Paese e che sussidi lo Stato per prendere decisioni più coerenti ed efficienti in tema di mobilità, sicurezza stradale, educazione stradale e sport. Quattro i pilastri: mobilità, educazione stradale, sicurezza stradale e sport.

Il prezzo medio di un'auto nuova è passato da 18.000 a 26.000 euro in dieci anni. Il Governo, con il coinvolgimento dell'Acì, sta studiando il no-



L'ABBRACCIO CON LA PRESIDENTE DI AC ROMA E PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE CARACCIOLIO GIUSEPPINA FUSCO

leggio sociale. Può anticiparci qualcosa?

Laumento del prezzo delle auto degli ultimi anni, dovuto anche a un progressivo abbandono dei costruttori alle proposte di segmento A e B e alla dotazione di *adas* diventati obbligatori, ha avuto pesanti riflessi sul mercato. Questo è un problema serio, ed è il motivo per cui il parco circolante continua a invecchiare e, dunque, deve partire il noleggio sociale. Come già pubblicato nel dpcm 31/12/2024, sarà *Acì* a gestire in via sperimentale questo progetto. Riguarderà qualche migliaio di veicoli, entry level ibridi, che saranno noleggiati con tutti i servizi annessi e connessi (assicurazione, manutenzione e altro) e con un canone calmierato inferiore a 120 euro al mese. Il noleggio durerà 36 mesi e darà possibilità a chi se lo è aggiudicato di riscattare l'auto a fine servizio a condizioni agevolate. Naturalmente avranno accesso a questa opportunità gli automobilisti con Isee basso e in possesso da almeno un anno di un'auto da Euro 4 in giù da rottamare, che rispettino alcune garanzie di solvibilità. Se parte bene questo esperimento, ritengo che sia una delle proposte più efficaci per il rinnovo del parco circolante.

Il tema della sicurezza stradale è stato definito da lei "una battaglia civile". Come pensa di trasformare l'Acì in un attore più incisivo su questo fronte?

Comunicazione. Tanta comunicazione. Io sto cercando all'interno dell'Acì – come ben sa – di riorganizzare la comunicazione e renderla più integrata nelle sue varie forme: social, carta, tv e radio. Bisogna fare comunicazione e sensibilizzazione. Da solo l'Acì non può farcela, ma può farlo usando gli altri comparti dello Stato. Siamo un pezzo dello Stato. Usiamolo. Quindi: sensibilizzazione, comunicazione e formazione. E su questo investiremo tantissimo. Consapevoli che l'Acì può fare

la sua parte, ma da soli non è sufficiente. E quindi torniamo al dialogo: bussare alle porte, cercare di fare sistema con tutto il resto del mondo – sempre pubblico e anche privato – per far sì che il tema della sicurezza stradale sia un argomento centrale nella vita sociale italiana. Vogliamo anche aumentare l'offerta dei corsi di guida sicura, per neopatentati e per chi usa l'auto per motivi di lavoro, con prezzi ragionevoli.

Uno dei capisaldi del suo mandato è la digitalizzazione dei servizi. Che cosa cambierà concretamente per i soci?

Svilupperemo sempre più applicazioni moderne e *user friendly*. A partire da *Acì Space* che è già un buon esempio e ha reso molti servizi più accessibili.

Qual è oggi il ruolo dell'Acì nel dibattito europeo su mobilità e sostenibilità? E quali sinergie andrebbero rafforzate con gli altri automobile club? Cioè, di fatto: se guardiamo verso l'esterno, verso l'Europa, che cosa immagina come strategia per fare più sinergia?

L'Acì nasce 120 anni fa come aggregazione di cinque automobile club provinciali, che capirono che dovevano unirsi in un'unica federazione italiana, proprio per dialogare con la nascente Fia (Fédération Internationale de l'Automobile) che ha due rami: il motorsport, importantissima federazione sportiva internazionale, e il ramo mobilità. Gli altri Automobile Club europei – e noi siamo un po' in ritardo su questo – hanno già puntato da tempo sull'evolversi in *mobility club*: enti al servizio di tutti coloro che hanno esigenze di muoversi. Mantenendo l'auto come strumento primario – protagonista della storia e ancora centrale nel presente, dove i numeri maggiori di trasporto sono ancora su gomma – ma capendo che bisogna stare vicino al cittadino, dando servizi di mobilità integrata. Questo è un dibattito europeo in cui noi dobbiamo assolutamente entrare. La sede giusta è a Parigi, presso la Fia. L'Acì e l'Italia in particolare sono protagoniste a livello mondiale, non solo europeo. Lo sono per la storia, per le aziende del settore, di tutto il comparto. Lo sono per la tradizione sportiva e motoristica – che non è poco. Lo sono perché siamo la patria della Ferrari. Abbiamo il giovane Kimi Antonelli promessa della F1. Puntiamo sui giovani guardando al futuro, siamo leader mondiali nei gokart, sia come aziende sia come scuola e sviluppo. Quindi: l'Acì in Fia e l'Italia in Fia rimarranno importanti. Devono solo fare quello scatto in avanti verso una mobilità maggiormente integrata.

Negli ultimi anni molti giovani si sono avvicinati all'auto più come fenomeno culturale – spesso approcciando anche le giovani classiche – più che come mezzo di trasporto. L'Acì intercederà anche questa nuova sensibilità?

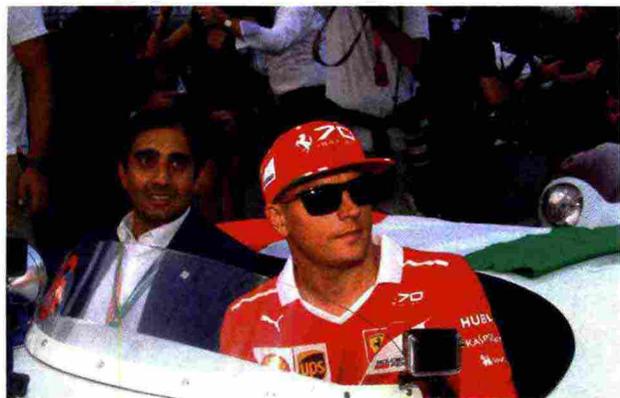
Sicuramente sì. Anche grazie ai nostri tre brand, *L'Automobile*, *Youngclassic* e *L'automobileclassica*. L'Acì già da tempo ha avviato un approccio verso i nuovi collezionisti, gli appassionati di auto, le youngtimer, e dovrà farlo sempre di più. Anche attraverso i social e le forme di comunicazione più contemporanee. L'Acì va in questa direzione: abbiamo

CLUB

organizzato a fine giugno alla pista di Lainate il *Youngclassic Fest – Festival Acì Storico*, un raduno con oltre 350 auto e certamente siamo attenti a valorizzare, promuovere, tutelare la cultura dell'auto. Che vuol dire industria, artigianato, storia, design, stile. Però segnaliamo anche che c'è un fortissimo rallentamento nel rilascio delle patenti per chi compie 18 anni. Io sono del 1980, quando nel 1998 sono diventato maggiorenne, mi sono iscritto per prendere la patente il giorno dopo. Anzi, avevo il foglio rosa in tasca già un mese prima. Oggi questo non accade più. Lo vediamo anche dai dati raccolti con le nostre autoscuole *Ready2Go*, e vogliamo capire perché. Immaginiamo che sia anche per via della demonizzazione che è stata fatta sull'auto. Noi daremo chiari segnali di apertura per un utilizzo consapevole dell'auto e non a tutti i costi: non si prende più l'auto per andare a fare un giro in centro in città o per prendere il caffè. Però l'auto è e deve sempre restare il più straordinario strumento per la libertà personale e va usata quando è necessario. Non deve essere demonizzata o ostracizzata.

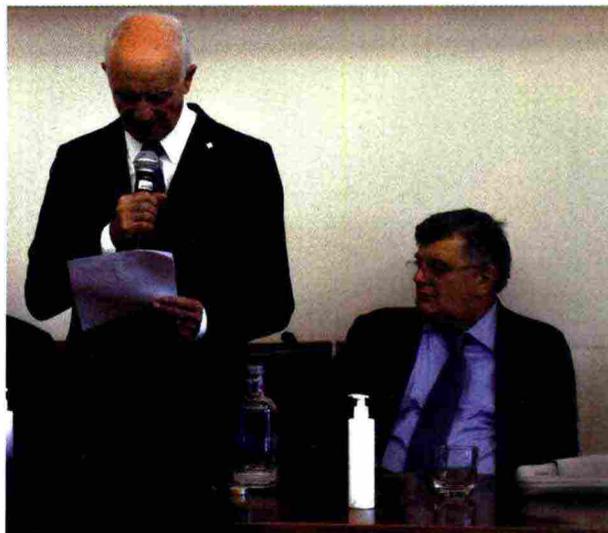
Lei è stato protagonista anche del rilancio dell'AC Milano e di molte iniziative legate al motorsport. Quanto conterà lo sport automobilistico in questa nuova fase? Riusciremo a disputare ancora un GP di F1 a Imola?

Io mi sono avvicinato giovanissimo all'*Automobile Club Milano*, che conoscevo perché correvo prima sui go-kart e poi nei rally, e quindi lo frequentavo per la licenza sportiva. Qui ho fatto il primo corso di guida, venivo a rinnovare le licenze, a parlare di problemi... La mia storia nasce qua. All'età di 30 anni mi sono candidato per la prima volta alle elezioni dell'*Automobile Club Milano* e sono stato eletto. Da lì ho fatto tutta la gavetta: vicepresidenza, poi due mandati da presidente, e ora sono al secondo mandato da presidente di *AC Milano*. Nel mentre sono anche diventato presidente del Comitato Regionale della Lombardia, con il voto unanime di tutti i presidenti degli *Automobile Club* lombardi. Cosa che mi diede molta fiducia. E da ottobre scorso sono vicepre-



©AC MILANO

IL PRESIDENTE LA RUSSA CON KIMI RÄIKKÖNEN SU FERRARI IN OCCASIONE DELLE CELEBRAZIONI DEI 70 ANNI DEL CAVALLINO



IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'AC/ GEN. DEL SETTE PROCLAMA ELETTO LA RUSSA. ALLA SUA SINISTRA IL SUBCOMMISSARIO TOMBOLATO

sidente nazionale. Questo per dire: ho raggiunto i risultati passo dopo passo, cercando di portare *AC Milano* a un livello di efficienza e radicamento sul territorio, collaborando con le amministrazioni locali, anche con quella di Milano, con cui a volte abbiamo avuto visioni differenti sulla mobilità. Ma abbiamo costruito un ottimo rapporto, tornando a rendere l'*Automobile Club* parte attiva della vita sociale milanese. Allo stesso modo vorrei fare per l'*Automobile Club Italia*. Lo sport è nel dna dell'*Acì* e dovrà restarci.

E a proposito di un altro GP a Imola...

Sono stato pochi giorni fa a Imola, dove ho parlato con il management dell'autodromo, con il sindaco e con il presidente della Regione Emilia-Romagna: l'obiettivo di tutti è tornare a organizzare un Gran Premio di F1, magari già nel 2027 e in alternanza con Madrid per gli anni a venire.

Dunque, in una frase sola l'Acì fra quattro anni? Cosa le piacerebbe poter dire a fine del primo mandato?

Che avremo un *Acì* ancora più solido e sano di quello che è già oggi. Più proiettato verso il futuro, senza mai perdere il rispetto per la sua storia ultracentenaria. E dunque che la fiducia che i tanti elettori mi hanno dato è stata ben riposta.

Qual è l'auto a cui è più legato tra quelle nel suo box e con quale alimentazione si muove negli spostamenti quotidiani?

L'auto a cui sono più legato è una "Pagoda" del 1967. È l'auto con cui mi sono sposato, era della mia famiglia, e ci si sposarono anche i miei genitori. È l'auto che ha fatto nascere in me la passione per le storiche. Quella con cui mi muovo regolarmente in città è una Fiat 500 elettrica. **»**



VERSO UNA TRANSIZIONE NON IDEOLOGICA DEI TRASPORTI

Bruxelles, 14 maggio - Il Position Paper "Verso una transizione non ideologica dell'Automotive e dei Trasporti", messo a punto dall'Osservatorio per la Transizione dei Trasporti formato nel 2024 da NGV Italy, UNEM, FEDERAUTO e Confartigianato Trasporti, presentato al Parlamento europeo è stato un importante momento di confronto con gli europarlamentari italiani. Il Presidente di UNEM, Gianni Murano ha detto che le condizioni per uno sviluppo di filiere nazionali ed europee ci sono tutte, sia dal punto di vista tecnologico che delle materie prime necessarie. Compito dei policy makers è consentire uno sviluppo sostenibile di questa filiera.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



La politica dello struzzo

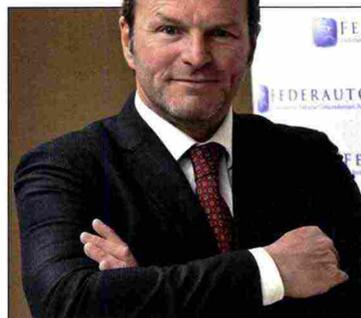
L'ultima trovata della Commissione europea, nel suo testardo percorso verso l'elettrificazione totale del trasporto su strada nei tempi ad oggi definiti, è quella di prolungare per altri sei anni - fino al 31 dicembre 2031, l'esenzione dei pedaggi per i veicoli pesanti a zero emissioni. C'è da chiedersi quanto abbiano risparmiato finora le imprese di trasporto europee da questa esenzione prevista dal 2022 dalla cosiddetta Direttiva «Eurovignette», dal momento che lo scorso anno la quota di mercato degli autoveicoli BEV oltre le 3,5 tonnellate è stata del 2,3% con 7.516 immatricolazioni su 328 mila (quota che scende all'1,2% per i mezzi oltre le 16 tonnellate: 3.328 immatricolazioni in Europa - di cui solo 24 in Italia - su 268 mila), in un parco che conta complessivamente più di sei milioni di mezzi. Chi spera di vedere da vivo l'elettrificazione totale del circolante HDV, a questo ritmo di sostituzione, deve essere praticamente immortale!

Eppure, lo stesso commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, annunciando a sorpresa davanti alle Commissioni competenti di Camera e Senato («Sostengo la neutralità tecnologica, questa è la mia posizione e quello in cui credo») che «ci sarà una revisione degli obiettivi di emissioni di CO₂ per il settore auto, e tale revisione avverrà alla fine del 2025» (non sapendo che tale impegno è stato già smentito con una proroga al primo

trimestre 2026), non ha speso per gli HDV che un generico impegno «ad accelerare l'adozione di mezzi pesanti puliti» (e per questi nessuna azione sulle multe ai costruttori, nessuna pianificazione di revisione dei regolamenti, niente...).

È l'ennesimo segno della disattenzione e della superficialità con cui, nella complessa e a volte drammatica battaglia in corso all'interno delle istituzioni europee, viene considerato un settore come quello del trasporto merci pesante nonostante esso rappresenti un fattore vitale per l'economia dell'intero continente. Un segnale che fa il paio, sempre in questi giorni, con il Regolamento pesi e dimensioni - la cui revisione è attualmente in discussione - che punta ad aumentare le misure degli HDV per consentire i maggiori carichi dovuti alle batterie, senza penalizzare la quantità di merce trasportata. Che poi le infrastrutture non siano in grado di reggere tali pesi e di consentire il transito di tali dimensioni (soprattutto, per ragioni storiche e geografiche in Italia, ma non solo) è un problema secondario.

È difficile, tuttavia, pensare che - con gli apparati e le risorse di cui sono dotate quelle istituzioni - tanta disattenzione e tanta superficialità siano davvero casuali. E, dato che a pensare male si commette peccato, ma ci si azzecca, viene spontaneo il pensiero che si parli poco e male dei mezzi pesanti perché per problemi tecnici e strutturali, su quei mezzi la trazione elettrica è complessa,



di Massimo Artusi
Presidente di FEDERAUTO

delicata, costosa, ingestibile, impraticabile se non in un navettaggio di percorso breve e costante, che è la negazione di quella flessibilità che rende l'autotrasporto il mezzo più adatto a garantire, in tutte le condizioni, il rifornimento dei prodotti ai mercati di riferimento.

Per continuare a fare peccato, c'è una sorta di rapporto proporzionale diretto tra il copioso numero delle norme europee e la pletora di studi, indagini e ricerche di varia provenienza (soprattutto di organizzazioni che promulgano specifici interessi, e purtroppo spesso finanziate dalla stessa Commissione EU) che, combinando e ricombinando dati, sostengono (più a colpi di percentuali che di numeri interi) la necessità e l'utilità dell'elettrico, a fronte della scarsità di questi ultimi per quanto riguarda i mezzi pesanti. Come se al potere legislativo, quando si tratta di HDV, mancasse l'alimentazione di idee da trasformare in leggi.

Se, per chi produce questi studi, trascurare il problema HDV significa nascondere i limiti della propria utopia non rivelandone l'impraticabilità, chi deve stabilire le regole del gioco non si può permettere di ignorare la realtà. Perché i legislatori fanno politica. E, nelle loro mani, il disinteresse e la superficialità di alcuni diventano la politica dello struzzo. ●

pugno d'artusi

Caccia al bonus



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'inchiesta Elettrodomestici, auto elettriche, asili nido, nuovi nati e persone povere: sono almeno 60mila le famiglie trentine che potranno accedere a qualcuno dei sostegni che saranno a disposizione dal mese di settembre. Ecco come funzioneranno le agevolazioni che, per quanto riguarda le auto, spettano solo a Trento
Problemi per l'erogazione degli aiuti alla spesa per lo psicologo

Welfare

Giradi (Federauto):
«Premio auto accessibile
solo per chi risiede
a Trento, la platea sarà
circa di 32mila mezzi
meglio interventi sulle tasse»

Bonus al via per almeno 60mila famiglie trentine

Dagli elettrodomestici, ad asili nido e auto elettriche: tutte le agevolazioni in partenza a settembre e i beneficiari

di **Gabriele Stanga**

Dagli elettrodomestici, ai contributi per l'acquisto di auto elettriche, fino ai bonus asili nido e nuovi nati, senza dimenticare sport e trasporti. Per molti trentini Babbo Natale (si fa per dire), arriva a settembre. Se, infatti, gli stipendi provinciali restano i più bassi di tutto il Nord Est, quantomeno sono diversi gli incentivi ed aiuti economici nazionali in partenza con la fine dell'estate che potrebbero offrire, se non una boccata d'ossigeno, quantomeno un piccolo sollievo alle famiglie in difficoltà.

Bonus elettrodomestici

Entro le prime settimane di settembre dovrebbe arrivare la firma del decreto interministeriale (Made in Italy e Finanze) sugli incentivi per l'acquisto di grandi elettrodomestici. L'agevolazione riguarda sette prodotti tipo: lavatrici e lavasciuga di classe A o superiore; forni (almeno di classe A, cappe da cucina (almeno di classe B); lavastoviglie (almeno di classe C); frigoriferi e congelatori (non sotto la classe D), asciugabiancheria (almeno di classe c) e piani cottura conformi alle normative europee. La cifra stanziata dal governo è di 48 milioni e per ricevere il bonus è necessario rottamare un elettrodomestico dello stesso tipo di quello che si intende acquistare ma di una classe energetica inferiore. L'agevolazione consiste in uno sconto in fattura del 30% sull'acquisto, con un limite di spesa di 100 euro a dispositivo, tutti possono beneficiarne potenzialmente ma per le famiglie con Isee al di sotto dei 25 mila euro

la soglia massima di spesa è raddoppiata a 200 euro. In Trentino i nuclei che hanno dichiarato un Isee sotto questa fascia sono 46.340.

Bonus Trasporti

Non è stato confermato il bonus nazionale di 60 euro per i trasporti ma per gli Isee fino a 15mila euro, in Trentino circa 27mila, sarà possibile usare la Carta dedicata a te, una prepagata di 500 euro per l'acquisto di beni essenziali, tra cui in primis generi alimentari ma anche gli abbonamenti ai mezzi pubblici. Non serve fare domanda ma è l'Inps stessa a mandare ai comuni le carte, fino ad esaurimento. A Trento inoltre sono attivi abbonamenti agevolati per anziani e disoccupati. Chi è inserito in percorsi per il reinserimento professionale può viaggiare gratis sui messi pubblici.

Nuovi Nati e asili nido

Una novità di quest'anno è il bonus nuovi nati nati che sarà possibile chiedere fino al 31 dicembre e i cui termini sono stati ampliati di recente. Si tratta di un contributo di mille euro (una tantum) per ogni figlio nato o adottato a partire dallo scorso gennaio.

Altri requisiti sono la residenza in Italia e l'Isee sotto i 40mila euro. In Trentino ad aver dichiarato un Isee al di sotto di tale soglia sono 61.386 nuclei. Tra questi però sono inclusi anche anziani, persone senza figli o con figli nati in un periodo precedente che non beneficeranno della misura. Il bonus nuovi nati si può richiedere direttamente dalla sezione dedicata sul sito dell'Inps ed è cumulabile con altre agevolazioni come il bonus asili nido, anche questo richiedibile fino al 31 dicembre, sul sito dell'Inps o rivolgendosi a un Caf.

L'agevolazione è già richiedibile da gennaio ma il maggior numero di

richieste parte a dicembre, il bonus asili nido può essere usato per coprire le spese di frequenza negli asili pubblici e privati, ma anche per l'assistenza domiciliare di bambini con gravi patologie croniche. Tutti i genitori di bambini fino a 3 anni possono richiederlo ma il contributo cambia in base alle fasce Isee. Con un Isee oltre i 40mila euro (o assente) si ricevono 1500 euro annui, con Isee tra i 25 e i 40mila euro se ne prendono 2.500 e sotto i 25mila si ha il contributo massimo di 3.600 euro.

Auto elettriche

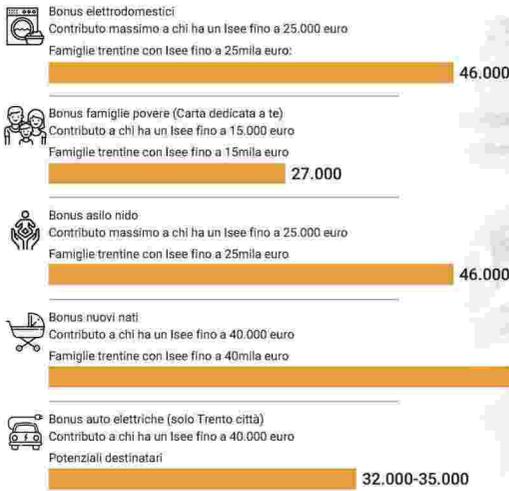
A settembre, anche se ancora non si conosce il termine esatto, dovrebbero partire anche gli incentivi per l'acquisto di auto elettriche. A spiegare e commentare le misure è la presidente di Federauto Trentino, Camilla Girardi: «Il Mase (ministero dell'ambiente e sicurezza energetica ndr) ha stanziato una dotazione finanziaria di 597 milioni di euro. Non sarà un click day come l'ultima volta, per fortuna, ed è stato riservato un occhio di riguardo sia alle persone fisiche che alle microimprese», osserva. Nel dettaglio «per il cliente privato c'è la possibilità di acquistare auto elettriche N1 ed Euro 5. Sotto i 30mila euro di Isee c'è un contributo di 11mila mila euro, tra i 30 e i 40mila un contributo di 9mila euro. Per le microimprese, invece l'incentivo copre solo l'acquisto di veicoli commerciali elettrici leggeri n1 e n2 e la cifra arriva fino a 20mila euro». La misura però è richiedibile solo dalle persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, ossia i centri abitati sopra i 50mila abitanti. «In Trentino l'unico centro urbano con queste caratteristiche è Trento, per cui parliamo all'incirca si parla di 32mila, 35mila auto - commenta

Girardi Per fare un raffronto solo a luglio in Italia sono state immatricolate 130mila aut». Di qui il commento finale: «È una misura che non dà sollievo ai concessionari italiani, nè tantomeno alla mobilità sostenibile. Bisognerebbe intervenire sulla fiscalità se si vuole dare una svolta al riciclo e ricambio del parco veicoli. Così si avrebbe un rinnovo più frequente e veloce con le aziende che metterebbero un parco usato aggiornato a disposizione del pubblico che ha meno disponibilità economiche».



Federauto a presidente Camilla Girardi

I bonus nazionali in Trentino



Fonte: elaborazione Il T su dati ministeriali e Inps



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL VERTICE

Autoconcessionari da Failoni, tra transizione ecologica, burocrazia e scuola

«Formazione, tavolo congiunto»

Transizione ecologica, difficoltà economiche, normative a volte paradossali, mercato sempre più difficile e consumatori sempre meno propensi a spendere denaro in beni durevoli. Si è parlato di tutto questo, ieri, nell'incontro tra gli autoconcessionari trentini e l'assessore provinciale alle attività economiche Roberto Failoni. Un confronto promosso dalla presidente di Federauto Camilla Girardi, che ha fatto chiarezza sui principali problemi del settore e sulle informazioni spesso fuorvianti che circolano sul mondo auto.

Nel suo ampio intervento, la presidente ha sottolineato che il comparto dell'auto non sta vivendo solo una transizione tecnologica, ma un vero e proprio passaggio di paradigma culturale, che coinvolge mobilità, mercato, formazione, aspettative del cliente e percezione sociale - delle professioni: «La transizione - ha detto la presidente Girardi - non può essere imposta dall'alto, né accelerata artificialmente da logiche di marketing o di greenwashing: se non è sostenuta da infrastrutture, incentivi certi e formazione diffusa, rischia di diventare una paralisi.»

Girardi ha criticato l'attuale gestione degli incentivi all'acquisto di auto elettriche, definendola «schizofrenica e intermittente», con annunci che anticipano di mesi le misure operative e bloccano il mercato. Girardi ha anche fatto chiarezza su un tema spesso frainteso: quello delle immatricolazioni. «Quando leggiamo che in provincia di Trento si sono immatricolate oltre 7.600 auto in un mese, quello di luglio 2025, dobbiamo essere consapevoli che il mercato privato riguarda solo una piccola parte: sono 630 infatti le automobili riferite al luglio di quest'anno immatricolate al mercato privato trentino. Il resto riguarda aziende esterne, noleggiatori, flotte. L'auspicio è che l'ente preposto alle comunicazioni delle immatricolazioni riesca mensilmente a fornire i dati "puliti" delle immatricolazioni, riferiti cioè solo al mercato provinciale». Uno dei passaggi più forti dell'intervento della presidente ha riguardato la formazione tecnica e professionale. Girardi ha ribadito con decisione l'urgenza di riportare prestigio e valore sociale ai mestieri dell'automotive, a partire dalla carrozzeria, dalla meccatroni-

ca, dalle competenze digitali applicate ai veicoli. Ha raccontato l'assenza di un'infrastruttura scolastica dedicata - «in Trentino manca persino una scuola per carrozzieri» - e ha denunciato il limitato confronto tra scuola e mondo del lavoro. In questo senso, la presidente ha lanciato la proposta di un tavolo congiunto tra le associazioni di categoria e gli assessorati al commercio (Failoni), alla scuola (Gerosa) e allo sviluppo economico (Spinelli), per creare un patto stabile tra scuola e impresa.

«Il vostro è un settore trasversale e strategico per l'intera economia trentina - ha dichiarato Failoni - Commercio, artigianato, turismo e tecnologia si intrecciano nelle vostre imprese: servono risposte pratiche, coordinate e rapide, perché i tempi delle imprese non possono essere quelli della politica». L'assessore ha poi accolto la proposta di un tavolo condiviso tra Provincia, associazioni di categoria e istituzioni scolastiche, per costruire percorsi concreti di orientamento e avvicinamento alle professioni tecniche: ««Dobbiamo iniziare a parlare di lavoro e impresa già alle elementari, non aspettare che sia troppo tardi»».



L'incontro di ieri tra Girardi, Failoni e la categoria degli autoconcessionari





Stellantis va a rilento
Le immatricolazioni giù
Nel mese di luglio -12%

a pagina 9



Le immatricolazioni del gruppo Stellantis nel mese di luglio sono in forte calo. Questo è dovuto alle recenti incertezze del mercato, però non tutto è perduto. Infatti alcuni marchi del portafoglio stanno brillando e volano in positivo, come Alfa Romeo e Citroen. Ma in cima c'è Jeep, con il suo Avenger, che sta conquistando il mercato italiano

AUTOMOTIVE**AUTO** Il gruppo ha segnato un calo del 12% rispetto al 2024

Stellantis va a rilento Immatricolazioni giù ma qualcuno si salva

La flessione pesa sul mercato, frenato dall'incertezza
Jeep, Alfa Romeo e Citroën, in compenso, brillano

Il mese di luglio si chiude con un bilancio amaro per Stellantis in Italia. Il gruppo automobilistico ha immatricolato 30.797 vetture, segnando un calo del 12,1% rispetto allo stesso mese del 2024. Un caduta che, in modo inevitabile, si riflette anche sulla quota di mercato, scesa al 26% contro il 28,1% registrato un anno fa.

Da inizio anno il trend non cambia: nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni complessive del gruppo si attestano a 281.454 unità, in calo dell'11,7%, con una quota di mercato che scivola dal 31,5% al 28,9%. «A parità di giorni lavorativi rispetto a luglio dello scorso anno – sottolinea Massimo Artusi, presidente di Federauto – ve-

diamo confermati segni negativi impressi da una tendenza contraddistinta dalla pesante flessione del canale privati».

Secondo Artusi, a fronte di una scarsa propensione agli acquisti nei segmenti tradizionali, le auto-immatricolazioni da parte dei concessionari – le cosiddette “forzature” – hanno rappresentato il 13,8% delle vendite, con un balzo del 26% rispetto a luglio 2024.

Eppure, dentro al gruppo Stellantis, non mancano le eccezioni positive. Alfa Romeo continua la sua corsa controcorrente. A luglio, il marchio ha registrato 1.962 immatricolazioni, con un incremento del 14% rispetto allo stesso mese del 2024. La quota di mercato è salita

all'1,7%. Da gennaio, le unità consegnate sono state 18.847, in crescita del 35%, con una market share dell'1,9%. Sullo stesso asse positivo si muove Citroën, che nei primi sette mesi dell'anno ha raggiunto una quota di mercato del 3,9%. A brillare è il Nuovo C3 Aircross, il primo B-SUV in Europa con configurazione a sette posti in un corpo vettura compatto, che a luglio ha fatto segnare un +58% di immatricolazioni rispetto a giugno.

A completare l'offerta ci sono la piccola elettrica AMI, ora anche in versione Buggy, e il rinnovato C5 Aircross, recentemente lanciato anche in versione 100% elettrica. Ma il protagonista assoluto della stagione estiva Stellan-

tis è senza dubbio Jeep, che si mantiene nella top ten del mercato nazionale con una quota superiore al 4,3%.

A trainare le performance del marchio è la Avenger, che si conferma per il secondo anno consecutivo il SUV più venduto d'Italia.

Disegnata a Torino, l'Avenger domina il segmento B-SUV con una quota del 10,8%, è il SUV più venduto in assoluto con il 5,6% e continua a primeggiare tra i B-SUV 100% elettrici con una quota vicina al 20%. Accanto a lei si distingue anche la Renegade 4xe Plug-In Hybrid, prodotta a Melfi, che si piazza al secondo posto nella classifica delle ibride plug-in, sia nel mese di luglio sia nel cumulato da inizio anno, con una quota del 24% in quel segmento.

Pietro Mella Bitti



SE IL CAMION DIVENTASSE UN TRENO...

Che questo 2025 sia decisivo per la transizione, green e/o tecnologica, dei trasporti lo sosteniamo da tempo. La pressione crescente del mercato, manifestatasi attraverso la richiesta esplicita dei governi dell'Unione alla Commissione europea per aumentare la scarsa flessibilità dell'Automotive Action Plan di Ursula von der Leyen non si è ancora tradotta in norme e regolamenti, nonostante di questi ne siano stati prodotti senza sosta dagli uffici di Bruxelles, utili al futuro industriale europeo. I costruttori di veicoli leggeri potranno raggiungere la riduzione di CO2 fissata per i prossimi tre anni, alla fine del periodo, senza incorrere nelle multe precedentemente previste anno per anno in caso di mancato target. Che comunque scatteranno se il target (non modificato) alla fine del 2027 non sarà stato raggiunto. Altro che cura: un pannello bagnato che, tanto per non smentirsi, la Commissione non ha neanche pensato di estendere ai veicoli pesanti.

Ma quella pressione non si è dissolta nel vuoto. Molti governi - a cominciare da quello italiano - continuano a spingere per una profonda revisione del Regolamento CO2, abbandonando la visione ideologica che impone di fatto a tutti gli autoveicoli la trazione elettrica come unica scelta possibile e riconosca che, invece, nel calcolo dell'intero ciclo di vita di un vettore, un veicolo a batteria ha un'impronta carbonica pari se non superiore ai carburanti biologici, aprendo così alla possibilità di perseguire la transizione green con un mix di alimentazioni anziché obbligare a una scelta che il mercato sta respingendo ovunque.

Tale pressione - che al momento si manifesta all'interno di una fitta serie di colloqui tra governi, Commissione e Parlamento europei, si esplicherà certamente nei prossimi appuntamenti delle istituzioni continentali, ma ancora non è dato sapere come. C'è chi sostiene, come noi, ad esempio la necessità - e dunque la

“

Quella verità che tutti conoscono ma che nessuno osa ammettere: il camion pesante è quanto di più lontano ci sia dalla trazione elettrica

”

possibilità - di intervenire sul Carbon Correction Factor (già previsto peraltro dal Regolamento RED III), che già di per sé riporta il calcolo sul LCA (Life Cycle Assessment) e dunque ristabilisce una parità di criterio nella valutazione dell'impatto carbonico. Ciò che potrebbe essere davvero decisivo per aprire la strada al mix energetico è l'obbligo imposto alla Commissione di pubblicare, entro la fine di quest'anno, una relazione per valutare il ruolo dei combustibili rinnovabili anche nel settore dei veicoli pesanti, che dovrà essere accompagnata da un adeguato quadro di misure, incentivi finanziari compresi, ed eventualmente ulteriori proposte legislative. Da questa relazione potrebbe scaturire quella verità che tutti conoscono ma che nessuno osa ammettere: che il camion pesante è quanto

Il commento



Massimo Artusi
Presidente Federauto

di più lontano ci sia dalla trazione elettrica e ha bisogno di un carburante - rinnovabile - per restare un camion, molto più di quanto ne abbia bisogno un veicolo leggero. Non è soltanto una questione tecnica di pesi e dimensioni (per il carico delle batterie e la diminuzione dello spazio utile), non è soltanto una questione di autonomia (per i tempi, i modi e la durata delle ricariche), non è soltanto una questione di infrastrutture (ancora carenti in gran parte dell'Unione), ma è una contraddizione concettuale con la flessibilità che il camion offre al trasporto delle merci. Il giorno in cui i tir dovessero muoversi lungo le (poche) strade infrastrutturate e fermarsi alle stesse (poche) stazioni di ricarica, senza poter cambiare direzione, imboccare scorciatoie, evitare ingorghi, prendere al volo un viaggio, non sarebbero più dei camion, ma dei treni...

3

NUOVO OSSIGENO PER IL SETTORE

Publicato in Gazzetta il decreto di riparto delle risorse che mantiene inalterati gli importi per spese non documentate, pedaggi e formazione. Ridotti i fondi per il rinnovo del parco; le associazioni chiedono che venga istituito al più presto il fondo ad hoc da 600 milioni

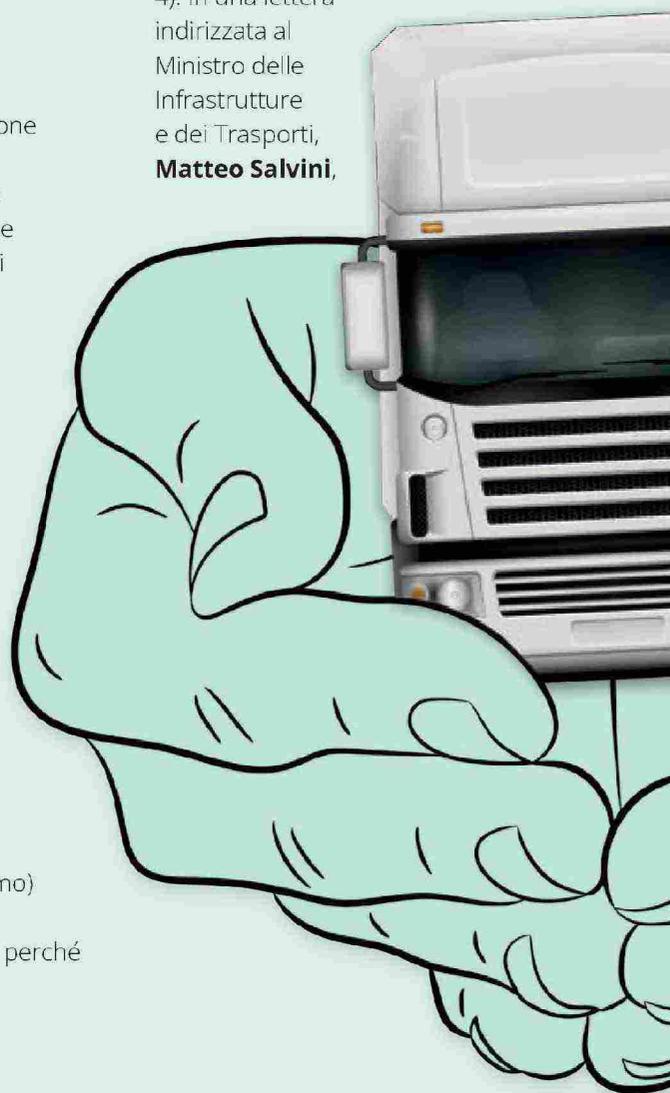
di **Lucia Angeloni**

In attesa della conversione in legge del DL Infrastrutture, che dovrebbe avvenire entro il 20 di luglio e portare diverse novità anche per il settore (vedi box), sono arrivate alcune importanti disposizioni per l'autotrasporto. Innanzitutto, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto di riparto delle risorse che rende disponibili per il 2025, il 2026 e il 2027, i 228 milioni di euro messi a disposizione dall'ultima Legge di Bilancio. La suddivisione dei fondi, discussa ad aprile con le associazioni di categoria dell'autotrasporto prevede che 70 milioni di euro siano dedicati alle deduzioni forfetarie di spese non documentate; 140 milioni siano destinati al Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo

delle infrastrutture (riduzione compensata dei pedaggi autostradali); 5 milioni alla formazione professionale e 13 milioni per investimenti finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e delle soluzioni sostenibili nella logistica e per l'ammodernamento del parco veicolare. Le prime tre voci hanno quindi ottenuto lo stesso importo degli anni precedenti mentre i 12 milioni di euro tagliati con la Legge di Bilancio (che dovrebbero però essere in parte recuperati con il DL Infrastrutture, che ha stanziato 6 milioni l'anno per quest'anno e il prossimo) sono stati decurtati dalla voce investimenti. Questo perché

l'intenzione del Governo è quella di dedicare agli investimenti per il rinnovo del parco un fondo ad hoc, con una dotazione di 600 milioni di euro.

Un intervento che le associazioni di categoria dell'autotrasporto, ma anche quelle della filiera automotive, chiedono venga concretizzato al più presto (vedi anche art. a pag. 4). In una lettera indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Matteo Salvini**,



Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae chiedono di accelerare le procedure di attuazione del fondo, così da poter dare una prospettiva pluriennale di sostegno agli investimenti.

Nella missiva si legge inoltre che "a fronte di una condizione di stallo a livello istituzionale europeo che ha elaborato un Action Plan Automotive che non prevede interventi strategici in materia di veicoli pesanti, sia in riferimento all'adozione di una flessibilità delle multe come per i veicoli leggeri, che di un anticipo della revisione della regolamentazione, tanto le imprese dell'autotrasporto quanto i costruttori, i rivenditori e i concessionari di veicoli medi-pesanti si trovano di fronte a un quadro quanto mai incerto e confuso, pur nella consapevolezza di fornire il

contributo più concreto possibile per la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma".

Nei prossimi mesi, il Governo dovrà anche lavorare per aggiornare la normativa nazionale inerente all'accesso alla professione alle regole europee.

Sulla Gazzetta Ufficiale del 25 giugno 2025 è stata infatti pubblicata la Legge n. 91 del 13 giugno 2025, conosciuta come Legge di delegazione europea 2024, con cui il Parlamento ha autorizzato il Governo a recepire una serie di direttive europee e di definire disposizioni dettagliate e sanzionatorie per altri regolamenti dell'Unione.

Tra le diverse materie oggetto

di delega, una riguarda appunto l'autotrasporto e l'accesso alla professione.

Nel frattempo, il Ministro Salvini ha firmato il **decreto che definisce le caratteristiche e le modalità di installazione dell'alcolock**, uno speciale dispositivo previsto dal nuovo Codice della Strada che impedisce l'avvio del motore qualora, dopo che il conducente ha soffiato nell'apparecchio, venga rilevata l'assunzione di sostanze alcoliche. Il decreto fornisce linee guida precise alle officine autorizzate per il montaggio e agli utenti e stabilisce che l'alcolock può essere installato su diverse categorie di veicoli, sia per il trasporto di persone sia merci.

DL INFRASTRUTTURE, MOLTE NOVITÀ PER L'AUTOTRASPORTO

Sono molte le novità per l'autotrasporto che arriveranno dal DL Infrastrutture, in corso di conversione al Parlamento.

Le Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera hanno approvato una serie di emendamenti al provvedimento - sul quale il Governo ha posto la fiducia - che si aggiungono alle disposizioni a favore del settore già previste dal testo originario.

Tra queste segnaliamo il differimento, dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026, del termine che prevede per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna la limitazione alla circolazione dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria Euro 5.

Via libera anche all'integrazione dei trasporti eccezionali in Ainop, l'Archivio informativo nazionale delle opere pubbliche: questa piattaforma supporterà l'individuazione, l'inserimento e la validazione dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità. L'Ainop verrà integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio dei transiti, garantendo uniformità e un controllo centralizzato delle procedure e dei flussi autorizzativi.

Sul prossimo numero di Tir torneremo sull'argomento con un ampio approfondimento sul provvedimento.



Web

ECONOMIA

Auto, mercato in calo a luglio: -5,1%. Federauto: "Incentivi annunciati ma inefficaci"

Ven 01 Agosto 2025

Presidente Artusi: "Serve una riforma strutturale della fiscalità dell'auto, non misure estemporanee e poco incisive"



Il mercato automobilistico italiano chiude il mese di luglio 2025 con un segno negativo: secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le immatricolazioni di nuove autovetture sono state 118.493, con un calo del 5,1% rispetto allo stesso mese del 2024. Un risultato che conferma l'andamento debole già registrato nei mesi precedenti, segnato soprattutto dalla forte contrazione degli acquisti da parte dei privati.

"Il canale dei privati è fermo" dichiara Massimo Artusi, presidente di Federauto. "Le visite negli showroom sono in calo e i clienti mostrano una scarsa propensione all'acquisto, ad eccezione dei segmenti con prezzi particolarmente aggressivi". Secondo Artusi, una parte del rallentamento è dovuta alla confusione generata da una normativa sulla transizione

ecologica percepita come ideologica e, più recentemente, dall'annuncio di nuovi incentivi da parte del MASE, collegati alla riallocazione delle risorse del PNRR.

"Questi incentivi, prima ancora di entrare in vigore, stanno facendo più danni che benefici" prosegue Artusi. "Il solo annuncio ha bloccato ulteriormente le vendite, ma la platea che potrà beneficiarne è estremamente ridotta: si parla di circa 35.000 veicoli, in un mercato che conta centinaia di migliaia di immatricolazioni. Inoltre, saranno riservati esclusivamente a vetture elettriche e a soggetti con precisi requisiti ISEE e territoriali". Da qui la richiesta di un cambio di approccio: "Serve una riforma strutturale della fiscalità dell'auto, non misure estemporanee e poco incisive".

L'analisi del mercato evidenzia un calo del 13% per il canale privati, che rappresenta comunque il 57% della quota di mercato. Al contrario, crescono gli altri canali: il noleggio segna un +9,4% (21,8% del totale), le auto-immatricolazioni aumentano dell'8,5% (15,2%) con un picco del +25,9% per quelle registrate direttamente dai concessionari, che da sole coprono il 13,8% del mercato. Bene anche il canale Fleet (+11,4%).

Per quanto riguarda le motorizzazioni, le uniche con performance positive sono le alimentazioni alternative: l'elettrico cresce del 39,8%, l'ibrido del 12,4%, con un +60,9% per l'ibrido plug-in. In netto calo invece le tradizionali: benzina -22,5%, diesel -26,6%, GPL -13,5%. Da segnalare infine che il 36% delle immatricolazioni totali del mese è stato registrato nei soli ultimi tre giorni di luglio, un segnale ulteriore della tendenza all'attesa e alla prudenza da parte dei consumatori.

Federauto: a luglio prosegue calo canale privati, crescono Km0 +13,8%

Artusi: concessionari registrano calo visite e scarsa propensione acquisto



Milano, 1 ago. (askanews) – A luglio prosegue il trend negativo per il settore auto “caratterizzato dalla pesante flessione del canale privati. Da evidenziare che a luglio le auto immatricolazioni da parte dei dealer hanno contribuito per il 13,8%, con una variazione di quasi il 26% in più rispetto al luglio scorso”. Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“I concessionari registrano un calo delle visite presso le show room ma soprattutto una scarsa propensione agli acquisti, se non nei segmenti con prezzi più aggressivi, in parte giustificati dalla confusione ingenerata nei clienti, prima con una normativa sulla transizione ecologica ideologizzata, e poi dalle notizie sulla prossima entrata in vigore di nuovi incentivi annunciati dal Mase nell’ambito della riallocazione delle risorse del Pnrr”.

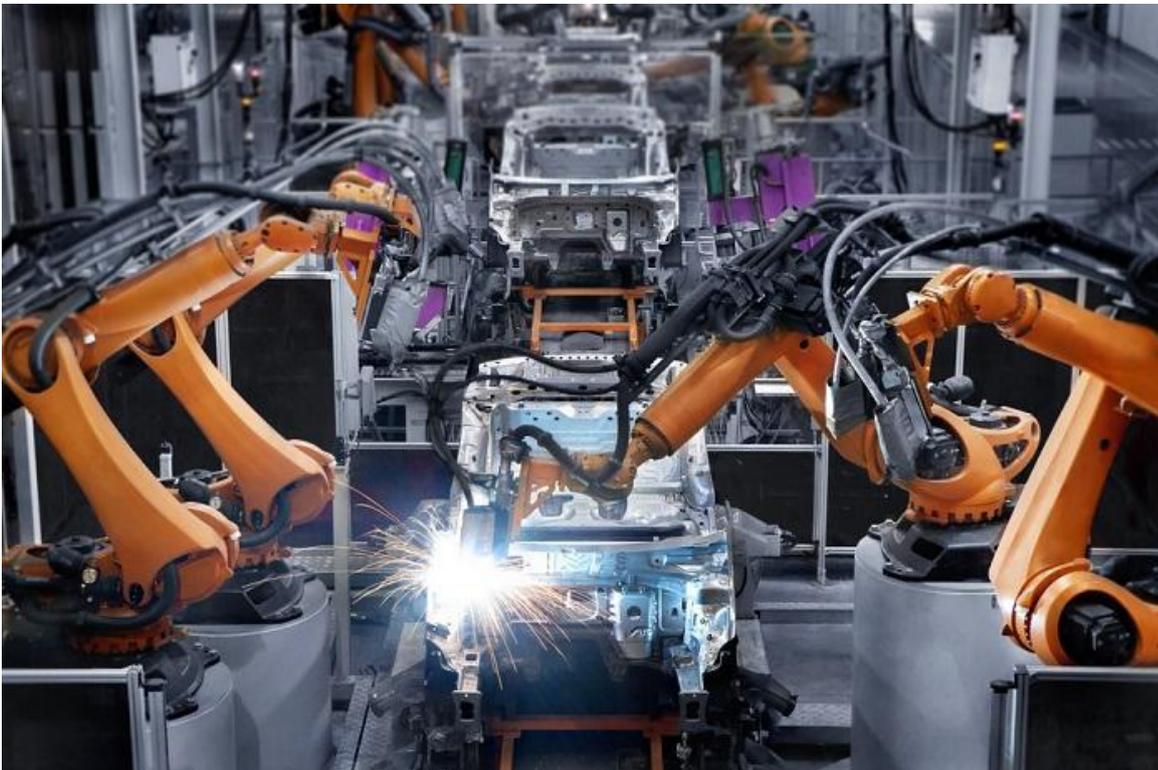
“E’ di tutta evidenza come la notizia sugli incentivi prossimi abbia impresso, dal suo annuncio in giugno, un ulteriore stop agli acquisti che, peraltro, ne potranno beneficiare in misura assai ridotta, dal momento che riguarderanno solo autovetture e veicoli commerciali elettrici ed una platea molto ristretta di beneficiari in funzione della loro ubicazione e dell’Isee”.

“Stiamo parlando di circa 35mila vendite che rapportate al totale generale del mercato rappresentano una percentuale modesta. Dal nostro punto di vista, ribadiamo che questo tipo di interventi – pur comprendendo che siano stati gli unici possibili nel contesto in cui sono stati attuati – non rappresentano la risposta adeguata per sostenere il rinnovo del parco circolante. Quest’ultimo, infatti, non dovrebbe basarsi sulla logica degli incentivi estemporanei, ma trarre beneficio da una riforma strutturale della fiscalità. Anche se tale riforma dovesse essere graduale nel tempo, ciò che conta è che venga avviata”, conclude Artusi.



MERCATO DELL'AUTO IN CALO ANCHE A LUGLIO

Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, nel mese scorso sono state immatricolate 118.493 vetture, in calo del 5,1% rispetto allo stesso mese del 2024. Cresce ancora il mercato dell'usato.



1 agosto 2025

Dopo il forte calo di giugno, a luglio le immatricolazioni di auto sul mercato italiano mantengono il segno meno ma riducono i ribassi. Stando ai dati comunicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state infatti **immatricolate 118.493 autovetture**, con una variazione di **-5,11% rispetto a luglio 2024**, quando ne erano state immatricolate 124.871 (a giugno erano state immatricolate 132.191 autovetture, con una variazione di -17,44% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). **Nei primi sette mesi dell'anno** sono state immatricolate 973.396 vetture, in **discesa del 3,75%** rispetto agli 1,011 milioni del periodo gennaio-luglio 2024.

I **trasferimenti di proprietà** sono stati 510.989 a fronte di 480.488 passaggi registrati a luglio 2024, con un **aumento del 6,35%**. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 629.482, ha interessato per il 18,82% vetture nuove e per l'81,18% vetture usate.

Unrae: "nel 2025 si rischia un calo di 400mila auto rispetto al 2019"

Il mercato automobilistico italiano rischia di chiudere l'anno con 400mila auto in meno rispetto al 2019, "una sofferenza strutturale che non accenna a migliorare". Lo afferma l'**Unrae** che ha rivisto al ribasso le stime per il 2025: 1.515.000 nuove immatricolazioni, 25mila auto in meno rispetto alle previsioni di aprile.

"Nel contesto dell'Unione Europea dove l'Italia nel 2024 è quint'ultima per penetrazione delle auto elettriche, il rischio concreto - spiega il presidente Roberto Pietrantonio - è che il nostro Paese diventi sempre meno attrattivo per investimenti e offerta. È il momento di agire: occorrono incentivi stabili, semplici e pianificati, che orientino i consumatori e restituiscano fiducia nel cambiamento, così come è urgente una riforma fiscale per le auto aziendali, leva essenziale per favorire una transizione reale. Senza queste misure, non solo il mercato resterà debole, ma saranno i cittadini e il sistema-Paese a pagarne il prezzo".

Federauto: "gli incentivi (annunciati) fanno più danni che benefici"

"A parità di giorni lavorativi rispetto allo scorso anno, nel mese che apre il secondo semestre del 2025 vediamo confermati segni negativi impressi da una tendenza manifestatasi già da tempo e contraddistinta dalla pesante flessione del canale privati. I concessionari registrano un calo delle visite presso le show room ma soprattutto una scarsa propensione agli acquisti, se non nei segmenti con prezzi più aggressivi, in parte giustificati dalla confusione ingenerata nei clienti prima con una normativa sulla transizione ecologica ideologizzata, e poi dalle notizie sulla prossima entrata in vigore di nuovi incentivi annunciati dal Mase nell'ambito della riallocazione delle risorse del Pnrr". Così **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, la Federazione dei concessionari auto aderente a Confcommercio..

"E' di tutta evidenza come la notizia sugli incentivi prossimi abbia impresso, dal suo annuncio in giugno, un ulteriore stop agli acquisti che, peraltro, ne potranno beneficiare in misura assai ridotta, dal momento che riguarderanno solo autovetture e veicoli commerciali elettrici ed una platea molto ristretta di beneficiari in funzione della loro ubicazione e dell'Isee. Stiamo parlando di circa 35mila vendite che rapportate al totale generale del mercato rappresentano una percentuale modesta. Dal nostro punto di vista, ribadiamo che questo tipo di interventi — pur comprendendo che siano stati gli unici possibili nel contesto in cui sono stati attuati — non rappresentano la risposta adeguata per sostenere il rinnovo del parco circolante. Quest'ultimo, infatti, non dovrebbe basarsi sulla logica degli incentivi estemporanei, ma trarre beneficio da una riforma strutturale della fiscalità. Anche se tale riforma dovesse essere graduale nel tempo, ciò che conta è che venga avviata", conclude il Presidente di Federauto.

Vendite auto in Italia, a luglio -5,1 per cento. Scendono ancora le elettriche: ecco chi vince e chi perde

Continua il calo del mercato dell'automobile, ma crescono ancora le ibride plug-in. Fiat e Bmw le uniche a far meglio rispetto a giugno, crollano invece Peugeot e Renault. L'allarme dell'Unrae e di Federauto

Continua a perdere colpi il mercato dell'**automobile** in Italia. **A giugno i conti si chiudono con un calo del 5,1 per cento** (118.493 immatricolazioni). Molto più contenuto di giugno quando il saldo era sceso a -17,4 per cento. Il bilancio dei primi sette mesi dell'anno scende così a -3,8 per cento confermando la tendenza negativa: con 973.396 rispetto alle 1.011.338 unità registrate nel periodo gennaio-luglio 2024.

CONTINUA LA CRESCITE DELLE IBRIDE PLUG-IN

Il processo di transizione verso la **mobilità sostenibile** procede a ritmo moderato, ma luglio ha mostrato segnali incoraggianti per i veicoli plug-in. Le auto **elettriche pure** (BEV) rappresentano il 4,9% del mercato mensile, in flessione rispetto al 6,0% di giugno 2024. Più dinamico l'andamento delle auto **ibride plug-in** (PHEV), che a luglio hanno raggiunto il 7,5% di quota, in crescita rispetto al 7,2% di giugno e rispetto al 3,9% di luglio dello scorso anno. Complessivamente, i **veicoli ricaricabili** (ECV) hanno totalizzato il 12,4% di quota a luglio 2025. Sempre molto dinamiche le vetture ibride che nel mese

raggiungono il 44,6% (+4,5 p.p.) e il 44,5% (+5,5 p.p.) nei 7 mesi, con un 13,6% per le “full” hybrid e 31,0% per le “mild” hybrid in luglio.

L'ALLARME DI UNRAE E FEDERAUTO

Un primo allarme dopo gli ennesimi risultati negative delle vendite di auto in Italia arriva dall'**Unrae**, l'associazione dei costruttori esteri “Nel contesto dell'Unione Europea dove l'Italia nel 2024 è quintultima per penetrazione delle auto elettriche, il rischio concreto è che il nostro Paese diventi sempre meno attrattivo per investimenti e offerta. È il momento di agire: occorrono incentivi stabili, semplici e pianificati”. Secondo **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, l'associazione dei concessionari: “È di tutta evidenza come la notizia sugli incentivi prossimi abbia impresso, dal suo annuncio in giugno, un ulteriore stop agli acquisti che, peraltro, ne potranno beneficiare in misura assai ridotta, dal momento che riguarderanno solo autovetture e veicoli commerciali elettrici ed una platea molto ristretta di beneficiari in funzione della loro ubicazione e dell'ISEE”. Le premesse, dunque, sono quelle di un autunno caldo per il comparto automotive, in Italia come nel resto d'Europa. **L'incertezza sul green deal, i dazi di Trump i listini in continua crescita stanno mettendo in crisi quasi tutte le case produttrici.**

CHI SALE E CHI SCENDE

Per quanto riguarda le singole marche, a luglio riprende fiato la **Fiat** che guadagna l'8,09 per cento, l'unica, nella top ten dei brand, insieme a **Bmw** (+5,21) a far meglio rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Crollano invece **Peugeot** (-24,2) e **Renault** (-23,8) mentre **Audi** e **Volkswagen** scendono rispettivamente dell'11,8 e dell'8,3 per cento. Da segnalare la crescita di Alfa Romeo con immatricolazioni in aumento del 14% rispetto a luglio 2024 e una market share che sale all'1,7% ma anche l'exploit di **Jeep** con l'Avenger che si conferma il Suv più venduto d'Italia nei primi sette mesi del 2025, nonché leader tra i B-SUV 100% elettrici. Nello stesso arco temporale, Jeep Avenger si conferma il terzo veicolo più venduto in Italia in assoluto, considerando ogni segmento e ogni motorizzazione.

Ottima performance anche per **Toyota** che si conferma anche a luglio come il primo importatore in Italia, leader assoluto tra le full hybrid e leader di mercato in ben 15 città del nostro Paese con in testa Roma dove quasi due vetture su dieci vendute sono ibride del marchio giapponese.