



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Settembre 2025



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	28



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo



Auto, lettera al Governo: «Misure urgenti contro la crisi»

Industria

Lettera di imprese, dealer e case estere: «Situazione senza precedenti»

Filomena Greco

TORINO

I destinatari sono i ministeri, la presidenza del Consiglio, le Commissioni parlamentari. A scrivere una lettera aperta sono le principali associazioni del settore Auto – Anfia (filiere), Unrae (case straniere), Federauto (concessionari), Aniasa (noleggio), Motus-E (Mobilità elettrica) e Aci – riunite a Torino per il Salone Auto. Parlano, con una voce comune, di «proposte urgenti per affrontare la crisi in atto nel settore», di una situazione «senza precedenti» e della necessità di guidare la trasformazione in atto. I numeri dell'emergenza in cui versa l'intero settore – autovetture, veicoli commerciali leggeri, veicoli industriali, autobus e rimorchi – guardano al mercato in fase di stagnazione, «in continuo calo nel corso dell'anno e senza alcun cenno di ripresa all'orizzonte», con immatricolazioni sotto del 21,5% rispetto al 2019. L'emergenza sta nei volumi della produzione, «ridotta al minimo storico», tanto da mettere seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana. Infine, c'è il continuo invecchiamento del parco circolante, tra i più anziani d'Europa, con 13 anni di età media contro i 7,5 del 2019, e lo stallo della transizione, con una quota di elettriche in Italia (5,2%) che è poco più di un quarto della media europea.

Se le proposte che componenti, case estere e dealer avanzano: un piano di incentivi chiaro, con misure strutturali; una programmazione nazionale per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica elettrica; una riforma della fiscalità sull'auto aziendale; sostegni alla filiera industriale e artigianale; supporto alla

clientela e, in generale, alla valorizzazione dell'auto e del trasporto merci su gomma come moltiplicatore dell'attività economica. «Il meccanismo degli incentivi così come è utilizzato non solo non funziona – sottolinea Massimo Artusi presidente di Federauto – ma genera scompensi, va superato con misure strutturali». Per il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, «è necessario andare oltre un approccio ideologico nel dibattito intorno alla mobilità, responsabile, insieme ad altri fattori, di tassi di penetrazione così bassi in Italia». I rischi, per l'industria, arrivano dall'impostazione delle politiche Ue sulla decarbonizzazione, ricorda Roberto Vavassori presidente di Anfia. «Se l'Europa non avrà il coraggio di tornare indietro il danno sarà pesante» e aggiunge: «Non servono diagnosi, ma accelerare sulla cura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IMMATRICOLAZIONI

Mercato auto ancora in calo:
-2,7% in agosto. Risale Stellantis

Filomena Greco — a pag. 18

L'auto non riparte: in agosto immatricolazioni giù del 2,68%

Settori produttivi

Il consuntivo dei primi otto mesi del 2025 segna una flessione del 3,7%

Stellantis riduce la caduta, sempre in difficoltà Tesla, Byd triplica i volumi

Filomena Greco

TORINO

Un mese, l'ennesimo, difficile per il mercato auto italiano che ad agosto mette a segno il quarto calo mensile consecutivo nelle immatricolazioni, scese a 67.272, con una contrazione del 2,7% rispetto al 2024 e il consuntivo dei primi otto mesi che chiude a -3,7%. Il mercato italiano è reduce da un mese di luglio a -5,11% preceduto da un -17,4% di giugno (a confronto con il mese degli incentivi nel 2024) e da un -0,16% del mese di maggio, mentre erano andate bene le vendite ad aprile (+2,7%) e marzo (+6,2%), do-

po però i risultati negativi di gennaio e febbraio. «Il mercato italiano perde 40mila auto rispetto all'anno scorso» evidenzia l'Unrae, l'Associazione delle case estere. Con questi risultati, evidenzia il Centro Studi Promotor, il divario rispetto ai volumi pre-Covid aumenta e si attesta a -21,5% di immatricolazioni rispetto al 2019.

In questo contesto, Stellantis prova a invertire la marcia e ad agosto fa meglio del mercato e cresce del 3,1% grazie alle performance di Fiat, Citroen e Alfa Romeo. Nei primi otto mesi dell'anno, il Gruppo ha immatricolato 299.207 vetture, con un calo del 10,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e una quota di mercato al 28,7%. Fiat in particolare recupera il 30% dei volumi, vanno bene le vendite anche di Citroen, che raddoppia i volumi, e Alfa Romeo mentre soffrono Peugeot, Opel e Jeep. Il Gruppo Volkswagen va in scia del mercato e perde oltre il 3% dei volumi da inizio anno. Tra i brand lusso, archiviano un mese negativo Audi, Bmw, Mercedes e Volvo mentre tra i new comer, Byd triplica i volumi e sale all'1,3% di quota di mercato, MG cresce del 12% contribuendo, con il risultato di agosto, a superare quota 3,3% nell'intero periodo. Tesla scende sotto l'1%.

Per Gian Primo Quagliano, a capo del Centro Studi Promotor, «uno degli effetti della crisi che il nostro paese non ha ancora superato è che a fronte di un mercato dell'auto nuova in grande difficoltà vi è un mercato dell'auto usata che gode di ottima salute. I numeri parlano chiaro. Nonostante la crisi in atto tra il 2019 e il 2024 le auto circolanti sono aumentate di 1.795.284 unità, con una crescita delle auto usate che sono diventate l'unica possibilità di comprare un'auto per un numero crescente di persone». Agosto è un mese «poco pesante, «ma la flessione di quasi il 3% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che già aveva segnato un calo del 13,4%, conferma un settore in sofferenza ormai cronica, con 285mila unità in meno rispetto al 2019» evidenzia Roberto Pietrantonio, presidente Unrae. Dall'analisi delle immatricolazioni emerge che ad agosto, evidenzia Federauto, «i privati perdono più del 14%, perdita quasi del tutto compensata dal noleggio (+9,75%) ma, soprattutto, dalle auto-immatricolazioni (+42,2%) che da sole compensano oltre 3.500 autovetture nel mese» sottolinea il presidente Massimo Artusi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

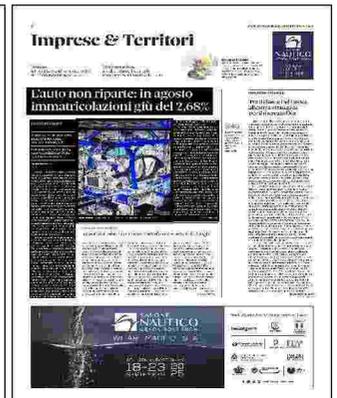


REUTERS

2

Automotive. Il bilancio del mercato da inizio anno segna un calo del 3,7%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





Federauto: semplificare gli incentivi all'elettrico

In campo 597 milioni di euro per sostituire 38 mila vetture su un totale di 41 milioni

Il 22 settembre verrà sospesa l'attività lavorativa nello stabilimento Stellantis di Pomigliano d'Arco, per cui verrà fermata la produzione sia della Fiat Panda che dell'Alfa Romeo Tonale. La società, nata dalla fusione tra Fiat Chrysler e Peugeot, in sei mesi ha perso due terzi del suo valore azionario anche a causa della inversione normativa degli Stati Uniti che hanno messo in discussione il futuro delle auto elettriche.

Il nuovo ceo, Antonio Filosa, dopo aver cancellato proprio i Bev (veicoli elettrici a batteria) attesi per diversi marchi, punta tutto sulla nuo-

va Jeep Cherokee ibrida costruita in Messico, pronta per fine anno. A questo punto, in Italia, è normale chiedersi se hanno ancora senso gli incentivi statali che spuntano senza alcuna strategia a lungo termine. Sarebbe più logico incoraggiare l'innovazione, monitorando continuamente i costi, frenando la concorrenza, a volte irrazionale, di alcuni costruttori.

Il presidente di Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Massimo Artusi, in un incontro con alcuni giornalisti, ha voluto precisare la posizione della sua associazione, dichiarando che

«siamo contrari agli incentivi che non hanno altro potere che di alterare il mercato». In effetti, a causa dei limiti che sono imposti per poter essere utilizzati — vedi rottamazione o destinati solo a chi vive in aree urbane funzionali, ossia nelle grandi città — creano ulteriori confusioni. I sostegni pur rivolgendosi solo al settore elettrico non creano nessuna impennata di questa divisione che continua a essere ferma al 5%. Il governo ha messo in campo 597 milioni di euro che, se dovessero essere tutti utilizzati, servirebbero a sostituire solo 38 mila vetture su un parco circolante

di 41 milioni di veicoli. Le case ormai hanno aggirato il problema, offrendo direttamente dei bonus, senza fruire di portali pubblici, autocertificazioni o dichiarazioni Isee. In più, Unrae e Federauto, hanno chiesto al ministero dell'Ambiente di non inserire il punteggio ambientale nel nuovo programma di incentivi ai veicoli elettrici poiché ritengono che la possibile adozione del modello francese di Eco-score che non comprende l'intero ciclo di vita delle vetture sia discriminatorio.

Bianca Carretto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è



● Massimo Artusi è presidente di Federauto, che dal 1945 rappresenta le imprese concessionarie di vendita e assistenza di auto e veicoli commerciali

597

milioni
messi in campo dal governo per sostenere l'elettrico

5

per cento
la penetrazione delle auto elettriche in Italia

I bonus

Le case dell'auto offrono bonus, senza fruire di portali pubblici o dichiarazioni Isee



Al Salone di Torino la strategia anti-crisi del mondo dell'auto

I costruttori riempiono gli stand e chiedono misure urgenti per il settore
Bruno: "L'Italia è centrale per Stellantis". Tutte le novità del motor show

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Le associazioni del mondo dell'auto ci provano per la seconda volta. Un appello, partito dal Salone dell'Auto di Torino, rivolto al governo e alla premier Meloni per denunciare la crisi profonda del settore e per chiedere di «agire in fretta per ridare centralità al settore».

Appello che arriva dopo quello di due anni fa al Dealer Day di Verona. Le associazioni - Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae - hanno individuato sei priorità di intervento, tra le quali la stabilità e la chiarezza delle misure incentivanti, semplici e strutturali, un piano per le infrastrutture di ricarica e le altre alimentazioni, una riforma della fiscalità sull'auto aziendale. Elementi, insieme a politiche industriali più forti, che potrebbero dare uno slancio al mercato e quindi al comparto.

Passeggiando tra gli stand del Salone, motorshow a cielo aperto che ha occupato il centro di Torino per tre giorni, ci si accorge che la vivacità non manca. Ogni casa automobilistica ha portato il meglio per sottolineare che i prodotti ci sono, ma bisogna tornare ad un mercato, al-

meno, pari a quello del 2019, prima del Covid.

Stellantis al Salone ha portato in anteprima nazionale la **Fiat** 500 Torino ibrida, di cui si sono aperti gli ordini a inizio settembre, la nuova **Jeep** Compass e la **Ds** N° 8, entrambe prodotte a Melfi. «Sono modelli importanti dal punto di vista commerciale e ribadiscono la centralità dell'Italia per Stellantis», dice Antonella Bruno, responsabile del gruppo per il nostro Paese. «La centralità di Torino per noi è cruciale, c'è un legame profondo importantissimo. Abbiamo qui la sede dell'Europa e Mirafiori è un polo vivo che ora beneficia di un modello fondamentale come la 500 ibrida». Anche la Grande Panda è stata accolta con grande entusiasmo e da settembre sarà disponibile con motore ibrido. «A metà ottobre partono gli incentivi per i veicoli elettrici - dice Bruno - e noi siamo pronti con tutta la nostra gamma».

Sotto la Mole presenti tutti i marchi del gruppo, come **Abarth** con la Abarth 600e da 280 Cv, **Maserati** con MCPura dotata di motore Nettuno da 630 Cv e i Suv **Opel** Frontera e **Peugeot** 3008.

Alfa Romeo ha scelto la kermesse torinese per esporre la nuova Junior Q4 dotata di un sistema ibrido da 48 V, che abbina un motore tur-

bo da 1,2 litri da 136 Cv a due motori elettrici da 21 kW (uno per ciascun assale), per una potenza complessiva di 145 Cv. Anteprima nazionale per **Citroën** C5 Aircross che completa la gamma rinnovata del marchio, disponibile con motorizzazioni elettriche e ibride. Fiat ha messo in mostra la Grande Panda Hybrid, mentre **Lancia** presenta la Ypsilon HF Line.

A Torino anche la **Ferrari** che ha portato, oltre alla Purosangue, un carosello di gioielli: 12Cilindri, 499P Modificata, 296 Challenge, 296 GTB, SF90 Spider, Roma Spider. La **Lamborghini** ha messo in mostra la Temerario, la Revuelto e la Urus SE. In prima linea anche le tedesche, come **Bmw**, che ha esposto all'ombra della Mole la iX3 e la M4 CS, mentre la **Mercedes-Benz** ha acceso i riflettori sulla Nuova CLA 250+ e la AMG GT 63 4matic+. Importante la presenza di **Renault** con R4 E-Tech Electric, R5 E-Tech Electric.

In piazza anche **Hyundai**, che ha portato la Ioniq 9, **Kia** con la nuove Stonic e Sportage e **Mazda** con la MX-5. Nutrita la presenza **Suzuki** che ha la sede italiana nel torinese: Lj Jimny, Swift Hybrid, Vitara Hybri e la nuova e Vitara.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Salone di Torino, con la formula degli stand all'aperto a ingresso gratuito, ha registrato un nuovo successo di pubblico. Tra i modelli più visti la Fiat 500 Ibrida Torino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA LETTERA CONGIUNTA DI SEI ORGANIZZAZIONI

Le associazioni dell'auto scrivono a Meloni
"Crisi senza precedenti, agire in fretta"

Di fronte alla «gravità senza precedenti della crisi che investe il settore», le associazioni dell'auto Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno scritto alla presidente Giorgia Meloni, ai ministri competenti (Mimit, Mase, Mef, Mit), ai rappresentanti parlamentari e degli enti locali proponendo sei priorità di intervento. In particolare, le sei associazioni chiedono stabilità e chiarezza delle misure incentivanti; un piano nazionale per le infrastrutture di ricarica e le altre alimentazioni; una riforma della fiscalità sulle auto

aziendali; sostegno concreto alla filiera industriale e artigianale italiana; supporto chiaro e trasparente alla clientela; una valorizzazione culturale dell'automobile e del trasporto su gomma come motore economico e sociale del Paese. Richieste, annunciate durante il Salone dell'Auto di Torino, considerate fondamentali per far fronte a un mercato stagnante, a una produzione ridotta ai minimi e a una transizione energetica in stallo, con una quota di veicoli elettrici quattro volte inferiore alla media europea. CLA. LUI. —





il dossier di Pierluigi Bonora

Mario Draghi bocchia politica e strategie *automotive* di Ursula von der Leyen: visioni sbagliate, ritardi, obiettivi irrealizzabili, innovazione al palo, prezzi delle auto esagerati. Risultato: «Il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli continua a invecchiare e le emissioni di CO2 sono rimaste pressoché invariate; gli obiettivi che erano stati fissati si basano su presupposti che non sono più validi», avverte l'ex presidente della Bce nonché ex premier italiano e autore del *Rapporto sulla competitività*, dossier presentato un anno fa.

E l'altra osservazione, a livello generale, fatta da Draghi («cittadini delusi dalla lentezza, serve nuova velocità, produrre risultati nel giro di mesi, non di anni; la competitività è a rischio») può essere associata anche all'esito dei tre «Dialoghi strategici» tra la presidente della Commissione Ue, von der Leyen, e parte del settore *automotive*, l'ultimo la scorsa settimana, i cui risultati tangibili restano nel libro dei sogni.

Draghi, insomma, ha voluto dare una forte scossa alla realtà. Sul bando dei motori endotermici a favore del «tutto elettrico» fissato nel 2035, l'ex premier italiano ha chiaramente detto che «la scadenza era stata concepita per innescare un circolo virtuoso: obiettivi chiari avrebbero spinto gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, fatto crescere il mercato interno, stimolato l'innovazione e reso i modelli elettrici più economici. Si prevede-

Bocciato il piano per le auto green «Si basa su idee non più valide»

Stroncata la strategia di Bruxelles «Troppo lenti e pochi investimenti»

va che batterie e microchip si sviluppavano parallelamente. Ma ciò non è avvenuto».

Questa imposizione, al contrario, ha dato vita alla chiusura di impianti, decine di migliaia di licenziamenti nonché a massicci ricorsi, come sta accadendo in Italia, agli ammortizzatori sociali. È di queste ore, in proposito, la notizia che Ford taglierà altri 1.000 dipendenti nella fabbrica tedesca di Colonia. Una decisione presa a causa del passo da lumaca delle auto elettriche in Europa.

Da parte sua, la presidente von der Leyen, solo adesso, si è posta questa domanda: «Ma come possiamo essere competitivi se una potenza straniera (la Cina, ndr) detiene le chiavi delle nostre fabbriche? Oggi un singolo Paese (sempre la

Cina, ndr) controlla il 75% della lavorazione del cobalto, il 90% delle terre rare e il 100% della grafite. La situazione è critica. Non c'è dubbio. Ma non c'è nulla di inevitabile e con le giuste politiche possiamo costruire la nostra indipendenza», ha affermato rivolgendosi a Draghi, prima che quest'ultimo prendesse la parola.

A questo punto, c'è già chi mette in conto che il prossimo «Dialogo strategico» tra Bruxelles e il settore *automotive*, previsto in dicembre, possa vedere nuove figure (Draghi?) a discutere con presidenti e ceo delle aziende.

L'intervento di Draghi è anche al centro della nota diffusa da Anfia (filiera italiana *automotive*), nella quale si ribadisce che «non c'è più tempo da perdere e che servono proposte concrete». Tra queste, «un piano serio di decarbonizzazione del parco circolante dei 250 milioni di auto con età media di oltre 12 anni e con valori emissivi che possono essere largamente ridotti già oggi senza attendere il 2035».

Ci sono pressioni, infine, affinché ai prossimi incontri possano partecipare anche l'Alleanza della 40 Regioni *automotive* europee, presieduta dall'assessore lombardo Guido Guidesi, e di chi rappresenta i concessionari, «coloro che sul territorio sono più a contatto con i cittadini europei e costituiscono una filiera indispensabile per far funzionare il sistema, ma sempre evitati dalle consultazioni Ue», denuncia Massimo Artusi (Federauto).

250 mln

Il parco auto europeo conta 250 milioni di vetture. E l'età media dei veicoli è di 12 anni nei Paesi della Ue. La Grecia e l'Estonia hanno le flotte automobilistiche più vecchie (17 anni).

90%

La Cina controlla il 90 per cento delle terre rare. E non solo. Sempre la Cina detiene il cento per cento dell'estrazione della grafite mentre controlla il 75 per cento della lavorazione del cobalto

LA PANDA È IL MODELLO PIÙ VENDUTO

Frena l'auto ad agosto Ma Stellantis riparte

Lo scorso mese immatricolate in Italia poco più di 67mila vetture (-2,68%). Molto bene Fiat (+31,7%) e Citroen (+65%)

ATTILIO BARBIERI

■ Cala ancora, ad agosto, il mercato italiano dell'auto. Secondo i dati diffusi ieri dal Ministero dei Trasporti, lo scorso mese sono state immatricolate nel nostro Paese 67.272 autovetture a fronte delle 69.126 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno scorso, con una diminuzione del 2,68%. I trasferimenti di proprietà sono stati 306.196 a fronte di 301.345 passaggi registrati ad agosto 2024. Dunque le vetture immatricolate ex novo pesano appena per il 18,1%. Il rimanente 81,99% è costituito da compravendite di mezzi usati. Per

la prima volta dopo mesi Stellantis chiude con un segno positivo, in controtendenza rispetto al mercato. Le immatricolazioni del gruppo franco-italiano sono state 17.690, il 3,1% in più sull'agosto 2024 e la quota di mercato sale al 26,3% dal 24,8% di un anno fa. In più Fiat è il la marca con il più alto numero di immatricolazioni: 6.258.

La Panda resta saldamente in testa alla top 10 delle auto più vendute con 5.220 unità consegnate nel mese, davanti alla Dacia Sandero (2.440 pezzi consegnati) e alla Jeep Avenger (2.376 vetture). Non a caso Fiat fa un balzo del 31,7% rispetto allo scorso anno. Molto be-

ne pure Citroen (+65%) mentre le vendite di Peugeot calano del 19,4%, per fermarci alle marche principali di Stellantis. Bene pure Alfa Romeo, con 978 consegne in crescita del 24,6%. Negli otto mesi, però, Stellantis ha venduto 299.207 auto, in calo del 10,9% sull'analogo periodo dell'anno scorso, con la quota di mercato in calo dal 31 al 28,7%.

«Ad agosto», segnala il presidente di Federauto (concessionari), Massimo Artusi, «i privati perdono più del 14%, ben -6100 veicoli, perdita quasi del tutto compensata dal noleggio ma, soprattutto, dalle auto-immatricolazioni», aumenta-

te del 42,2%, «che da sole compensano oltre 3500 autovetture nel mese. I concessionari immatricolano quasi il 14% del mercato».

Le auto *full electric* sono cresciute del 37,3%, ma se ne sono vendute nel mese appena 3.270, tanto è vero che la quota di mercato delle elettriche sale ma si ferma al 4,8%. Continua il calo della Tesla che ha perso il 4,37%, mentre nei primi otto mesi dell'anno lo scivolone è del -33,55%.

A livello statistico si segnala il balzo a tre cifre fatto segnare dalla cinese Byd, con vendite in crescita del 286% rispetto all'agosto 2024 e addirittura del 1.378% nei primi otto mesi. Le vetture consegnate dal gruppo di Shenzhen ad agosto sono state però appena 876. Le maggiori marche straniere fanno segnare quasi tutte numeri in flessione. Le vendite di Mercedes in Italia calano del 10,25%, Bmw perde l'8,06%, Audi il 10,71% e Volkswagen il 7,65%.

«Il calo dei primi otto mesi del 2025 pari al 3,68% non è drammatico», rileva il Centro studi Promotor, «ma drammatica è la situazione del mercato italiano dell'auto dopo la pandemia. Rispetto allo stesso periodo del 2019 la flessione è del 21,5%».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONTROLLO DI BOEM PASSA A LMDV CAPITAL

Del Vecchio si beve il drink di Fedez

■ Leonardo Maria Del Vecchio si beve Boem, il marchio di drink a bassa gradazione alcolica, rilevando il 100% del capitale dai rapper Fedez e Lazza che continueranno a sostenere il marchio come ambasciatori. Lmdv Capital, il family office di Del Vecchio jr, ha assunto il pieno controllo della società con l'obiettivo di rilanciare la produzione e portare i prodotti Boem anche fuori dai confini nazionali.

L'ultimo esercizio della società acquisita da Lmdv non è stato particolarmente incoraggiante. Il fatturato è sceso a 369.715 euro dai 397.573 del 2023, con perdite arrivate a 3,13 milioni di euro, quasi il doppio rispetto all'esercizio precedente.



UNA RASSEGNA DI SUCCESSO CON OLTRE 500 MILA SPETTATORI

Una sfilata di novità e tanta Cina al Salone di Torino

Non siamo all'invasione degli ultracorpi, né ad un'invasione tout-court, quanto piuttosto all'espansione costante dell'auto cinese in Europa e in Italia. Lo si è visto a Torino, già culla dell'industria automobilistica nazionale e tuttora sede del cuore europeo Stellantis, durante l'edizione 2025 del Salone dell'auto che ha richiamato oltre 500 mila visitatori: su oltre 50 marchi presenti ben 17 erano cinesi e tutti hanno portato novità a raffica. Certo, la reginetta è stata la Bmw iX3, che sinora si era vista solo all'IAA di Monaco, modello inaugurale della "Neue Klasse".

In generale la presenza dei principali attori europei non è certo venuta meno, in primis quella di Stellantis, che ha proposto - tra le altre - la nuova Jeep Compass, la Fiat 500 ibrida, la Leapmotor B10 (che forse dovrebbe essere annoverata tra le auto cinesi, ma ormai le etichette contano sempre meno). Molto successo di pubblico per Renault, con la R5 E-tech elettrica sempre ammiratissima, accanto a nomi storici italiani (esposti a vario titolo) come Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Maserati e Lamborghini. In evidenza brand che arrivano dall'Oriente e che cinesi non sono. Interessanti in casa Hyundai la Ioniq 9 elettrica o la Insteroid basata sul Suv elettrico Inster, ma ispirata nello stile al mondo dei videogame. In vetrina Suzuki, presenza consolidata in Italia e al Salone torinese, con la eVitaro Ichi Edition, primo suv 100% elettrico dal tradizionale Dna 4x4.

Ma la parte del leone - come detto - l'hanno fatta i costruttori cinesi. Da Byd (che esponeva anche Denza) a EMC, Foton, Jaecoo, Omoda, SWM, Tiger, DSFK, Geely (che si affaccia direttamente sul nostro mercato, proponendo ai primi mille clienti la garanzia a vita). E ancora il ricco bouquet del gruppo DR (ora presente anche nel settore dei quadricicli con Birba). Si è svelata Lepas (nome di OTTAVIO DAVIDDI che nasce dalle iniziali di Leopard e Passion) anche se la L8 ci sarà solo nel '26. Tra le sportive nomi che da un glorioso passato europeo (britannico nella fattispecie) sono transitati in mani cinesi, come Lotus. In grande spolvero Dongfeng che, dopo un approccio un po' timido sul nostro mercato, ora parte lancia in resta e punta sia modelli con il proprio marchio sia su altri brand marchi del gruppo, come Voya e Mhero. Tra i protagonisti della rassegna torinese anche CA Auto Bank, ormai il principale attore finanziario nel sostenere

la crescita cinese del nostro Paese.

Accanto a questo ribollire di fermenti creativi, s'è levata una voce forte per richiamare l'attenzione del governo (e delle istituzioni tutte) sui problemi del settore. Durante la tavola rotonda "Rilanciare l'Automotive in Italia: una visione condivisa" (promossa da Unrae con Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E) è stata sottolineata la gravità della crisi in atto e per affrontarla sono state sottoposte al Governo alcune priorità d'intervento (sei in tutto) che contemplano anche la valorizzazione culturale dell'automobile come motore economico e sociale del Paese.

Valorizzazione culturale e passione, dunque. Il Salone di Torino, ideato da Andrea Levy, è stato pure questo. Tanto che si è registrato un notevole successo dei test drive e dei vari momenti di spettacolo: dal Supercar Meeting a Venaria Reale all'esposizione dei modelli storici dei grandi carrozzieri del passato, inclusi dieci modelli particolarmente significativi della famosa collezione Bertone di proprietà dell'Asi, da sempre punto di riferimento dell'heritage in Italia.

Il prossimo numero de
il Foglio Mobilità
uscirà martedì 28 ottobre



Andrea Levy direttore del Salone di Torino che si è chiuso domenica scorsa



L'ECONOMIA

“Politica colpevole serve una svolta” Dal Salone dell'auto appello della filiera

DIPACO, LEVI

Tra heritage e futuro. Il Salone dell'Auto di Torino, che si chiude stasera, non è stato solo una celebrazione della tradizione motoristica della città, ma anche l'occasione per lanciare da qui un grande appello collettivo al governo e ai vertici di Bruxelles, per una strategia più chiara a sostegno di un settore complesso, storicamente ultra competitivo e oggi in profondo affanno. - PAGINE 46-47



L'ECONOMIA

Nei giorni del Salone dalla città parte l'appello di associazioni e sindacati a Ue ed esecutivo Vavassori (Anfia): “Alla kermesse tanta tecnologia e modelli bellissimi, ma vanno venduti”

Auto, il pressing da Torino su governo e Bruxelles “La politica ha colpe gravi”

IL DOSSIER

LEONARDO DIPACO

Tra heritage e futuro. Il Salone dell'Auto di Torino, che si chiude stasera, non è stato solo una celebrazione della tradizione motoristica della città, ma anche l'occasione per lanciare da qui un grande appello collettivo al governo e ai vertici di Bruxelles, per una strategia più chiara a sostegno di un settore complesso, storicamente ultra competitivo e oggi in profondo affanno.

L'appello, lanciato al Salone durante una tavola rotonda da sei associazioni della filiera au-

to - Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae - attraverso un documento inviato alla premier Giorgia Meloni e al governo, rappresenta un richiamo netto nei confronti della politica, giudicata colpevolmente tardiva nel recepire le esigenze del comparto, da tradurre in politiche industriali. Il settore dà lavoro a circa mezzo milione di persone in Italia e vede nell'area torinese il cuore pulsante della filiera.

Nel documento, le associazioni sottolineano «la gravità della crisi che investe il settore», tra «un mercato stagnante» e «una produzione nazionale ridotta ai minimi storici», evidenziando le difficoltà

della riconversione elettrica, definita «in stallo», con una quota di veicoli elettrici «quattro volte inferiore rispetto alla media europea».

Per affrontare questa situazione, le associazioni hanno individuato sei priorità: garantire stabilità e chiarezza nelle misure incentivanti, rendendole semplici e strutturali; elaborare un piano nazionale per le infrastrutture di ricarica e per le altre alimentazioni; riformare la fiscalità sull'auto aziendale, allineandola alle migliori pratiche europee; sostenere concretamente la filiera industriale e artigianale italiana; offrire un supporto chiaro e trasparente alla clientela, accompagnandola nella tran-

sizione; valorizzare l'automobile e il trasporto su gomma come motore culturale, economico e sociale del Paese.

Come sottolinea il presidente dell'Unrae, Roberto Pietrantonio, «l'auspicio è che si innesti un dialogo costruttivo e costante con le istituzioni, per rimettere finalmente l'automotive al centro della discussione in Italia. Ora è indispensabile un impegno comune per salvaguardare e rilanciare il settore in tutti i suoi ambiti, attraverso misure chiare, puntuali e non discontinue».

Nel mirino delle associazioni c'è anche l'Europa, considerata la vera colpevole della difficile rincorsa alla conversione:

«La mancanza di sensibilità dell'Europa è grave», ha spiegato il presidente di Anfia, Roberto Vavassori. «Non ci bastano equilibri strani a livello di Commissione tra le varie parti politiche: abbiamo l'esigenza immediata di una forte discontinuità e di un programma che tenga conto della variabile fondamentale, cioè il mercato».

Al Salone dell'Auto, ha aggiunto Vavassori, «si vedono modelli bellissimi e pieni di tecnologia, molto ben disegnati. Adesso dobbiamo farli diventare uno strumento di transizione, insieme alla neutralità tecnologica, perché indipendentemente dal powertrain, in Europa abbiamo bisogno di costruire e vendere almeno diciassette-diciotto milioni di veicoli all'anno».

Il pressing verso Bruxelles, che parte da Torino, non riguarda solo le associazioni imprenditoriali. Anche i sindacati, provenienti da tutta Europa, hanno scelto la "Motor City" italiana per lanciare il loro appello al governo comunitario. Nella sede Amma, negli scorsi giorni si è tenuto un incontro sulle sfide sociali dell'industria dell'auto in Europa promosso da Trièrème, Ceemet e IndustriAll Europe: un confronto tra sigle di Francia, Spagna, Italia e Turchia sulla difficile situazione del settore. «La situazione del settore sul piano occupazionale e produttivo si fa sempre più complicata. Servono risposte immediate e risorse che ridiano prospettiva ai lavori del comparto e all'industria europea dell'auto: per questo il ruolo delle parti sociali deve essere centrale», ha commentato Stefano Boschini, coordinatore nazionale Fim Cisl per l'automotive.

Anche in questo caso, ha annunciato Gianluca Rindone, coordinatore Carrozzerie di Mirafiori per la Uilm, «all'incontro potrebbe seguire una lettera comune tra tutti i sindacati europei da inviare a Bruxelles, per chiedere una regia politica più consistente che tenga conto delle necessità del comparto e delle peculiarità di ciascun territorio». —

Tra le richieste inviate alla premier Meloni un piano per le infrastrutture di ricarica, una riforma sulla fiscalità e più sostegno alla filiera



L'assalto ai Giardini Reali

MAURIZIO BOSIO/REPORTERS



La sfilata di 500 in corso Cairoli

MAURIZIO BOSIO/REPORTERS



Il raduno di supercar alla Reggia di Venaria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'evento a Torino I produttori cinesi (17 su 50) con nuovi modelli elettrici. Debutta la 500 ibrida di Stellantis

«Misure concrete per l'auto»

All'apertura del Salone, appello al governo: servono soluzioni per uscire dalla crisi

Rombano i motori, si accendono le luci verdi e finalmente parte il Salone dell'Auto torinese 2025, riportando le quattro ruote al centro della scena, in un momento in cui il settore risulta particolarmente in sofferenza. Tant'è che ieri, durante il primo giorno della kermesse, per la prima volta l'intera filiera dell'auto italiana si è riunita all'interno della Sala da Ballo di Palazzo Reale per chiedere interventi urgenti al Governo contro la crisi. I protagonisti dell'appello sono Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae, che proprio ieri hanno inviato una lettera alla Presidenza del Consiglio.

a pagina **5 Fagone La Zita**



L'appello dal Salone dell'Auto «Il governo vari misure concrete»

Le richieste della filiera: chiarezza sugli incentivi e infrastrutture per l'elettrico

Rombano i motori, si accendono le luci verdi e finalmente parte il Salone dell'Auto torinese 2025, riportando le quattro ruote al centro della scena, in un momento in cui il settore risulta particolarmente in sofferenza. Tant'è che ieri, durante il primo giorno della kermesse, per la prima volta l'intera filiera dell'auto italiana si è riunita all'interno della Sala da Ballo di Palazzo Reale per chiedere interventi urgenti al Governo contro la crisi. I protagonisti dell'appello sono Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae, che proprio ieri hanno inviato una lettera alla Presidenza del Consiglio e ai 4 ministeri di riferimento per sollecitare misure concrete e proporre soluzioni condivise per rilanciare il comparto delle quattro ruote. «Presentiamo a voce unificata le istanze del mondo automotive — ha spiegato Roberto Pietrantonio, presidente Unrae — per cercare di trovare un modo per intervenire su una crisi senza precedenti. Dalla produzione, ridotta ai minimi storici, fino al calo dei consumi, a un parco auto circolante sempre più vecchio e al rallentamento della transizione ecologica». Le sigle hanno individuato 6 priorità d'intervento: stabilità e chiarezza sugli incentivi auto, un piano nazionale per le infrastrutture di ricarica, riforma della fiscalità per le auto aziendali, sostegno alla filiera industriale-artigianale e una valorizzazione culturale dell'automobile. «L'Italia non può restare indietro — hanno aggiunto i rappresentanti — l'auto deve tornare a essere un motore di progresso e di benessere collettivo». Un urlo di dolore e una richiesta di aiuto che tocca tutto il Paese ma in particolar modo Torino, città dell'automobile per eccellenza. Pronta a vivere, almeno fino a domani, i fasti di un tempo. Sperando, magari, che le nuo-

ve generazioni tornino a innamorarsi di un antico simbolo dello status quo. Nel primo giorno, sfida vinta a metà. Sono centinaia infatti gli under 30 che hanno scelto di percorrere il salotto della città, da piazza Castello ai Giardini dei Musei Reali, per ammirare gli ultimi modelli delle principali case automobilistiche. Dall'altra parte, però, non si fermano le proteste con i cartelli e gli striscioni di diverse sigle ambientaliste e studentesche che attaccano «uno dei festival più inquinanti d'Italia», in barba «alla qualità dell'aria per il piacere di pochi». Ma in realtà ieri il centro di Torino è stato invaso non solo dalle auto e dai produttori cinesi, ma anche da residenti e turisti pronti a sfidare le prime temperature invernali. Tutti pronti a scattarsi un selfie accanto al modello preferito, per poi cercare di iscriversi ai test drive in piazza Castello. Un entusiasmo che ha abbracciato la città dalle 10 alle 19 grazie all'attrattiva di più di 100 modelli delle principali case automobilistiche, tra cui anteprime assolute e novità al debutto in Italia. Qualche esempio? Dalla berlina elettrica Mazda 6e, fino alla Hyundai Ioniq 9 e al futuristico Concept Three della stessa casa coreana. E così, se già la scorsa edizione aveva sorpreso per partecipazione e atmosfera, quest'anno gli organizzatori si aspettano più di mezzo milione di visitatori. Passeggiando tra le strade nella prima giornata, però, l'obiettivo sembra complesso. La prova del nove si avrà tra oggi e domani, nel weekend. Gli appassionati ieri non sono mancati, ma non si sono nemmeno viste le folle dell'anno scorso. Quando l'amore per la kermesse pareva rinato dopo che il Salone era corso a Milano a causa della polemica con la giunta 5 Stelle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicolò Fagone La Zita



La folla Tante le persone che ieri hanno visitato il Salone dell'Auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.




LA TAVOLA ROTONDA A PALAZZO REALE
L'appello delle associazioni alle istituzioni per governare la trasformazione del settore

Alle 15, a Palazzo Reale, si terrà la tavola rotonda "Rilanciare l'automotive in Italia - una visione condivisa", un momento di confronto tra le principali associazioni del settore: Unrae, Aci, Anfia, Federauto, Motus-E e Aniasa. L'incontro arriva in un momento critico per l'industria automobilistica, alle prese con la transizione verso la mobilità elettrica, l'innovazione tecnologica e le difficoltà del mercato glo-

bale. L'obiettivo è fare il punto sullo stato del sistema automotive italiano, condividere strategie per affrontare le sfide attuali e rafforzare il dialogo con le istituzioni. Tra i temi al centro del dibattito la competitività delle imprese, la formazione dei professionisti del settore, l'evoluzione della mobilità elettrica e sostenibile e il ruolo delle associazioni nel supportare le aziende e i concessionari. L.D.P. —



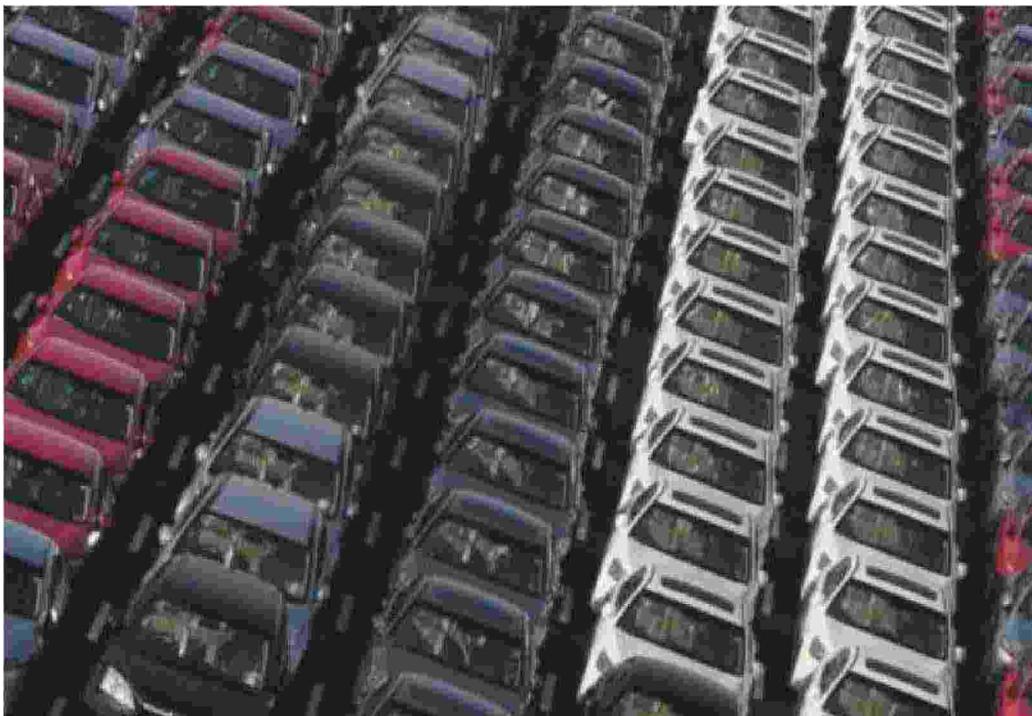
Il mercato - Nel periodo gennaio-agosto '25 in Italia c'è un -3,68% tendenziale

Immatricolazioni in frenata e in attesa di certezze

» Il mercato italiano dell'auto - in attesa di certezze sui nuovi incentivi, annunciati al via da ottobre - frena in agosto: i dati del ministero dei Trasporti indicano in 67.272 le immatricolazioni, il 2,68% in meno su base tendenziale. Negli otto mesi del 2025 sono state vendute in tutto 1 milione 40.734 vetture, con un -3,68% sullo stesso periodo del 2024. «Il calo registrato da gennaio ad agosto non è drammatico, ma drammatica è la situazione del mercato italiano dell'auto dopo la pandemia. Rispetto allo stesso periodo del 2019 la flessione è del 21,5%», rileva il Centro Studi Promotor.

I volumi

Al di là del risultato di agosto, un mese dai volumi tradizionalmente ridotti, a due terzi dell'anno - osserva l'Anfia - il mercato si trova ancora in una fase di stallo con livelli inferiori di oltre il 15% rispetto al periodo pre-Covid. Sull'andamento del mercato pesa l'attesa degli incentivi, ma suscita perplessità il meccanismo che prevede un legame con l'isee per favorire chi ha i redditi più bassi. «Forse si dimentica che chi ha un reddito molto bassi difficilmente può comprare un'auto elettrica anche con l'aiuto degli incentivi e molto spesso non può comprarsi nessuna auto nuo-



Il mercato dell'auto attende riscontri dai nuovi incentivi che sono stati annunciati

Rispetto al periodo pre-Covid il gap rimane significativo, in doppia cifra e pari al 21,5 per cento

va», ha osservato il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. Anche per Federauto, la federazione dei concessionari auto, si tratta di «attese malriposte perché i nuovi incentivi sono, per la loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sarà esigua con il serio rischio di rendere l'intervento poco efficace. Ag-

giungiamo, ancora una volta inefficace». Analoga la posizione del presidente di Motus-E, Fabio Pressi, che ha richiamato l'urgenza di chiarire rapidamente le regole, limitando al massimo i paletti. Per l'Unrae «di questo passo, la transizione ecologica resterà inesorabilmente al palo: sebbene la quota di auto elettriche pure stia lentamente salendo, è ancora insufficiente».





Il focus. I concessionari contrari agli incentivi: «Prevedono troppi limiti, dall'Isee alla rottamazione»

Auto elettriche, via al nuovo bonus

Portale web attivo da metà ottobre, 600 milioni per cittadini e imprese

Al via i nuovi incentivi per l'acquisto di auto elettriche. I bonus partiranno a metà ottobre, in cassa ci sono quasi 600 milioni di euro. L'incentivo è diretto a cittadini e microimprese che acquistano un'auto elettrica rottamando una vecchia vettura.

Le condizioni

L'importo del bonus è di 11mila euro con Isee fino a 30mila euro, 9mila euro con Isee tra i 30 e i 40mila euro. Per le microimprese l'importo dell'incentivo coprirà fino al 30% del prezzo di acquisto del veicolo con un massimale di 20 mila euro.

Per ottenere il bonus è necessario rispettare una serie di condizioni: rottamare un'auto con motore fino a Euro 5; acquistare una vettura elettrica con prezzo massimo fissato a 35mila euro Iva esclusa (42.700 euro Iva inclusa); risiedere in un'area urbana funzionale individuata dall'Istat. A partire dal 15 ottobre sarà disponibile la piattaforma gestita da Sogei per l'accesso al nuovo incentivo.

Il mercato

«Siamo contrari agli incentivi, perché alterano il mercato e perché per esperienza abbiamo notato che negli ultimi anni il mercato non è migliorato, anzi è peggiorato. Si crea attesa per i consumatori e per i concessionari, per le case auto portano picchi di produzione e poi dei vuoti». Massimo Artusi, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari, non ha molta fiducia nei bonus. «Prevedono una serie di limiti per essere utilizzati - ricorda Artusi - come l'Isee, la rottamazione, vivere nelle aree urbane funzionali e l'Eco-score sul modello francese. Paletti che probabilmente limiteranno la possibilità di poterli utilizzare. Senza con-

tere che si rivolgono solo all'elettrico senza peraltro avere un grande impatto sulla quota dell'elettrico che resterà al 5% e non arriverà al 6%».

L'impatto

Secondo Artusi, «gli incentivi quindi non avranno un grande impatto per i concessionari». Il presidente dei Federauto spiega che «se anche si spendessero tutti i 597 milioni il ministero stima la sostituzione di 38mila vetture, una goccia nel mare considerando che il parco circolante è di quasi 41 milioni di auto». Federauto non apprezza neppure la politica europea per il settore auto. «L'incontro tra la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e i vertici dell'industria automobilistica europea è stato deludente» spiega Artusi. La stima del mercato italiano, per quest'anno e il prossimo, è piatta, «una forchetta di più o meno il 3% se non ci saranno imprevisti. Vorremmo vedere in Italia una riforma della fiscalità che non penalizzi l'auto per giocare alla pari con le altre nazioni europee: negli altri Paesi l'Iva si scarica al 100% così come il costo della vettura mentre da noi non è così».

I modelli

Lo stato di salute dei concessionari è buono: sono diminuiti, ma sono più grandi e più solidi: «l'augurio - dice - è che il mercato sia più vivace» anche grazie all'arrivo di nuovi modelli compatti e più accessibili. Infine, sulle autoimmatricolazioni che ad agosto hanno rappresentato il 14% del mercato, Artusi ha spiegato che «non è più una pratica solo dei concessionari, ma riguarda anche i noleggiatori di flotte a lungo termine. Il risultato è che molte auto sono ferme sui piazzali».

RIPRODUZIONE RISERVATA

COLONNINA
Un'auto elettrica in fase di ricarica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



MOBILITÀ IL FUTURO È ADESSO FRA TECNOLOGIE E NUOVE TENDENZE

Le novità presentate all'IAA Mobility 2025 sono destinate ad influenzare profondamente il futuro della mobilità attraverso diversi aspetti chiave.

Elettrificazione e sostenibilità. L'evento che si chiude domani a Monaco di Baviera sottolinea la transizione verso veicoli elettrici sempre più efficienti, con modelli che vantano autonomie superiori e tecnologie di ricarica innovative, inclusa la ricarica bidirezionale per massimizzare l'utilizzo di energie rinnovabili. Questa spinta verso veicoli più puliti contribuirà a ridurre drasticamente le emissioni di CO₂ nel settore automotive.

Auto software-defined e connesse. La rivoluzione digitale negli autoveicoli si fa sempre più concreta, con sistemi di guida automatizzata, intelligenza artificiale e piattaforme software avanzate che migliorano sicurezza, comfort e personalizzazione della guida.

Questi veicoli intelligenti rappresentano il futuro della mobilità urbana e su strada, con un'attenzione crescente all'integrazione tra veicoli e infrastrutture.

Automazione e guida autonoma. L'IAA 2025 sta evidenziando progressi significativi dei sistemi di guida

autonoma con test dimostrativi sul campo, puntando ad una mobilità più sicura ed efficiente, riducendo incidenti e congestioni grazie all'automazione dei veicoli.

Mobilità urbana e micromobilità. Al Salone non mancano gli sviluppi di interessanti concetti di mobilità includendo soluzioni come biciclette elettriche, monopattini, e trasporti innovativi che si integrano con i tradizionali veicoli, offrendo alternative sostenibili per gli spostamenti in città.

Innovazioni tecnologiche. L'impiego combinato di sensori, intelligenza artificiale, telematica avanzata e nuove architetture modulari per componenti come chassis e motori ibridi estende le possibilità di personalizzazione e ottimizzazione del veicolo, rendendolo protagonista attivo della mobilità futura.

In sintesi, IAA 2025 sta confermando un cambio di paradigma verso una mobilità più sostenibile, intelligente e integrata, che coinvolgerà veicoli elettrici avanzati, software sofisticati, guida autonoma e nuove forme di mobilità urbana, con un impatto profondo nel modo in cui le persone si sposteranno in futuro.

Tutto questo annullando ogni confine: al Salone sono presenti Marchi di tutto il mondo decisi a giocare carte vincenti

sul mercato europeo.

Immatricolazioni. Concludiamo queste note proprio con gli ultimi riscontri sulle immatricolazioni.

Secondo i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il mese di agosto 2025 totalizza 67.272 immatricolazioni di autoveicoli nuove rispetto alle 69.126 di agosto 2024, segnando -2,7%.

Riguardo le alimentazioni: le variazioni sono di segno positivo solo per l'elettrico (+33%, in cui è rilevante il peso del noleggio e dei chilometri zero) e l'ibrido (+15,7%) che insieme rappresentano quasi il 57% del mercato auto di agosto 2025. Anche questo mese l'ibrido plug-in fa registrare un notevole +66,5%. Segno opposto, come è ormai consuetudine, per benzina (-14,3%), diesel (-39,4%) e Gpl (-8,3%).

«Agosto ha confermato la tendenza in atto già nei mesi precedenti, ossia il netto calo di acquisti da parte dei privati. Non è un elemento di novità ma fa parte della lettura dei dati e va rimarcato, perché evidentemente è la reazione alla mancanza di prodotti in listino a "prezzi familiari" che sta penalizzando gli acquisti e non la mancanza di interesse o il cambio delle necessità degli automobilisti», ha dichiarato Massimo Artusi, il presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.



Evoluzione. Il mondo dell'auto si sta muovendo verso scenari tutti da esplorare

**INTANTO
IL MERCATO
PENALIZZA
I PRIVATI:
«MANCANO
AUTO A PREZZI
FAMILIARI»**



IL PRESIDENTE DELL'ACI AL GP D'ITALIA

«Ci sono troppi incidenti per colpa degli smartphone»

Geronimo La Russa propone dei corsi di sicurezza stradale per scuole e neopatentati

Un indotto di quasi 200 milioni di euro con più di 300mila spettatori in arrivo da oltre 60 Paesi del mondo. Oggi torna il Gran Premio di Formula 1 a Monza e per Geronimo La Russa, grande appassionato di motori, sarà il primo da presidente nazionale dell'Acì. Uno dei nodi da sciogliere riguarda il rinnovo del contratto per il prolungamento della concessione dell'area del tempio della velocità, profondamente rinnovato per l'appuntamento di quest'anno.

Nicolò Rubeis a pagina 2

Geronimo La Russa

«Venivo a Monza con il nonno È una gran festa»

Il primo Gp da presidente dell'Acì
«Nuova concessione per investire»

L'intervista

Un indotto di quasi 200 milioni di euro con più di 300mila spettatori in arrivo da oltre 60 Paesi del mondo. Oggi torna il Gran Premio di Formula 1 a Monza e per Geronimo La Russa, grande appassionato di motori, sarà il primo da presidente nazionale dell'Acì. Uno dei nodi da sciogliere riguarda il rinnovo del contratto per il prolungamento della concessione dell'area del tempio della velocità, profondamente rinnovato per l'appuntamento di quest'anno. «È un impianto che ha più di cento anni di storia e noi vogliamo garantirne altri cento». A fine mese l'Acì metterà al tavolo tutte le sigle associative per cercare di affrontare insieme i problemi del mondo dell'auto-

tive. Un altro obiettivo di La Russa è «diffondere una cultura della sicurezza stradale, magari con corsi specifici per neopatentati». Anche se oggi, alla guida, «il problema principale è la distrazione causata dagli smartphone. E su questo c'è ancora davvero molto da fare».

Presidente Geronimo La Russa, sarà il suo primo Gp di Monza da numero uno dell'Acì nazionale.

«Ho iniziato a frequentare l'Autodromo quando avevo meno di dieci anni, ci venivo con mio nonno che era un grande appassionato di Senna. Il Gp di Monza è sempre stato un momento di gioia, una festa di fine estate prima di tornare a scuola. Qui mi sono sempre sentito a casa, ho corso anche da pilota e ho sempre cercato di proteggere questo impianto. L'amore per il motorsport mi ha portato ad avere ruoli eletti- vi nell'Acì milanese e lombar-

do. La mia elezione nazionale è la conclusione di un percorso che parte da molto lontano».

L'autodromo si presenta con una veste nuova quest'anno.

«Sono stati rifatti i sottopassi e tutto il manto stradale, con percorsi che ci consentono di dividere gli spettatori a piedi da quelli in macchina, garantendo molta più sicurezza. Adesso ci concentreremo sulle tribune, sui servizi igienici e su nuove hospitality per portare la pista nel nuovo millennio. Anche perché, come dimostrano diversi studi, per ogni euro investito nell'autodromo, c'è un ritorno moltiplicato per tre».

E quindi?

«Monza è pronta e per il quarto anno di fila ci saranno più di 300mila appassionati, un pubblico in costante crescita».

Si riuscirà a prolungare la concessione?



«Il terreno su cui l'Acì ha costruito l'Autodromo nel 1922 è di proprietà anche dei Comuni di Milano e Monza, poi anche di Regione Lombardia. L'accordo con questi enti scade tra pochi anni e l'obiettivo è ovviamente rinnovarlo».

A che punto siamo?

«Abbiamo fatto una riunione qualche giorno fa per arrivare a un prolungamento della concessione che ci consentirebbe di fare gli investimenti necessari. Perché se Acì deve realizzare una tribuna, non riesce ad ammortizzarla in pochi anni».

Come è andata la riunione?

«Con un orizzonte più lungo, programmare diventa più semplice. Devo dire che ho trovato disponibilità in tutti gli attori coinvolti».

Il Gran premio sarà un'altra grande vetrina prima delle Olimpiadi.

«Sono sicuro che saranno un altro evento che darà lustro al nostro Paese. L'Acì sta vigilando sulle infrastrutture e stiamo lavorando affinché la circolazione sia il più fruibile possibile. La mobilità sarà fondamentale per la riuscita dei Giochi. Sono anche felice che si siano trovati i soldi per prolungare la metropolitana da Milano a Monza. Ben vengano le grandi opere, purché siano intelligenti».

L'automotive vive un momento di grande difficoltà.

«Stiamo vivendo un periodo molto delicato di transizione, pari a quello del Dopoguerra. A fine mese, come Acì, ci incontreremo con tutte le sigle associative del mondo dell'auto come Anfia, Unrae e Federauto. Sarà l'occasione per fare il punto sulle problematiche più urgenti e per buttare giù delle linee guida. La mobilità non è un gioco, si parla di migliaia di posti di lavoro».

Il suo impegno sulla sicurezza stradale?

«Intanto stiamo lavorando per implementare la mobilità integrata e per favorire l'intercambio tra treno e gomma. Acì sarà sempre un interlocutore delle istituzioni per far capire dal basso quelle che sono le esigenze del settore e per aiu-

tarle a prendere le giuste decisioni».

Programmi?

«Oltre alle campagne di sensibilizzazione anche nelle scuole, vorremmo ampliare i corsi di guida per neo patentati. Ne ho parlato con il ministro Salvini e c'è un'ottima collaborazione».

Un aspetto in particolare su cui vuole concentrarsi?

«La distrazione alla guida a causa degli smartphone. Il cellulare è una delle prime cause di incidentalità. Bisogna capire che è un pericolo guardare il telefono, anche solo per pochi secondi o a bassa velocità. E noi continueremo a sensibilizzare. Come presidente dell'Acì sento l'onore, ma anche il peso della responsabilità».



Progetto

Oggi troppi incidenti causati dagli smartphone. Servono corsi di sicurezza stradale



STELLANTIS

IL RENEGADE DI MELFI È UN SUCCESSO



Il Suv Jeep prodotto in Basilicata a secondo posto nelle vendite di auto.

A PAGINA 12

L'AUTO PRODOTTO IN BASILICATA AL SECONDO POSTO NELLE VENDITE ITALIANE

Il Renegade di Melfi è un successo

Aumento delle immatricolazioni per il gruppo in un mercato in forte calo

Jeep Avenger si conferma il Suv più venduto d'Italia, sia nel singolo mese di agosto, sia nei primi otto mesi del 2025. E' anche - riferisce una nota di Stellantis - B-Suv più venduto d'Italia, ad agosto come nell'anno, nonché leader tra i B-Suv 100 per cento elettrici, sempre considerando il periodo gennaio-agosto. Non solo: Jeep Avenger si conferma il terzo veicolo più venduto in Italia in assoluto, considerando ogni segmento e ogni motorizzazione, sia ad agosto sia year to date. La continuità nel tempo sottolinea il valore di questi risultati: Avenger è stato il B-Suv 100 per cento elettrico più venduto già nel 2023, ed è stato nel 2024 il Suv più venduto in assoluto. Dal lancio a oggi, la gamma del primo Suv Jeep disegnato a Torino non ha smesso di arricchirsi; anzi, proprio la libertà di scelta è uno dei segreti del successo del modello: il pubblico può infatti scegliere tra propulsione a benzina - con cambio manuale -, 100 per cento elettrica e ibrida con cambio automatico e trazione anteriore, e 4xe ibrida a trazione integrale e cambio automatico. Rilevante anche la performance di Renegade 4xe Plug-In Hybrid: il Suv Jeep prodotto a Melfi è infatti al secondo posto,

nel singolo mese di agosto e nei primi otto mesi, tra le proposte ibride plug-in, con una quota vicina al 24 per cento. Il brand Jeep mantiene periodo gennaio-agosto una quota di mercato del 4,3 per cento, saldamente nella top ten del ranking assoluto del mercato italiano. Il mercato italiano dell'auto - in attesa dei nuovi incentivi per quasi 600 milioni di euro in arrivo nei prossimi giorni - è ancora in calo nel mese di agosto: le immatricolazioni, secondo i dati del ministero dei Trasporti, sono 67.272, il 2,68% in meno dello stesso mese del 2024. Nei primi otto mesi del 2025 sono state vendute in tutto 1.040.734 auto, con una flessione del 3,68% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso. Dopo quattro mesi registra un segno positivo Stellantis, in controtendenza rispetto al mercato. Secondo le elaborazioni Dataforce, le immatricolazioni del gruppo in agosto sono state 17.690, il 3,1% in più dello stesso mese del 2024. La quota di mercato sale al 26,3% contro il 24,8% di un anno fa. Trainano le vendite del gruppo i modelli Fiat, il brand con il più alto numero di immatricolazioni in Italia: 6.258, in crescita del 32,3%. Resta negativo il

bilancio degli otto mesi, con 299.207 auto vendute, in calo del 10,9% e la quota che scende dal 31 al 28,7%. Accelera la cinese Byd che conquista l'1,3% del mercato. "Il calo dei primi otto mesi del 2025 pari al 3,68% non è drammatico, ma drammatica è la situazione del mercato italiano dell'auto dopo la pandemia. Rispetto allo stesso periodo del 2019 la flessione è del 21,5%" rileva il Centro Studi Promotor. "Al di là del risultato di agosto, un mese dai volumi tradizionalmente ridotti, a due terzi dell'anno - osserva l'Anfia - ci troviamo ancora in una fase di stallo con livelli inferiori di oltre il 15% rispetto al periodo pre-Covid". Sull'andamento del mercato pesa l'attesa degli incentivi, ma suscita perplessità il meccanismo che prevede un legame con l'Isee per favorire chi ha i redditi più bassi. "Forse si dimentica che chi ha un reddito molto basso difficilmente può comprare un'auto elettrica anche con l'aiuto degli incentivi e molto spesso non può comprarsi nessuna auto nuova" osserva il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. Anche per Federauto, la federazione dei concessionari auto, si tratta di "attese malriposte perché i nuovi incentivi sono, per la

loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sarà esigua con il serio rischio di rendere l'intervento poco efficace. Aggiungiamo, ancora una volta inefficace". Analoga la posizione del presidente di Motus-E, Fabio Pressi, che richiama l'urgenza di "chiarire rapidamente le regole, limitando al massimo i paletti per l'ottenimento dei bonus e accelerando sulla messa a terra delle risorse". Per l'Unrae "di questo passo, la transizione ecologica resterà inesorabilmente al palo: sebbene la quota di auto elettriche pure stia lentamente salendo, è ancora largamente insufficiente".

MA L'INDOTTO SOFFRE

Per il futuro di circa 80 lavoratori, è "urgente" l'apertura di un tavolo specifico per la reindustrializzazione del sito di Melfi (Potenza) della Brose Automotive. Lo scrive, in una nota, la Uilm Basilicata, ricordando che "da mesi la discussione sulla Brose Automotive si concentra sulla fine della produzione dei 'moduli porta' destinati ai modelli Stellantis attualmente in fase di dismissione nello stabilimento di Melfi". Come Uilm "abbiamo lavorato nelle ultime settimane - è scritto nel comunicato - per esplorare ogni possibile opportunità che potesse garantire continuità produttiva e occupazionale per il sito: nuove commesse, processi alternativi, integrazioni nella filiera locale. Tuttavia, ad oggi, la situazione si presenta

estremamente complessa. La Brose, infatti, è un caso unico nell'intero indotto Stellantis: con l'abbandono della tecnologia del 'modulo porta' per le nuove vetture (non solo a Melfi ma in generale in Italia) l'azienda si ritrova, di fatto, fuori dal perimetro produttivo del settore automotive nazionale". Secondo il sindacato dei metalmeccanici, è quindi "indispensabile attivare immediatamente un tavolo specifico che coinvolga Stellantis, in qualità di attore principale del sistema industriale locale; il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, la Regione Basilicata e tutte le istituzioni competenti". "L'obiettivo", per la Uilm lucana, "deve essere l'avvio di un serio processo di reindustrializzazione del sito Brose di Melfi, capace di garantire prospettive concrete e durature per le circa 80 famiglie coinvolte. Non possiamo permettere che una realtà produttiva che ha già conosciuto momenti difficili dieci anni fa — e che fu allora rilanciata anche grazie all'impegno di tutte le parti sociali in occasione dell'avvio del progetto Renegade — venga oggi abbandonata al proprio destino. Serve responsabilità, visione e rapidità. Nessuno deve essere lasciato indietro".

"Siamo nel pieno della transizione dei modelli in attesa del nuovo piano industriale per l'Italia che il nuovo amministratore delegato di Stellantis, Filosa, dovrebbe illustrare agli inizi del nuovo anno. Da quest'ultimo rivendichiamo un deciso cambio di passo non solo per quan-

to riguarda i modelli, ma anche le motorizzazioni". Così il segretario regionale della Fismic Basilicata, Pasquale Capocasale, sulla situazione dello stabilimento Stellantis di Melfi. "Oggi i modelli Stellantis - prosegue Capocasale - scontano sul mercato la scarsa disponibilità di motorizzazioni. In particolare su quelle termiche che rappresentano, invece, il grosso del mercato. Serve, quindi, ampliare la gamma dei motori, così come serve rimettere nel ciclo produttivo le motorizzazioni diesel che coprono ancora una grande fetta del mercato in Europa". Un gap che deve essere recuperato il più presto possibile. Se è vero che il plug in e elettrico sono adesso in una fase di stagnazione che potrebbe anche incrementarsi, è anche vero che le quote di mercato che Stellantis ha perso in maniera consistente negli ultimi due anni sono dati ancora dalle motorizzazioni termiche oltre che dai nuovi modelli. "Questo vuol dire che se da un lato lo stabilimento Stellantis di Melfi - spiega Capocasale - è garantito l'assegnazione di quattro nuovi modelli, con la DS7 e la Lancia gamma che già s'intravedono nel 2026, ai quali ci auguriamo si possa aggiungere anche la nuova Alfa Romeo Tonale che appartiene alla piattaforma Stla di Melfi, dall'altra è necessario aggiungere anche un'ampia gamma di motorizzazioni termiche (anche diesel), mild hybrid, plug in e bev. Solo così si possono recuperare quote di mercato per garantire la tutela occupazionale".



EVENTI

Service Day 2025: a Verona si definisce il ritmo del postvendita, vero asset per la sostenibilità

Due giornate, con speaker e contenuti strategici, realtà selezionate tra Oem e aziende in Area Business per riscrivere il ruolo del service nel business automotive

Nel panorama in rapida trasformazione dell'automotive, il postvendita sta vivendo un'evoluzione determinante. Non più solo servizio, ma vero asset strategico per la sostenibilità economica e la fidelizzazione del cliente. È in questo scenario che prende forma Service Day 2025, l'evento di Quintegia, da un'idea di AsConAuto, punto di riferimento per l'after-sales che torna il 16 e 17 ottobre al Centro Congressi Veronafiere.

Con oltre 25 sessioni, di cui 13 create e gestite da Quintegia, l'edizione 2025 intitolata "A ritmo del post vendita", aiuterà ad affrontare le sfide di oggi e anticipare quelle di domani.

IL SERVICE CAMBIA PELLE

L'edizione 2025 conferma la volontà di spingere il comparto oltre la sua tradizionale zona di comfort. Il service non è più un costo da contenere, ma una leva per generare ricavi ricorrenti, rafforzare la customer loyalty e differenziare l'offerta.

Accanto a questi temi, ampio spazio sarà dedicato all'analisi di mercato e contesto, con particolare attenzione all'impatto della transizione elettrica sulle reti e alle sfide legate alla gestione dei dati. Riflettori puntati anche sul Fleet Management, sempre più cruciale nell'era delle auto connesse, e sulla Carrozzeria, settore chiamato a gestire profonde trasformazioni tecnologiche e organizzative.

Sul fronte strategico, il confronto tra Service manager e titolari offrirà spunti su leve finanziarie, controllo di gestione, nuovi servizi e sull'uso di Crm e retention per costruire relazioni di lungo periodo. Infine, verrà sottolineato come il marketing del service non sia più soltanto leva di acquisizione, ma strumento per valorizzare e fidelizzare i clienti.

In questo quadro, non mancheranno approfondimenti su innovazione e cultura aziendale, con l'integrazione dell'Intelligenza Artificiale nei processi di service e la customer centricity al centro delle discussioni.

A rafforzare il valore dei contenuti saranno voci di primo piano. Ilenia Vidili, consulente e autrice, tra le più autorevoli esperte europee di customer-centricity, guiderà una riflessione su come trasformare il postvendita in esperienza personalizzata, efficace e coerente con le nuove aspettative digitali dei clienti.

L'intelligenza artificiale applicata al busi-

ness sarà protagonista con Irene Di Deo, Ricercatrice senior Osservatorio Artificial Intelligence del Politecnico di Milano, che offrirà una mappa per adottarla nei processi aziendali con approccio concreto e sostenibile, per tradurre le potenzialità dell'IA in risultati operativi.

Sul fronte flotte aziendali, verranno coinvolti anche gli attori istituzionali, con Plinio Vanini (vice Presidente, Federauto) e Alberto Viano (Presidente, Aniasa), che contribuiranno a delineare sfide ed equilibri competitivi del settore.

"Analizzando il panorama di business, anche extra settore, siamo giunti alla conclusione che l'innovazione tecnologica sarà efficace solo se accompagnata da un cambiamento culturale, che valorizzi il giusto mix con customer centricity e competenze del personale" spiega Christian Caldato, Coordinator dello Scientific Advisory Board di Quintegia, organo che ha curato il Programma Contenuti.

FORMAZIONE E TEAM: DA MANAGER A LEADER

La trasformazione parte anche da chi guida i team. In un contesto di crescente complessità, tra ricambio generazionale, nuovi linguaggi e aspettative di carriera più fluide, Federico Vigorelli Porro, Professional Faculty della PoliMi Graduate School of Management, metterà al centro il tema dell'employee experience. Un passaggio chiave, quello dal focus cliente a quello sul collaboratore, per costruire ambienti di lavoro capaci di attrarre e trattenere talento, anche in officina.

Con lo stesso spirito, Service Day aprirà una riflessione sul ruolo strategico della formazione come strumento per aumentare motivazione, produttività e retention. Perché se l'officina cambia, devono evolvere anche le competenze di chi ci lavora ogni giorno.

NORMATIVE, EFFICIENZA E REDDITIVITÀ

Un altro momento chiave sarà l'approfondimento di Piergiorgio Beccari, Presidente Adira, sullo standard europeo Sermi: una svolta per l'accesso ai dati e i diritti di intervento per gli operatori indipendenti. In un mercato dove la regolamentazione evolve con rapidità, avere le idee chiare è oggi un requisito imprescindibile.

Service Day 2025

Quando: 16-17 ottobre 2025

Dove: Centro Congressi Veronafiere

Ingresso Cangrande

Viale del Lavoro, 8 - 37135 Verona

Per info e iscrizioni: www.serviceday.it

In un'epoca in cui i margini si assottigliano e le incertezze aumentano, ottimizzare l'esistente diventa più importante che crescere a ogni costo. È la visione di Fabrizio Cotza, esperto formatore, che offrirà agli imprenditori indipendenti strumenti concreti per aumentare utili e margini, agendo su organizzazione interna, ruoli, flussi e gestione del tempo.

Il fine vita del veicolo diventa fase strategica: sostenibilità, tracciabilità e rigenerazione di valore. Chicco Testa, Presidente di AssoAmbiente, offrirà una visione sulla circolarità e sulla neutralità tecnologica, mentre l'Avvocato Marco Grilli, 40 anni di esperienza nel settore automobilistico, approfondirà il quadro normativo in evoluzione con focus su passaporto digitale, second life di batterie e componenti.

Service Day rappresenta così anche una piattaforma per riaccendere il confronto tra modelli organizzativi, in un'ottica di efficienza sostenibile.

DATI E TREND: LA CORNICE CHE ORIENTA LE DECISIONI

Ad arricchire la proposta gli studi Quintegia, con *After-sales Navigator 2025* in prima linea, analisi pensata per aiutare Dealer e operatori a leggere criticamente le performance, trovare aree di miglioramento e orientare le scelte strategiche su base data-driven.

Secondo lo Scientific Advisory Board, l'obiettivo non è solo leggere i dati, ma costruire conoscenza attorno a essi per aiutare gli operatori a prendere decisioni consapevoli e orientate al valore.

CONNESSIONI CHE GENERANO VALORE

Ma Service Day non è esclusivamente un programma di primo piano: l'evento si comporrà anche di un'Area Business con realtà aziendali selezionate e la presenza di numerosi brand Oem creando il contesto per incontrare la rete di riparatori e presentare novità e visioni. Un'opportunità concreta per alimentare connessioni tra industria, operatori, territorio e innovazione.

La due giorni si concluderà con un inedito networking, novità assoluta per Service Day: un momento informale dove confrontarsi liberamente con speaker ed esperti, approfondire temi e avviare nuove collaborazioni. Senza scalette, senza formalità: solo il valore dell'incontro.

"Crediamo fortemente che la condivisione sia un acceleratore di innovazione: ecco perché le persone devono essere al centro dell'esperienza Service Day, non solo nei contenuti, ma anche nei momenti di relazione", conclude Christian Caldato. In un settore che non può permettersi di rimanere immobile, Service Day 2025 sarà l'occasione per fare il punto e ripartire con strumenti, idee e relazioni nuove.

PRESIDENTE NAZIONALE ACI

Solo con l'impegno **si vince**Eletto **Geronimo La Russa** al massimo vertice dell'Automobile Club d'Italia

Il sapore della vittoria è notoriamente dolce. Ma c'è vittoria e vittoria, è dolcissimo quando si ha a che fare con le elezioni ed i voti di una vasta platea. Come è il caso di Geronimo La Russa, neo eletto presidente nazionale dell'Automobile Club d'Italia. Ma la strada per raggiungere questo importante traguardo è stata lunga, anche se piena di soddisfazioni. Appassionato di motori da sempre, con un amico di

famiglia, per la prima volta mise il piede nel Tempio della Velocità, tredicenne, per vedere le prove della Formula 1. Da quel momento il suo interesse per il mondo dei motori è andato via, via crescendo. Infatti è stato due volte vicepresidente di ACI Milano, prima con Carlo Valli, poi con Ivan Capelli, l'ex pilota di Formula 1 della Ferrari. Poi è giunta la volta della presidenza di ACI Milano, dove è stato eletto con percentuali secche sia al primo che al secondo mandato, quello attualmente in corso. Ma La Russa è anche il presidente del Comitato Regionale che raggruppa gli ACI lombardi ed attualmente ricopre la carica di vicepresidente nazionale di ACI. Poi il grande salto: è stato eletto Presidente Nazionale di ACI con una percentuale di voti favorevoli pari al 78% dell'elettorato. Un elettorato particolarmente complesso e



numeroso, formato da tutti i presidenti degli Automobile Club provinciali d'Italia e da vari enti aderenti ad ACI come la Croce Rossa Italiana, la Federazione Motociclistica Italiana, l'ANFIA, l'UNRAE e la Federauto. Insomma, un mandato pieno che non lascia adito a dubbi, ottenuto con una

democratica votazione che ha sfiorato percentuali da record. E via!, al suo direttore editoriale, Geronimo La Russa, non può che fare i più affettuosi auguri di buon lavoro. Anche se siamo certi che, conoscendo il suo impegno, anche nel massimo Ente romano, si farà sentire... ■





FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Web

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, KM ZERO E NOLEGGIO NON COMPENSANO CALO DEI PRIVATI

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 set - Dall'analisi delle immatricolazioni di agosto "emerge che i privati perdono piu' del 14% (-6.100 veicoli), perdita quasi del tutto compensata dal noleggio (+9,75%) ma, soprattutto, dalle auto-immatricolazioni (+42,2%) che da sole compensano oltre 3500 autovetture nel mese: e' evidente quanto sia stato forte il contributo dei concessionari per far si' che la perdita rispetto ad agosto dello scorso anno non fosse ben superiore al -2,7% consuntivato. I concessionari immatricolano quasi il 14% del mercato". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di agosto, e sottolineando che il mese scorso "non e' certamente un mese significativo e il consuntivo delle immatricolazioni, penalizzate anche da un giorno lavorativo in meno rispetto allo scorso anno, conferma nel ristretto dei suoi numeri, la tendenza in atto manifestatasi gia' nei mesi precedenti, ossia il netto calo di acquisti da parte del canale privati. Non e' un elemento di novita' ma fa parte della lettura dei dati e va rimarcato, perche' evidentemente e' la reazione alla mancanza di prodotti in listino a prezzi familiari che sta penalizzando gli acquisti e non la mancanza di interesse o il cambio delle necessita' degli automobilisti". Da segnalare anche il sostanziale fermo del mercato Bev, dovuto verosimilmente all'attesa dei nuovi incentivi Mase. "Attese a nostro avviso malriposte perche' i nuovi incentivi sono, per la loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sara' esigua con il serio rischio di rendere l'intervento poco efficace. Aggiungiamo, ancora una volta inefficace", aggiunge Artusi.

GIÙ IL MERCATO DELL'AUTO AD AGOSTO (-3,7%). IN ITALIA ANCORA FERME LE ELETTRICHE MENTRE SALGONO LE IBRIDE. ECCO CHI VINCE E CHI PERDE

Le ibride plug-in raddoppiano rispetto ad agosto 2024 e arrivano a 7,1%, mentre le vendite di elettriche sono ferme alla quota del 4,9%

Anche l'auto soffre il caldo e batte in ritirata. Lo ha fatto ad agosto in Italia dove le vendite sono scese del 2,7 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (-15,7 sul 2023), portando il consuntivo dei primi 8 mesi a -3,7 per cento. In totale si tratta di 1.040.734 nuove immatricolazioni contro le 1.080.464 registrate tra gennaio e agosto 2024.

Le vendite di elettriche sono ferme alla quota del 4,9%, come a luglio ma in crescita rispetto al 3,7% dello stesso mese dell'anno precedente. **Le ibride plug-in raddoppiano rispetto ad agosto 2024 e arrivano a 7,1%.** Complessivamente, i veicoli a ricarica elettrica raggiungono una quota del 12,0%, inferiore al 12,4% di luglio.

L'UNRAE CRITICA GLI INCENTIVI ALLE ELETTRICHE

L'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri in Italia, evidenzia come la situazione di stallo del mercato sia anche influenzata dall'annuncio degli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici ma ancora non operativi e sottolinea "l'importanza di rendere immediatamente attivo il sistema di sostegno e i rischi legati alle molteplici restrizioni già previste, inclusi i limiti ISEE, l'obbligo di rottamazione e i vincoli territoriali, che potrebbero generare disparità significative tra i potenziali beneficiari e **compromettere l'equità nell'accesso alla transizione ecologica**".

Su posizioni simili anche **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari che segnala "il sostanziale fermo del mercato delle elettriche, dovuto verosimilmente all'attesa dei nuovi incentivi caratterizzati da un tal numero di paletti che **la platea dei beneficiari sarà esigua** con il serio rischio di rendere l'intervento ancora una volta inefficace".

CROLLANO LE VENDITE DI AUTO A BENZINA E DIESEL

Tornando ai dati, in agosto si conferma la flessione di tutti i motori endotermici: il motore a benzina cede 3,2 punti, scendendo al 24,9%. Il diesel scende all'8,1% di share (-5,3 p.p), il Gpl al 9,7% (-0,9 p.p.). Le vetture ibride raggiungono il 45,4% (+4,8 p.p.) con un 13,9% per le "full" hybrid e 31,5% per le "mild" hybrid. +2,3 p.p.).

L'EXPLOIT DELLA FIAT CON LA GRANDE PANDA

Tra le 10 marche al vertice della classifica delle immatricolazioni di agosto, **soltanto Fiat ha fatto segnare un risultato positivo, decisamente brillante (+31,75%)**. Parte del risultato positivo è dovuto alla **Grande Panda**, che ad agosto è stata immatricolata in 1.100 unità. Gli altri 9 brand hanno chiuso il mese delle ferie in rosso. Nell'ordine dei volumi: Toyota (-4,44%) che ha appena annunciato una campagna di incentivi multitecnologici su tutta la gamma elettrificata, Volkswagen (-7,65%), Dacia (-9,71%), Bmw (-8,06%), Audi (-10,7%), Renault (-28,13%), Peugeot (-19,77%), Ford (-20,92%) e Jeep (-8,12%). Tra i risultati più brillanti Hyundai (+19,36%), Citroen (+75,27%), Cupra (+52,67%), Alfa Romeo (+24,59%) e Byd (+288%).



Artusi – Federauto: «Chilometri zero e noleggio non compensano il calo dei privati»

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di agosto 2025 totalizza 67.272 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 69.126 di agosto 2024, segnando -2,7%.

«Agosto non è certamente un mese significativo e il consuntivo delle immatricolazioni, penalizzate anche da un giorno lavorativo in meno rispetto allo scorso anno, conferma nel ristretto dei suoi numeri, la tendenza in atto manifestatasi già nei mesi precedenti, ossia il netto calo di acquisti da parte del canale privati. Non è un elemento di novità ma fa parte della lettura dei dati e va rimarcato, perché evidentemente è la reazione alla mancanza di prodotti in listino a “prezzi familiari” che sta penalizzando gli acquisti e non la mancanza di interesse o il cambio delle necessità degli automobilisti», dichiara Massimo Artusi, il Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

Aggiunge Artusi: «Dall’analisi delle immatricolazioni emerge che ad agosto i privati perdono più del 14% (-6100 veicoli), perdita quasi del tutto compensata dal noleggio (+9,75%) ma, soprattutto, dalle auto-immatricolazioni (+42,2%) che da sole compensano oltre 3500 autovetture nel mese: è evidente quanto sia stato forte il contributo dei concessionari per far sì che la perdita rispetto ad agosto dello scorso anno non fosse ben superiore al -2,7% consuntivato. I concessionari immatricolano quasi il 14% del mercato».

Conclude il Presidente di Federauto: «Da segnalare ancora il sostanziale fermo del mercato BEV, dovuto verosimilmente all'attesa dei nuovi incentivi MASE. Attese a nostro avviso malriposte perché i nuovi incentivi sono, per la loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sarà esigua con il serio rischio di rendere l'intervento poco efficace. Aggiungiamo, ancora una volta inefficace».

Passiamo ora all'analisi della struttura del mercato auto di Agosto 2025, che anche questo mese segna una variazione negativa.

Per quanto riguarda i canali di vendita, i Privati perdono oltre 6.000 vetture rispetto ad Agosto 2024, segnando un pesante -14,1% (q. di m. 55,4%). Stesso discorso per le Flotte aziendali, che segnano -6,2% (q. di m. 5%). Gli altri canali segnano invece delle variazioni positive, che portano il saldo totale verso una perdita meno netta rispetto allo stesso periodo dello scorso anno: il Noleggio +9,7% (22,16% q. di m.) e soprattutto le Auto Immatricolazioni che segnano +42,20% (17,5% q. di m.). Anche questo mese è da registrare il risultato delle Auto Immatricolazioni in capo alle aziende concessionarie, che rappresentano, da sole, il 14% del mercato auto di Agosto 2025 (la variazione è del +28,5%): delle oltre 6.000 vetture perse dai privati, oltre 2.000 sono compensate dai Dealer.

Immatricolazioni (2). Federauto: mancano prodotti a "prezzi familiari"

Ad agosto i privati perdono più del 14%, dato quasi del tutto compensato dal noleggio

In risposta ai dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulle immatricolazioni di auto ad agosto, il presidente di Federauto (Federazione italiana concessionari auto), **Massimo Artusi**, ha commentato: "Agosto non è certamente un mese significativo e il consuntivo delle immatricolazioni, penalizzate anche da un giorno lavorativo in meno rispetto allo scorso anno, conferma nel ristretto dei suoi numeri, la tendenza in atto manifestatasi già nei mesi precedenti, ossia il netto calo di acquisti da parte del canale privati. Non è un elemento di novità ma fa parte della lettura dei dati e va rimarcato, perché evidentemente è la reazione alla mancanza di prodotti in listino a 'prezzi familiari' che sta penalizzando gli acquisti e non la mancanza di interesse o il cambio delle necessità degli automobilisti". "Dall'analisi delle immatricolazioni -ha aggiunto- emerge che ad agosto i privati perdono più del 14% (-6100 veicoli), perdita quasi del tutto compensata dal noleggio (+9,75%) ma, soprattutto, dalle auto-immatricolazioni (+42,2%) che da sole compensano oltre 3500 autovetture nel mese: è evidente quanto sia stato forte il contributo dei concessionari per far sì che la perdita rispetto ad agosto dello scorso anno non fosse ben superiore al -2,7% consuntivo. I concessionari immatricolano quasi il 14% del mercato. Da segnalare ancora il sostanziale fermo del mercato Bev, dovuto verosimilmente all'attesa dei nuovi incentivi Mase. Attese a nostro avviso malriposte perché i nuovi incentivi sono, per la loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sarà esigua con il serio rischio di rendere l'intervento poco efficace. Aggiungiamo, ancora una volta inefficace".

Mercato auto agosto -2,7%, Artusi (Federauto): “Km 0 e noleggio non compensano il calo dei privati”

Artusi: "La mancanza di prodotti a 'prezzi familiari' sta penalizzando gli acquisti"



Il mese di agosto, chiuso con 67.272 immatricolazioni, ha fatto registrare un **calo del 2,7% del mercato automobilistico italiano** rispetto allo stesso mese 2024, quando le unità immatricolate erano state 69.126. Una flessione che conferma il trend negativo che ha caratterizzato i mesi precedenti, come sottolineato da **Massimo Artusi, presidente di Federauto**, la Federazione dei concessionari auto: “Agosto non è certamente un mese significativo e il consuntivo delle immatricolazioni, penalizzate anche da un giorno lavorativo in meno rispetto allo scorso anno, conferma nel ristretto dei suoi numeri, la tendenza in atto manifestatasi già nei mesi precedenti, ossia il **netto calo di acquisti da parte del canale privati**. Non è un elemento di novità ma fa parte della lettura dei dati e va rimarcato, perché evidentemente è la reazione alla **mancanza di prodotti in listino a ‘prezzi familiari’** che sta penalizzando gli acquisti e non la mancanza di interesse o il cambio delle necessità degli automobilisti”.

Il contributo dei concessionari nel “mascherare” la perdita

Andando a guardare i dati relativi alla struttura del mercato di agosto 2025 spicca il forte calo, a doppia cifra, delle vendite ai privati, come evidenziato da Artusi: “Dall’analisi delle immatricolazioni emerge che ad agosto i privati perdono più del 14% (-6.100 veicoli), perdita quasi del tutto compensata dal noleggio (+9,75%) ma, soprattutto, dalle auto-immatricolazioni (+42,2%) che da sole compensano oltre 3.500 autovetture nel mese: è evidente quanto sia stato forte il contributo dei concessionari per far sì che la perdita rispetto ad agosto dello scorso anno non fosse ben superiore al -2,7% consuntivato. I concessionari immatricolano quasi il 14% del mercato”.

Mercato EV al palo, nuovi incentivi inefficaci

“Da segnalare ancora – conclude il presidente di Federauto – il sostanziale fermo del mercato BEV, dovuto verosimilmente all’attesa dei nuovi incentivi MASE. Attese a nostro avviso malriposte perché i nuovi incentivi sono, per la loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sarà esigua con il serio rischio di rendere l’intervento poco efficace. Aggiungiamo, ancora una volta inefficace”.

Il commento di Federauto al "Dialogo strategico" sul futuro dell'industria automobilistica europea

"Deludente l'incontro tra von der Leyen e vertici dell'industria automobilistica europea"

Il presidente di Federauto (Federazione italiana concessionari auto), **Massimo Artusi**, ha commentato le conclusioni del "Dialogo strategico" sul futuro dell'industria automobilistica europea (Bruxelles, 12 settembre). "Se non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, non c'è peggior muto di chi non vuol parlare: l'incontro tra il presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**, e i vertici dell'industria automobilistica europea è stato francamente deludente rispetto alle attese, essendosi trasformato in uno scambio di convenevoli tra chi pervicacemente difende una scelta ideologica e chi tale scelta l'ha avallata puntando alle risorse per sostenerla, entrambi più preoccupati di non perdere la faccia per le scelte fin qui compiute, che non per una realtà che li pone quotidianamente e drammaticamente di fronte alle pesanti conseguenze di tali scelte".

Una nota della federazione riporta le parole del presidente: "In sintesi da una parte la Commissione ha assicurato che sosterrà la creazione di un segmento di piccole e-car, dall'altra i costruttori hanno continuato a invocare più infrastrutture di ricarica e più incentivi per l'acquisto. Non sembrano esserci grandi novità rispetto alla richiesta, anticipata dall'Acea alla vigilia, di 'un approccio politico pragmatico, più flessibile e tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione del trasporto stradale.

È quello che chiede da sempre Federauto, perché è quello che chiede il mercato. Ma proprio i concessionari che sul territorio sono più a contatto di tutti con i cittadini europei e costituiscono un segmento della filiera indispensabile a far funzionare il sistema- vengono sistematicamente evitati dalle consultazioni dai decisori di Bruxelles, secondo l'antico, sgradevole cartello che, sui mezzi pubblici di una volta, obbligava a non disturbare il manovratore. Anche per questo l'esecutivo di Bruxelles, nell'incontro del 12 settembre, ha potuto insistere sul rafforzamento della leadership europea nel settore dei veicoli elettrici, sull'accelerazione dell'innovazione nei veicoli autonomi e connessi e sul rafforzamento dell'industria europea di produzione di batterie. Posizioni alla luce delle quali l'affermazione della presidente della Commissione 'Combineremo la decarbonizzazione con la neutralità tecnologica', appare quanto meno poco convinta. Anche la maggiore attenzione promessa su furgoni e camion, separandone il destino dalle automobili è ancora vaga e inconsistente. A fronte di percentuali di mercato irrisorie in questi due settori, l'attenzione richiesta sembra essere orientata unicamente sulle condizioni abilitanti dimostrando grossolana ignoranza sul funzionamento e sulla strumentalità di questi segmenti.

C'è da chiedersi se la promessa -l'ennesima- di anticipare la revisione di target e standard del Regolamento CO2, dovesse tradursi solo in questi termini che richiedono ingentissime risorse senza invece realizzare l'autentica neutralità tecnologica, quindi di commercio, che passa attraverso i biocarburanti e le motorizzazioni ibride preferite dal mercato -quali finanziamenti potrebbero essere indirizzati a questo vasto programma in una fase storica in cui altre relevantissime spese richiedono una drammatica priorità, per assicurare la difesa della stessa Europa in un mondo sempre più bellicoso. Perché le persone non vogliono le loro tasse spese in incentivi: vogliono vivere serenamente e scegliere liberamente".

Artusi, Federauto: “Deludente il confronto tra Commissione e vertici del settore”

Artusi, presidente di Federauto, critico sul dialogo tra UE e i vertici del settore automobilistico: "È stato un confronto ridotto a uno scambio di convenevoli".

09/15/2025



Il **presidente di Federauto, Massimo Artusi**, ha espresso forte **delusione** per l'esito del "Dialogo strategico" sul futuro dell'industria automobilistica europea, tenutosi il 12 settembre a Bruxelles. Un **incontro**, quello tra la presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**,

e i **vertici del settore**, di cui [abbiamo scritto qui](#) e che si è rivelato, secondo Artusi, un'occasione mancata: "Un confronto ridotto a uno scambio di convenevoli, tra chi difende scelte ideologiche e chi le ha avallate per accedere a fondi pubblici, più attenti a salvare la faccia che ad affrontare le reali conseguenze delle decisioni prese".

Artusi: "Nessuna novità significativa"

Nel corso del meeting, la Commissione ha ribadito il proprio impegno a favore della mobilità elettrica, con l'intenzione di sostenere la produzione di E-car compatte, mentre i costruttori hanno chiesto più infrastrutture di ricarica e incentivi per gli acquisti. Tuttavia, secondo Artusi, **"non ci sono novità** significative rispetto alla **richiesta**, avanzata anche da **ACEA**, di un **approccio pragmatico, flessibile e tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione** del trasporto stradale".

Federauto ribadisce l'esigenza di **includere i concessionari** nel dibattito: "Siamo il segmento più vicino ai cittadini europei, ma sistematicamente esclusi dalle consultazioni. È un errore strategico", ha affermato Artusi, **critica anche l'enfasi dell'UE su elettrico, veicoli autonomi e produzione di batterie**: "Affermazioni come "neutralità tecnologica" suonano poco convincenti se poi si escludono soluzioni come biocarburanti e ibrido, che sono quelle preferite dal mercato".

E sulla promessa di rivedere i **target del regolamento CO₂**, è scettico: "Senza un reale cambio di rotta, si rischia di destinare risorse enormi a un modello che non rispecchia le esigenze della maggioranza dei cittadini. In una fase storica segnata da crisi internazionali, le persone vogliono vivere serenamente e poter scegliere liberamente".

Federauto, Artusi: "Deludente dialogo con UE. Serve vera neutralità tecnologica, non slogan"

Lun 15 Settembre 2025

"È come se fossimo ancora sui vecchi mezzi pubblici, dove un cartello vietava di disturbare il manovratore"



Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, esprime profonda delusione per l'esito del "Dialogo strategico" sul futuro dell'industria automobilistica europea, tenutosi il 12 settembre a Bruxelles con la partecipazione della presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e dei principali vertici del settore.

"Se non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, non c'è peggior muto di chi non vuol parlare", ha esordito Artusi, criticando duramente l'incontro, definito come uno "scambio di convenevoli" tra una Commissione che difende con ostinazione una visione ideologica della transizione ecologica e un'industria che l'ha accettata solo per accedere ai finanziamenti europei.

Secondo Artusi, le dichiarazioni emerse non portano sostanziali novità. Da una parte, Bruxelles ha promesso il sostegno alla creazione di un segmento di auto elettriche di piccole dimensioni; dall'altra, i costruttori hanno ribadito la richiesta di più infrastrutture di ricarica e incentivi all'acquisto. Nessun

passo concreto, insomma, verso quel “approccio politico pragmatico e tecnologicamente neutrale” chiesto dall’ACEA e sostenuto anche da FEDERAUTO.

Artusi lamenta inoltre l’esclusione sistematica dei concessionari dal confronto politico europeo, nonostante il loro ruolo centrale nella filiera e il contatto diretto con i cittadini: “È come se fossimo ancora sui vecchi mezzi pubblici, dove un cartello vietava di disturbare il manovratore”, ha affermato con tono amaro.

Il presidente di Federauto contesta anche le affermazioni della Commissione sul rafforzamento della leadership europea nei veicoli elettrici e autonomi, giudicando “poco convinta” la promessa di coniugare decarbonizzazione e neutralità tecnologica. Anche l’attenzione promessa per furgoni e camion è considerata vaga e superficiale, “ignorando il reale funzionamento di questi segmenti”.

Infine, Artusi mette in discussione la sostenibilità economica delle promesse europee: “Se la revisione di target e standard CO2 si tradurrà in misure costose, senza includere tecnologie come i biocarburanti o le motorizzazioni ibride, preferite dal mercato, quale sarà il reale beneficio? In un’Europa chiamata oggi a enormi spese per la propria difesa, i cittadini vogliono vivere serenamente e scegliere liberamente. Non vedere le loro tasse sprecate in incentivi ideologici”.

QN Motori

Federauto critica Bruxelles dopo il dialogo strategico

Di [Francesco Forni](#)

16 Settembre 2025

Il 12 settembre a **Bruxelles** si è svolto il «[Dialogo strategico](#)» dedicato al futuro dell'industria automobilistica europea. Un incontro che, nelle parole del presidente di **Federauto**, la [Federazione Italiana Concessionari Auto](#), **Massimo Artusi**, non ha prodotto risultati concreti.



«L'incontro tra Ursula von der Leyen e i vertici dell'industria è stato **deludente**, trasformandosi in uno **scambio di convenevoli** tra chi difende una scelta ideologica e chi la sostiene per accedere a risorse», ha dichiarato Artusi.

Secondo il presidente di Federauto, il **confronto ha mostrato più preoccupazione per le conseguenze politiche che per gli effetti reali delle decisioni**. L'industria e i cittadini, infatti, affrontano ogni giorno le ricadute di una strategia considerata troppo rigida.

La Commissione europea ha annunciato l'intenzione di favorire la nascita di un segmento di **auto elettriche compatte**, mentre i costruttori hanno ribadito la necessità di più infrastrutture di ricarica e incentivi all'acquisto.

Artusi ha evidenziato come il quadro non rappresenti una novità sostanziale. Già alla vigilia l'ACEA aveva chiesto «**un approccio politico pragmatico, flessibile e tecnologicamente neutrale**» alla decarbonizzazione del trasporto stradale.

«**È quanto sostiene Federauto da anni, perché è ciò che richiede il mercato**», ha spiegato Artusi. Tuttavia, i concessionari, pur essendo l'anello più vicino ai cittadini, restano esclusi dalle consultazioni europee.

Il presidente ha sottolineato come Bruxelles continui a insistere sul rafforzamento della leadership nei settori **auto elettriche**, veicoli autonomi e batterie, lasciando però in secondo piano il reale equilibrio tra tecnologie.

In questa prospettiva, la frase di von der Leyen «**Combineremo la decarbonizzazione con la neutralità tecnologica**» appare, secondo Artusi, **poco convincente e non supportata da decisioni coerenti.**

Anche l'attenzione promessa per furgoni e camion viene definita vaga. Nei due comparti, le quote di mercato dell'elettrico restano irrisorie, ma la Commissione sembra concentrarsi solo su condizioni abilitanti senza comprendere le reali esigenze operative.

«**Se la revisione dei target CO2 dovesse limitarsi a soluzioni che richiedono risorse enormi, senza ammettere biocarburanti e motorizzazioni ibride preferite dal mercato, si rischia un fallimento di sistema**», ha avvertito il presidente.

La posizione di Federauto è chiara

Occorre un **percorso che integri tecnologie diverse**, rispondendo alle richieste dei cittadini che non desiderano tasse spese in incentivi, ma la libertà di scegliere l'auto più adatta alle proprie esigenze.

Artusi ha concluso ricordando che il dibattito europeo non può ignorare il contesto economico e geopolitico. In una fase storica in cui le spese per la difesa assorbono priorità, le politiche industriali devono puntare alla sostenibilità reale e non a un'unica strada obbligata.

TGR

I concessionari auto contro gli incentivi: "Troppi vincoli"

Federauto: "Deludente dialogo con l'Ue, niente di concreto"

15/09/2025



"Siamo contrari agli incentivi perché alterano il mercato e perché per esperienza abbiamo notato che negli ultimi anni il mercato non è migliorato, anzi è peggiorato. Si crea attesa per i consumatori e per i concessionari, per le case auto portano picchi di produzione e poi dei vuoti". Massimo Artusi, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari, non ha molta fiducia nei bonus che dal 15 ottobre permetteranno di acquistare le auto elettriche.

"Prevedono una serie di limiti per essere utilizzati - ricorda Artusi - come l'Isee, la rottamazione, vivere nelle aree urbane funzionali e l'Eco-score sul modello francese. Paletti che probabilmente limiteranno la possibilità di poterli utilizzare. Senza contare che si rivolgono solo all'elettrico senza peraltro avere un grande impatto sulla quota dell'elettrico che resterà al 5% e non arriverà al 6%". Secondo Artusi, "gli incentivi quindi non avranno un grande impatto per i concessionari". Il presidente dei Federauto spiega che "se anche si spendessero tutti i 597 milioni il ministero stima la sostituzione di 38mila vetture, una goccia nel mare considerando che il parco circolante è di quasi 41 milioni di auto". Federauto non apprezza neppure la politica europea per il settore auto. "Se non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, non c'è peggior muto di chi non vuol parlare: l'incontro tra la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e i vertici dell'industria automobilistica europea è stato deludente rispetto alle attese" spiega Artusi. La stima del mercato italiano per quest'anno e il prossimo, secondo Federauto, è piatta, "una forchetta di più o meno il 3% se non ci saranno imprevisti".

"Vorremo vedere in Italia - osserva Artusi - una riforma della fiscalità che non penalizzi l'auto per giocare alla pari con le altre nazioni europee: negli altri Paesi l'Iva si scarica al 100% così come il costo della vettura mentre da noi non è così". Lo stato di salute dei concessionari è buono: sono diminuiti, ma sono più grandi e più solidi: "l'augurio - ha detto il presidente di Federauto - è che il mercato sia più vivace" anche grazie all'arrivo di nuovi modelli compatti e più accessibili. Infine, sulle autoimmatricolazioni che ad agosto hanno rappresentato il 14% del mercato, Artusi ha spiegato che "non è più una pratica solo dei concessionari, ma riguarda anche i noleggiatori di flotte a lungo termine. Il risultato è che molte auto sono ferme sui piazzali".

Concessionari auto contro incentivi, 'troppi paletti'

Artusi (Federauto), 'alterano mercato, non crescerà l'elettrico'



Redazione Ansa MILANO - Settembre 15,2025 – News

(ANSA) - MILANO, 15 SET - "Siamo contrari agli incentivi perché alterano il mercato e perché per esperienza abbiamo notato che negli ultimi anni il mercato non è migliorato, anzi è peggiorato perché si crea attesa per i consumatori e per i concessionari, per le case auto portano picchi di produzione e poi dei vuoti".

Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, la federazione dei concessionari, in un incontro a Milano.

"Gli incentivi - ha spiegato Artusi - prevedono una serie di limiti per essere utilizzati, come l'Isce, la rottamazione, vivere nelle aree urbane funzionali e l'Eco-score sul modello francese. Una serie di paletti che probabilmente

limiteranno la possibilità di poterli utilizzare. Senza contare che si rivolgono solo all'elettrico senza peraltro avere un grande impatto sulla quota dell'elettrico che resterà al 5% e non arriverà al 6%".

Secondo Artusi, "gli incentivi quindi non avranno un grande impatto per i concessionari". Il presidente dei Federauto ha poi ricordato che "se anche si spendessero tutti i 597 milioni il ministero stima la sostituzione di 38 mila vettura, una goccia nel mare considerando che il parco circolante è di quasi 41 milioni di auto". (ANSA).

Federauto e l'incontro UE: "Deludente, uno scambio di convenevoli"

Il presidente Artusi: "Noi esclusi dalle consultazioni"

di [Fabio Cavagnera](#) 15 Settembre, 2025



Il nuovo incontro sul **Dialogo Strategico** tra l'Unione Europea ed il mondo dell'automotive, avvenuto venerdì scorso a Bruxelles, ha deluso il settore. Dopo [quanto commentato da Anfia](#), anche da Federauto il report è negativo: "È stato francamente deludente rispetto alle attese – le parole del presidente **Massimo Artusi** – si è trasformato in uno scambio di convenevoli".

Le e-car non bastano

La riunione in terra belga ha messo in primo piano le **piccole e-car**, su cui costruire un nuovo segmento, per favorire la diffusione della mobilità elettrica. Una decisione non sufficiente per far risalire un settore in crisi da ormai molti anni: "Non sembrano esserci grandi novità rispetto alla richiesta, anticipata dall'ACEA alla vigilia, di un approccio politico pragmatico, più flessibile e tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione del trasporto stradale".

Federauto lamenta anche l'assenza da questo tavolo: “Ma proprio i concessionari, che sul territorio sono più a contatto di tutti con i cittadini europei e costituiscono un segmento della filiera indispensabile a far funzionare il sistema – prosegue Artusi – vengono sistematicamente evitati dalle consultazioni dai decisori di Bruxelles. Anche per questo, l'esecutivo di Bruxelles ha potuto insistere sul rafforzamento della leadership europea nel settore dei veicoli elettrici”.

Tutto vago anche su furgoni e camion

Non solo le autovetture sono al centro di questo momento complicato: “Anche la maggiore attenzione promessa su **furgoni e camion**, separandone il destino dalle automobili, è ancora vaga e inconsistente. A fronte di percentuali di mercato irrisorie in questi due settori, l'attenzione richiesta sembra essere orientata unicamente sulle condizioni abilitanti”.

“C'è da chiedersi – ha concluso Artusi – se la promessa – l'ennesima – di anticipare la **revisione di target e standard** del Regolamento CO2, dovesse tradursi solo in questi termini che richiedono ingentissime risorse senza invece realizzare l'autentica neutralità tecnologica, quindi di commercio, che passa attraverso i biocarburanti e le motorizzazioni ibride”. Alimentazioni di cui si era parlato e su cui pareva esserci un'apertura, non confermata da Bruxelles.



L'ira delle concessionarie auto italiane si abbatte sul Dialogo Strategico UE

Federauto critica aspramente l'esito del Dialogo Strategico UE del 12 settembre 2025.

15 Settembre 2025



Oggi l'ira delle **concessionarie auto italiane** si abbatte sul [Dialogo Strategico UE](#): il presidente Federauto Massimo Artusi critica aspramente l'esito del vertice del 12 settembre 2025. Per capire di cosa si parla, partiamo da una premessa. Un **gigantesco punto di domanda incombe sull'auto europea** dopo l'incontro UE-Case: nessuno ha capito le intenzioni della Commissione presieduta da Ursula von der Leyen, nessuno sa cosa sia la E-Car (se elettrica o ibrida o a benzina) né chi metterà i soldi né quando arriverà né con quali ecobonus né dove ricaricarla visto che le colonnine veloci sono poche e distribuite male.

Le concessionarie auto italiane sul Dialogo Strategico UE: prima metafora

Artusi utilizza una metafora: non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, non c'è peggior muto di chi non vuol parlare. Perché? **La Commissione (sorda) ha assicurato che sosterrà la creazione di un segmento di piccole E-Car**, mentre i costruttori (muti) hanno continuato a invocare più infrastrutture di ricarica e più incentivi per l'acquisto. Zero novità rispetto alla richiesta, anticipata dall'Acea (lobby Case) alla vigilia, di un approccio politico pragmatico, più flessibile e tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione del trasporto stradale.

Federauto e la seconda metafora: sul manovratore

Un incontro a due: Case-UE. I concessionari sul territorio sono più a contatto di tutti con i cittadini europei e costituiscono un segmento della filiera indispensabile a far funzionare il sistema. Eppure, dice Federauto, "vengono sistematicamente evitati dalle consultazioni dai decisori di Bruxelles". Come recita l'antico, sgradevole cartello sui mezzi pubblici di una volta: **non disturbare** il manovratore.

Contraddizione

Prima l'esecutivo di Bruxelles ha insistito sul rafforzamento della leadership europea nel settore dei veicoli elettrici, sull'accelerazione dell'innovazione nei veicoli autonomi, sul rafforzamento dell'industria europea di produzione di batterie. Poi ha detto: "Combineremo la decarbonizzazione con la neutralità tecnologica". **Le due cose sono in contraddizione. O tutto elettrico o neutralità.** Prima o poi, in un qualche Dialogo Strategico (ce ne sono stati già quattro, inutili), qualche risposta facile e concreta, un sì o un no, verrà fuori.

"Anche la maggiore attenzione promessa su furgoni e camion, separandone il destino dalle automobili – ha evidenziato Artusi – è ancora vaga e inconsistente. A fronte di percentuali di mercato irrisorie in questi due settori", si è in presenza di "grossolana ignoranza sul funzionamento e sulla strumentalità di questi segmenti".



Ma la lobby Case auto Acea cosa dice?

L'Acea concorda con la Commissione sul fatto che siano necessarie azioni coraggiose e rapide. Si è impegnati in questo dialogo aperto e costruttivo per trovare un modo migliore di diventare più ecologici. Nessuno ha più interesse nel **successo della mobilità a emissioni zero** delle Case. L'Europa deve semplicemente mantenere le promesse su tutti i fronti: decarbonizzazione, competitività e resilienza della catena di approvvigionamento. L'Acea accoglie con favore l'intenzione di sviluppare un'impresa comune per la ricerca e l'innovazione nel settore automobilistico. **Ma restano alcuni aspetti da chiarire, chiosano le Case.** Magari – aggiungiamo noi – nel quinto incontro, nel 2026.

Federauto: "Il vertice a Bruxelles è stato deludente"

ALESSANDRO ASCIONE 15/09/2025



Dialogo Strategico - Federauto: "Il vertice a Bruxelles è stato deludente"

Era a **rischio flop** l'incontro del 12 settembre nell'ambito del **Dialogo Strategico** sull'auto: e in effetti, il vertice ha prodotto quasi solo dichiarazioni d'intenti, principalmente sulla **E-Car**. Lo sottolinea Federauto, la Federazione italiana delle concessionarie, per cui non ci sono vere novità in merito alla richiesta indirizzata dalle Case a Bruxelles su una maggiore flessibilità e su un approccio tecnologicamente neutrale verso la transizione. Alla fine, sottolinea il presidente Massimo Artusi, "la Commissione ha assicurato che sosterrà la creazione di un segmento di piccole vetture europee, mentre i costruttori invocano infrastrutture di ricarica e incentivi per l'acquisto".

Concessionari esclusi. La seconda nota polemica di Federauto deriva dal fatto che proprio le concessionarie, "più a contatto di tutti coi cittadini e segmento della filiera indispensabile a far funzionare il sistema, non vengono coinvolte nelle consultazioni dai decisori".

Qualcosa si muove. Da parte sua Matteo Cimenti, presidente di Assogasliquidi-Federchimica (rappresenta la filiera dei gas liquefatti Gpl e Gnl), parla di passo avanti, auspicando però "misure rapide, concrete, ben definite che consentano di superare il bando del motore endotermico, rivedere i target fissati". L'associazione punta al "pieno riconoscimento dei biocarburanti liquidi e gassosi e di

tutte le soluzioni rinnovabili conformi alla direttiva Red, tra i quali rientrano a pieno titolo bioGpl ed il bioGnl". Prodotti sui quali l'industria italiana è leader in Europa rispetto alla rete distributiva e infrastrutturale, come da tempo sottolinea anche il governo Meloni. Per ora, non molto ascoltato dalle parti di Bruxelles.

LA STAMPA

UNRAE e Federauto contro l'Eco-score: “No a criteri discriminatori negli incentivi”

Secondo le due associazioni il 66,5% dei veicoli elettrici a batteria (BEV) immatricolati nei primi otto mesi del 2025 potrebbe essere esclusa dall'aiuto economico

18 Settembre 2025 alle 14:13

1 minuti di lettura



UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) e Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto) hanno inviato oggi una lettera al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, esprimendo forte contrarietà all'introduzione del criterio di punteggio ambientale, noto come "Eco-score", nel nuovo programma di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici previsto dal PNRR.

Una protesta “stereo”

Le due associazioni, che rappresentano l'intera filiera della distribuzione, commercio e assistenza del settore automotive in Italia, definiscono il modello francese di Eco-score “inopportuno, discriminatorio e controproducente”.

L'Eco-score, basato esclusivamente sulla fase di produzione e trasporto dei veicoli senza considerare l'intero ciclo di vita, rischia di escludere dal programma di incentivi numerosi modelli presenti nei listini delle case automobilistiche.

L'analisi

Secondo le analisi di UNRAE e Federauto, il 66,5% dei veicoli elettrici a batteria (BEV) immatricolati nei primi otto mesi del 2025 potrebbe essere escluso, con un impatto fortemente disomogeneo tra i costruttori: alcuni non subirebbero perdite, mentre altri vedrebbero azzerata la propria offerta incentivata. Questo, avvertono le associazioni, genererebbe una distorsione della libera concorrenza, con gravi conseguenze per il mercato.

La strategia

“Un sistema di questo tipo limiterebbe drasticamente la scelta per consumatori e aziende, mettendo a rischio l'utilizzo dei circa 600 milioni di euro stanziati per gli incentivi”, si legge nella nota congiunta. Inoltre, l'adozione del criterio francese potrebbe prestare il fianco a contestazioni tecniche e giuridiche, con effetti negativi su tutta la filiera: concessionari, officine, fornitori e componentisti, con inevitabili ricadute sull'occupazione.

Serve una revisione profonda

Le associazioni sottolineano che un Eco-score efficace e legalmente sostenibile richiederebbe una revisione profonda del modello francese, con tempi incompatibili con le urgenze del mercato e gli obiettivi del Ministero. Per questo, UNRAE e Federauto chiedono al Ministro di abbandonare l'idea dell'Eco-score e di attivare con urgenza la piattaforma informatica SOGEI per avviare le prenotazioni dei bonus. “È fondamentale sbloccare il mercato, fermo da mesi, e garantire una ripresa ordinata delle attività del settore”, concludono.

La lettera rappresenta un appello deciso per evitare misure che potrebbero compromettere gli obiettivi di transizione ecologica e la competitività dell'industria automotive italiana, in un momento cruciale per il raggiungimento degli obiettivi del PNRR.

Federauto bocchia gli incentivi auto: “Sistema complicato e inefficace”

Federauto critica i nuovi incentivi auto: troppi limiti per i consumatori, impatto marginale su mercato e diffusione delle auto elettriche.

Nel panorama automobilistico italiano, il dibattito sugli **incentivi auto** continua a infiammare gli animi, con la voce critica di **Federauto** che si fa sentire sempre più forte. In un contesto in cui il mercato dell'auto sembra navigare a vista tra restrizioni e nuove sfide, la federazione dei concessionari, guidata dal presidente **Massimo Artusi**, non usa mezzi termini per definire l'attuale impianto di sostegno governativo: troppo complicato, poco incisivo e, soprattutto, lontano dalle reali esigenze di un settore che fatica a ritrovare la rotta.

Basta scorrere le dichiarazioni di **Artusi** per cogliere la profondità del malcontento. “*Gli incentivi, così come sono stati pensati, finiscono per **alterare il mercato** senza portare reali benefici. Negli ultimi anni abbiamo assistito a un copione già visto: l'attesa spasmodica degli automobilisti e dei concessionari per il nuovo provvedimento, seguita da un'impennata di immatricolazioni che si sgonfia rapidamente lasciando dietro di sé solo incertezze e immobilismo.*” Un giudizio netto, che mette il dito nella piaga di un sistema che, invece di dare slancio, sembra frenare l'intero comparto.

A pesare come un macigno sono i **numerosi limiti imposti dal nuovo schema**. Non si tratta solo di dettagli tecnici, ma di veri e propri ostacoli che rischiano di tagliare fuori la maggior parte dei potenziali beneficiari. Dal requisito ISEE – che obbliga a una verifica della situazione reddituale spesso percepita come invasiva – all'obbligo di rottamazione, passando per i vincoli di residenza e per i parametri di **Eco-score** mutuati dal modello francese, ogni paletto si traduce in una platea sempre più ristretta e in un crescente senso di frustrazione tra gli addetti ai lavori.

In questo scenario, non stupisce che il focus quasi esclusivo sulle vetture a **elettrico** venga visto da molti come un'occasione mancata. “*Con questa impostazione – sottolinea Artusi – la quota di mercato dell'elettrico rimarrà inchiodata al 5%, senza la spinta necessaria per raggiungere quel 6% che ci si era prefissati come obiettivo minimo.*” Una visione che mette in luce la distanza tra le intenzioni del legislatore e la realtà quotidiana dei concessionari, chiamati a confrontarsi con una domanda ancora tiepida e con infrastrutture che faticano a tenere il passo con le ambizioni green.

Il cuore della questione, però, resta il rapporto tra risorse stanziare e risultati concreti. I 597 milioni messi sul piatto, infatti, secondo **Federauto** porteranno alla sostituzione di appena 38mila vetture: una goccia nel mare dei 41 milioni di veicoli che compongono il **parco circolante** italiano. Un dato che fa riflettere e che spinge molti operatori a chiedersi se non sia arrivato il momento di cambiare radicalmente approccio, puntando su strumenti più efficaci e meno condizionati da logiche di breve periodo.

Non mancano, naturalmente, le voci fuori dal coro. Le associazioni ambientaliste e i produttori di auto a **zero emissioni** continuano a difendere gli incentivi come un passaggio obbligato per la transizione ecologica. Ma tra gli analisti e gli operatori del settore, cresce la consapevolezza che senza una visione di lungo respiro e senza interventi strutturali sul tessuto produttivo e infrastrutturale, il rischio è quello di assistere a un nuovo giro a vuoto, con pochi benefici tangibili e molte occasioni perse.

LaPresse

16 Settembre 2025, 16:21

“Siamo **contrari agli incentivi** perché **alterano il mercato** e perché per esperienza abbiamo notato che **negli ultimi anni il mercato non è migliorato** – ha affermato **Massimo Artusi, presidente di Federauto** – anzi è peggiorato perché si crea attesa per i consumatori e per i concessionari, per le case auto portano **picchi di produzione** e poi dei **vuoti**”.

Parole che di fatto ribadiscono la **posizione storica di Byd** che nelle scorse settimane, proprio per queste ragioni ha lanciato un **nuovo bonus per le auto elettriche con l’iniziativa “Casi-No Incentivi”**, un’attività di sostegno agli incentivi statali. Diversamente dai tradizionali incentivi statali- ha spiegato **Byd** – **non sono previste prenotazioni preventive, non ci sono fondi da esaurire e non è richiesto un iter approvativo** ma è richiesto **passare in un punto vendita della rete Byd entro il 30 settembre 2025**. Il **messaggio di Byd** nell’annunciare l’iniziativa è stato : “Prima la confusione di regole, la burocrazia e le corse contro il tempo. Poi la lotteria delle prenotazioni, i molteplici processi approvativi, i fondi prima assegnati e poi revocati, per questa ragione, **in caso di rottamazione, riconosciamo sulla nostra gamma fino a 10.000 euro di bonus Byd**”.

Gli incentivi – ha rilevato **Artusi** – prevedono una serie di limiti per essere utilizzati. Come l’Isee, la rottamazione, vivere nelle aree urbane funzionali e l’eco-score sul modello francese. Una serie di paletti che per **Federauto** probabilmente limiteranno la possibilità di poterli utilizzare. “Senza contare – ha aggiunto – che **si rivolgono solo all’elettrico** senza peraltro avere un grande impatto sulla quota dell’elettrico che resterà al 5% e non arriverà al 6%”. Secondo **Artusi**, “**gli incentivi quindi non avranno un grande impatto per i concessionari**”. Il presidente di Federauto ha poi ricordato che “se anche si spendessero tutti i 597 milioni il ministero stima la sostituzione di 38mila vetture, una goccia nel mare considerando che il parco circolante è di quasi 41 milioni di auto”.

No, l'Eco-score è discriminatorio per gli incentivi: UNRAE e Federauto scrivono al ministro Pichetto

Le due associazioni chiedono di non inserire il requisito dell'Eco-score nei nuovi incentivi per le auto elettriche

I **nuovi incentivi auto elettriche 2025** ([qui la nostra guida](#)) partiranno il **15 ottobre** quando sarà aperta la piattaforma online attraverso la quale richiedere l'**Ecobonus**. Manca meno di un mese ma ci sono ancora **alcuni dettagli da chiarire**. Infatti, nel [decreto](#) che regola gli incentivi è presente un **riferimento all'Eco-score**, una sorta di **punteggio ambientale** che considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli. Non sappiamo ancora se alla fine sarà adottato ma il decreto anticipa questa possibilità. L'introduzione di tale punteggio ambientale **non piace ad UNRAE e Federauto** che hanno scritto al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, **Pichetto Fratin**, chiedendo che l'Eco-score non sia inserito nel nuovo programma di incentivi per le auto elettriche.

INOPORTUNO, DISCRIMINATORIO E CONTROPRODUCENTE

Secondo le due Associazioni, l'Eco-score considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli, **senza includere l'intero ciclo di vita**. Una sua adozione risulterebbe **inopportuna, discriminatoria e controproducente**. Se quindi l'Italia andasse a seguire il modello francese degli incentivi, si arriverebbe all'**esclusione di numerosissimi modelli** disponibili nei listini delle case automobilistiche, **riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende**, e mettendo a rischio la capacità di spesa delle risorse stanziare (quasi 600 milioni di euro). Inoltre, le due associazioni aggiungono che l'introduzione dell'Eco-score presterebbe il fianco a discriminazioni difficilmente sostenibili sul piano tecnico e giuridico.

Nella media del mercato BEV i modelli potenzialmente esclusi rappresentano il 66,5% del totale immatricolato nei primi otto mesi del 2025, ma la situazione delle singole Case risulta fortemente eterogenea: si va da operatori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata, generando così una chiara distorsione della libera concorrenza.

Dunque, se l'Eco-score dovesse essere introdotto, secondo UNRAE e Federauto le conseguenze sarebbero **fortemente negative** non solo per gli acquirenti, ma anche per concessionari, officine, fornitori e componentisti, con i relativi inevitabili effetti sull'occupazione.

Un sistema di Eco-score ambientalmente efficace e legalmente inoppugnabile richiederebbe una radicale revisione dello schema francese, con tempistiche incompatibili con le esigenze del mercato e gli obiettivi del Ministero stesso.

Per tutti questi motivi, le due associazioni invitano il Ministro a non introdurre l'Eco-score e sollecitano l'attivazione urgente della piattaforma informatica SOGEI per consentire al più presto l'avvio delle prenotazioni dei bonus, ponendo fine alla paralisi che blocca il mercato da mesi e garantendo la ripresa tempestiva e ordinata delle attività degli operatori del settore.

la Repubblica

Auto, Federauto e Unrae: no all'Eco-score nel nuovo programma di incentivi per le elettriche



18 settembre 2025 - 15.50

(Teleborsa) - Federato (Federazione Italiana Concessionari Auto) ed Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) hanno inviato una lettera al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Pichetto Fratin, chiedendo di non inserire il criterio di punteggio ambientale, cosiddetto Eco-score, nel nuovo programma di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici previsto dal PNRR.

Secondo le due Associazioni, che rappresentano la distribuzione, il commercio e l'assistenza nel settore automotive italiano, la ventilata adozione del modello francese di Eco-score – che considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli, senza includere l'intero ciclo di vita – risulterebbe inopportuna, discriminatoria e controproducente. "Dalle analisi emerge infatti che l'applicazione automatica del sistema francese comporterebbe l'esclusione di numerosissimi modelli disponibili nei listini delle case costruttrici, riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende,

e mettendo a rischio la capacità di spesa delle risorse stanziare (quasi 600 milioni di euro)", si legge in una nota congiunta.

Inoltre, le due associazioni sostengono che un vincolo questo tipo "presterebbe il fianco a discriminazioni difficilmente sostenibili sul piano tecnico e giuridico".

Federauto e Unrae hanno calcolato che, nella media del mercato BEV, i modelli potenzialmente esclusi rappresentano il 66,5% del totale immatricolato nei primi otto mesi del 2025, ma la situazione delle singole Case risulta fortemente eterogenea: si va da operatori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata, generando così una chiara distorsione della libera concorrenza.

Le conseguenze sarebbero fortemente negative non solo per gli acquirenti, ma anche per concessionari, officine, fornitori e componentisti, con i relativi inevitabili effetti sull'occupazione. "Un sistema di Eco-score ambientalmente efficace e legalmente inoppugnabile richiederebbe una radicale revisione dello schema francese, con tempistiche incompatibili con le esigenze del mercato e gli obiettivi del Ministero stesso", hanno sottolineato le due associazioni.

AUTO: UNRAE-FEDERAUTO A PICHETTO, NON INSERIRE ECO-SCORE PER INCENTIVI

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 18 set - Unrae e Federauto hanno inviato una lettera al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Pichetto Fratin, chiedendo di non inserire il criterio di punteggio ambientale ('Eco-score') nel nuovo programma di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici previsto dal Pnrr. Per l'associazione delle cause auto estere che operano in Italia e la federazione dei concessionari, la ventilata adozione del modello francese di Eco-score - che considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli, senza includere l'intero ciclo di vita - risulterebbe 'inopportuna, discriminatoria e controproducente'. Dalle analisi emerge infatti che l'applicazione automatica del sistema francese comporterebbe l'esclusione di numerosissimi modelli disponibili nei listini delle case costruttrici, riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende, e mettendo a rischio la capacità di spesa delle risorse stanziare (quasi 600 milioni di euro).

Nella media del mercato Bev i modelli potenzialmente esclusi rappresentano il 66,5% del totale immatricolato nei primi otto mesi del 2025, ma la situazione delle singole Case risulta fortemente eterogenea: si va da operatori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata, generando così una chiara distorsione della libera concorrenza.

Eco Score negli incentivi? No di costruttori e concessionari



Eco Score negli incentivi? No secco di costruttori e concessionari, con una lettera congiunta inviata al ministro Pichetto Fratin (foto sopra).

Un punteggio che considera solo produzione e trasporto, non il ciclo di vita

I costruttori riuniti nell'**UNRAE** e **Federauto** (Federazione Italiana Concessionari Auto) hanno inviato una protesta al Ministro dell'Ambiente, Pichetto Fratin. Chiedendo di **non inserire il criterio di punteggio ambientale** (c.d. "Eco Score") nel nuovo programma di incentivi per veicoli elettrici previsto dal PNRR. Secondo le due Associazioni, la ventilata adozione del **modello francese di Eco-score**, che considera solo la fase di

produzione e trasporto dei veicoli, senza includere l'intero ciclo di vita, sarebbe **inopportuna**. Oltre che **discriminatoria e controproducente**.

*“Dalle analisi emerge che l'applicazione automatica del sistema francese comporterebbe l'**esclusione di** numerosissimi modelli disponibili nei listini delle case costruttrici”, si legge in una nota. **“Riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende, e mettendo a rischio la capacità di spesa delle risorse stanziare (quasi 600 milioni di euro).** Inoltre, un vincolo di tal genere presterebbe il fianco a **discriminazioni difficilmente sostenibili sul piano tecnico e giuridico.**”*

Eco Score negli incentivi? “Si escluderebbe il 66% dei modelli”

Nella media del mercato BEV, secondo le due associazioni, i modelli potenzialmente esclusi rappresentano **il 66,5% del totale immatricolato** nel 2025. *“Ma **la situazione delle singole Case risulta fortemente eterogenea**”, si legge ancora. *“Si va da operatori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata. Generando così una chiara **distorsione della libera concorrenza.** Le conseguenze sarebbero **fortemente negative** non solo per gli acquirenti, ma anche per concessionari, officine, fornitori e componentisti, con i relativi inevitabili **effetti sull'occupazione.**”**

*Un sistema di Eco-score ambientalmente efficace e legalmente inoppugnabile richiederebbe una **radicale revisione** dello schema francese, con tempistiche incompatibili con le esigenze del mercato e gli obiettivi del Ministero stesso”. Per questo motivo, UNRAE e Federauto invitano il Ministro a **non introdurre l'Eco-score.** E sollecitano l'attivazione urgente della **piattaforma informatica SOGEI** per consentire al più presto l'avvio delle prenotazioni dei bonus.*

Incentivi auto elettriche, Federauto e Unrae bocciano l'Eco-score: "Penalizza la maggior parte dei modelli"

La lettera al ministro Pichetto Fratin con la richiesta di non inserire il criterio di punteggio ambientale



No all'Eco-score negli incentivi per le auto elettriche: è questa in sintesi la richiesta che **Federauto** (Federazione Italia Concessionari Auto) e **Unrae** (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) fanno al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, **Gilberto Pichetto Fratin**. Una richiesta formale, che le due associazioni hanno avanzato attraverso una lettera inviata al ministro, con la quale gli viene chiesto di **non inserire il criterio di punteggio ambientale**, il cosiddetto Eco-score, nel nuovo programma di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici previsto dal PNRR.

Criterio discriminatorio e distorsivo della libera concorrenza

Federauto e Unrae motivano la loro istanza sottolineando come la ventilata adozione del modello francese di Eco-score, che considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli, senza includere l'interno ciclo di vita, risulterebbe **inopportuna, discriminatoria e controproducente**.

Secondo le analisi condotte, se venisse applicato in toto il sistema francese, spiegano le due associazioni, un gran numero di modelli elettrici rimarrebbe escluso dagli incentivi, riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende, e mettendo a rischio la capacità di spesa dei quasi 600 milioni di euro stanziati.

Federauto e Unrae, che evidenziano anche come il vincolo dell'Eco-score “alla francese” darebbe vita a discriminazioni difficilmente sostenibili sul piano tecnico e giuridico, sottolineano poi gli **effetti distorsivi** che comporterebbe tali criteri. Nella media del mercato BEV **i modelli potenzialmente esclusi rappresentano il 66,5% del totale immatricolato nei primi otto mesi del 2025**, con una situazione fortemente eterogenea tra le Case auto: si va da costruttori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata, generando così – rimarcano le due associazioni – una chiara **distorsione della libera concorrenza**.

Considerando le conseguenze negative sia per gli acquirenti che per concessionari, officine, fornitori e componentisti, con i relativi inevitabili effetti sull'occupazione, servirebbe – spiegano Federauto e Unrae – un sistema di Eco-score radicalmente revisionato rispetto allo schema francese che richiede però tempistiche incompatibili con le esigenze del mercato e gli obiettivi del Ministero stesso. Per tale motivo, “la richiesta è di non introdurre alcun Eco-score, sollecitando l'attivazione urgente della piattaforma informatica SOGEI per rendere operative le prenotazioni dei bonus e porre fine alla paralisi che blocca il mercato da mesi”.

Comunicato congiunto UNRAE e FEDERAUTO al Ministro Pichetto contro l'Eco-score negli incentivi

UNRAE e Federauto contro l'Eco-score negli incentivi auto: "Rischio esclusione del 66,5% dei modelli elettrici e gravi danni a consumatori, imprese e filiera"

Le due associazioni hanno scritto al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, chiedendo di non introdurre il sistema di punteggio ambientale "Eco-score" nel programma destinato ai veicoli elettrici.

UNRAE e Federauto contro l'Eco-score negli incentivi auto

Secondo le sigle del settore, l'adozione del modello francese – che valuta soltanto produzione e trasporto dei veicoli, senza considerare l'intero ciclo di vita – sarebbe "discriminatoria e controproducente". Il rischio, avvertono, è l'esclusione di oltre due terzi dei modelli oggi sul mercato: il 66,5% delle auto BEV immatricolate nei primi otto mesi del 2025 non avrebbe accesso ai bonus, con effetti a cascata su consumatori, concessionari e fornitori.

A preoccupare è anche l'impatto sulla concorrenza: alcuni costruttori non subirebbero penalizzazioni, mentre altri vedrebbero azzerata l'offerta incentivata. Una distorsione che, sottolineano UNRAE e Federauto, metterebbe in crisi la filiera e l'occupazione, vanificando i quasi 600 milioni di euro già stanziati.

Le associazioni sollecitano il governo a rinunciare all'Eco-score e a sbloccare subito la piattaforma SOGEI per avviare le prenotazioni dei bonus, ponendo fine alla paralisi che frena il mercato da mesi.



Unrae e Federauto chiedono al Ministro Pichetto di non introdurre l'Eco-Score nei prossimi incentivi auto

UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) e **Federauto** (Federazione Italiana Concessionari Auto) hanno inviato una lettera al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Pichetto Fratin, chiedendo di **non inserire il criterio di punteggio ambientale** (c.d. "Eco-score") nel nuovo programma di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici previsto dal PNRR.

Secondo le due Associazioni, che rappresentano la distribuzione, il commercio e l'assistenza nel settore automotive italiano la ventilata adozione del **modello francese di Eco-score** – che considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli, senza includere l'intero ciclo di vita – risulterebbe **inopportuna, discriminatoria e controproducente**.

Dalle analisi emerge infatti che l'applicazione automatica del sistema francese comporterebbe l'**esclusione di** numerosissimi modelli disponibili nei listini delle case costruttrici, **riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende**,

e **mettendo a rischio la capacità di spesa delle risorse stanziare** (quasi 600 milioni di euro).

Inoltre, un vincolo di tal genere presterebbe il fianco a **discriminazioni difficilmente sostenibili sul piano tecnico e giuridico**. Nella **media del mercato BEV** i modelli potenzialmente esclusi rappresentano **il 66,5% del totale immatricolato** nei primi otto mesi del 2025, ma **la situazione delle singole Case risulta fortemente eterogenea**: si va da operatori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata, generando così una chiara **distorsione della libera concorrenza**.

Le conseguenze sarebbero **fortemente negative** non solo per gli acquirenti, ma anche per concessionari, officine, fornitori e componentisti, con i relativi inevitabili **effetti sull'occupazione**.

Un sistema di Eco-score ambientalmente efficace e legalmente inoppugnabile richiederebbe una **radicale revisione** dello schema francese, con tempistiche incompatibili con le esigenze del mercato e gli obiettivi del Ministero stesso.

Per questo motivo, UNRAE e Federauto invitano il Ministro a **non introdurre l'Eco-score** e **sollecitano l'attivazione urgente della piattaforma informatica SOGEI** per consentire al più presto l'avvio delle prenotazioni dei bonus, ponendo fine alla paralisi che blocca il mercato da mesi e garantendo la ripresa tempestiva e ordinata delle attività degli operatori del settore.



Incentivi auto elettriche: partono le offerte private, anche senza requisito ISEE

Arrivano le offerte delle case automobilistiche per l'acquisto di veicoli non inquinanti: ecco le proposte senza requisito relativo alla soglia ISEE.

È attesa per metà ottobre l'attivazione della piattaforma che gestirà le domande di accesso ai nuovi **eco-incentivi statali** per l'acquisto di **veicoli green**, beneficiando degli **sconti** immediati concessi dal Ministero dell'Ambiente (con risorse PNRR), ma solo fino ad esaurimento risorse e con precisi requisiti.

Bonus auto elettriche: domande online dal 15 ottobre 16 Settembre 2025

Ad esempio, sarà possibile accedere a questo nuovo bonus auto soltanto con **residenza** o sede legale nelle Aree Urbane Funzionali (**FUA**) e con **ISEE** fino a 40mila euro, previa **rottamazione** di un'auto a benzina o diesel fino a Euro 5. Non solo: nel decreto attuativo del MASE sui nuovi contributi in arrivo è previsto anche un criterio di punteggio ambientale (**eco-score**) che limita la gamma di veicoli agevolabili nel mercato BEV (escludendo potenzialmente il 66,5% del totale immatricolato finora nel 2025).

Un requisito troppo stringente secondo FEDERAUTO (Federazione Italiana Concessionari Auto) ed UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), che hanno inviato una lettera al Ministro Pichetto Fratin chiedendo di non inserirlo nel nuovo programma di incentivi.

Da parte delle **case automobilistiche**, tuttavia, arrivano **incentivi alternativi**, che ampliano la platea dei beneficiari eliminando la soglia ISEE e il vincolo della residenza tra i requisiti richiesti. Ecco una panoramica delle agevolazioni attive:

- **Toyota** offre bonus da 4mila a **8mila euro** per l'acquisto di modelli full hybrid, plug-in o full electric;
- **Ford** propone bonus fino a **9mila euro** su tutta la gamma elettrica e su alcuni motori ibridi, compresi i veicoli commerciali (l'incentivo in questo caso arriva fino a **20mila euro**), con incentivi differenziati in base per motorizzazioni ibride ed endotermiche;
- **BYD**, infine, lancia un contributo economico fino a **10mila euro** per l'acquisto di un nuovo modello elettrico o ibrido plug-in.

UNRAE e FEDERAUTO chiedono al Ministro Pichetto di non introdurre l'Eco-score nei prossimi incentivi auto

Redazione AnsaROMA - Settembre 23,2025 - News

UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) e Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto) hanno inviato oggi una lettera al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Pichetto Fratin, chiedendo di non inserire il criterio di punteggio ambientale (c.d. "Eco-score") nel nuovo programma di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici previsto dal PNRR.

Secondo le due Associazioni, che rappresentano la distribuzione, il commercio e l'assistenza nel settore automotive italiano la ventilata adozione del modello francese di Eco-score – che considera esclusivamente la fase di produzione e trasporto dei veicoli, senza includere l'intero ciclo di vita – risulterebbe inopportuna, discriminatoria e controproducente.

Dalle analisi emerge infatti che l'applicazione automatica del sistema francese comporterebbe l'esclusione di numerosissimi modelli disponibili nei listini delle case costruttrici, riducendo drasticamente la scelta per consumatori e aziende, e mettendo a rischio la capacità di spesa delle risorse stanziare (quasi 600 milioni di euro).

Inoltre, un vincolo di tal genere presterebbe il fianco a discriminazioni difficilmente sostenibili sul piano tecnico e giuridico. Nella media del mercato BEV i modelli potenzialmente esclusi rappresentano il 66,5% del totale immatricolato nei primi otto mesi del 2025, ma la situazione delle singole Case risulta fortemente eterogenea: si va da operatori che non subirebbero alcuna decurtazione ad altri che vedrebbero completamente azzerata la propria offerta di prodotto incentivata, generando così una chiara distorsione della libera concorrenza.

Le conseguenze sarebbero fortemente negative non solo per gli acquirenti, ma anche per concessionari, officine, fornitori e componentisti, con i relativi inevitabili effetti sull'occupazione.

Un sistema di Eco-score ambientalmente efficace e legalmente inoppugnabile richiederebbe una radicale revisione dello schema francese, con tempistiche incompatibili con le esigenze del mercato e gli obiettivi del Ministero stesso.

Per questo motivo, UNRAE e Federauto invitano il Ministro a non introdurre l'Eco-score e sollecitano l'attivazione urgente della piattaforma informatica SOGEI per consentire al più presto l'avvio delle prenotazioni dei bonus, ponendo fine alla paralisi che blocca il mercato da mesi e garantendo la ripresa tempestiva e ordinata delle attività degli operatori del settore.

UNRAE – Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

FEDERAUTO – Federazione Italiana Concessionari Auto

L'incontro che non c'è stato

MERCOLEDÌ, 24 SETTEMBRE 2025

MASSIMO ARTUSI (PRESIDENTE DI FEDERAUTO)



Il terzo incontro del Dialogo UE sull'automotive ha suscitato numerose reazioni, forse anche superiori a quello che avrebbe meritato un incontro che, sostanzialmente, è come se non ci fosse stato. **Nulla è cambiato**, infatti, rispetto a prima. Da una parte, i costruttori (che prima dell'incontro avevano chiesto «un approccio politico pragmatico, più flessibile e tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione del trasporto stradale») hanno invece continuato a chiedere risorse per le infrastrutture e per gli incentivi. Dall'altra, la Commissione ha continuato a «promettere» – sottolineo «promettere» – una non meglio specificata «necessaria flessibilità», ma ha riconfermato l'opzione mono tecnologica a favore della trazione elettrica, promettendo (ancora) un rafforzamento della leadership europea nel settore dei veicoli elettrici e dell'industria europea di produzione delle batterie, peraltro già promesse in altre sedi e in altre occasioni.

Tradotto in italiano: **alla domanda di «neutralità tecnologica»** (che consiste in un mix di alimentazioni ciascuna mirata, secondo gli orientamenti del mercato, alla *mission* alla quale è più adatta), **la Commissione risponde con la «flessibilità necessaria»**, che vuol dire tutto e non vuol dire niente, ma finora ha portato solo al rinvio di tre anni delle multe CAFE (anziché farle pagare anno per anno) per le case che non saranno riuscite a rispettare la riduzione dell'impatto fissata per la fine di quel periodo (escludendo, inspiegabilmente e con imbarazzante superficialità, dal rinvio i costruttori HDV). In questo caso «flessibilità necessaria» non vuol dire niente.

E un altro niente è quella che viene presentata come una ciliegina sulla torta: **la piccola auto elettrica europea**, per la quale saranno scritte nuove regole (quali?), quasi in risposta ai CEO di Stellantis e di Renault, che a maggio avevano fatto notare come tutto il castello normativo messo in piedi dall'Unione favorisca (si fa per dire, il mercato dice altro!) le auto dei segmenti premium. Anche se John Elkan e Luca De Meo, a conclusione della loro intervista a *Le Figaro*, non chiedevano di elettrificare le auto

piccole (non entriamo in questa sede nelle enormi difficoltà tecniche da affrontare per ottenere un tale obiettivo, nei tempi per raggiungerlo, nei costi per affrontarlo, negli scadenti risultati fin qui ottenuti, nei prezzi da far pagare ai clienti), ma di mantenere la competitività del mercato anche attraverso quella neutralità tecnologica (concreta e non solo proclamata) che tanto infastidisce i fan del *full electric*.

Ho detto che nulla è cambiato. Non è completamente vero. La situazione è esattamente quella di prima del Terzo incontro del Dialogo, con l'aggravante che adesso c'è **sempre meno tempo per una svolta** che, invece, è urgente adottare, se vogliamo salvare l'industria automobilistica europea e al tempo stesso definire una *road map* per la decarbonizzazione e la sostenibilità ambientale che potrebbe partire da subito, abbassando inquinanti e climalteranti, con un sempre più urgente svecchiamento del parco, semplicemente aprendo all'uso di carburanti rinnovabili, oggi già disponibili, il cui impiego favorirebbe lo sviluppo della produzione e il miglioramento della qualità dei prodotti maggiormente richiesti dal mercato, a partire dalle vetture ibride.

Sia ben chiaro, se i concessionari italiani ed europei sostengono questa scelta, basata su un mix di vettori – che non esclude la trazione elettrica, ma la limita ai casi in cui è effettivamente efficace per l'ambiente, per l'economia e per la società – non è per ragioni ideologiche. Al contrario, nessuno più dei concessionari può parlare liberamente della questione, dal momento che la loro *mission* è quella di vendere automobili, non di promuovere tecnologie o modelli di alimentazione. Essi sono, cioè, degli osservatori indipendenti che plasmano la propria attività sugli orientamenti del mercato, nel rispetto degli obiettivi di decarbonizzazione, consapevoli come sono che, qualunque iniziativa si assuma, alla fine la scelta è sempre quella orientata dal cliente: quella scelta che oggi indica **l'impossibilità del mercato di assorbire l'auto elettrica oltre una certa quota** (molto bassa) e la **chiara preferenza per le versioni ibride** alimentate da una quota crescente di carburanti rinnovabili.

Purtroppo, nella sua cieca utopia, la Commissione ascolta solo chi tace e acconsente, tenendo fuori dalle sue consultazioni dirette i concessionari di tutta Europa, che rappresentano invece una voce decisiva della filiera, proprio per la loro costante vicinanza al mercato e la loro diffusione sul territorio. Per fortuna, **la posizione dei concessionari coincide con quella espressa da Mario Draghi**. Anche nel suo ultimo intervento, a un anno dalla pubblicazione del Rapporto sul futuro della competitività europea, l'ex premier ha detto chiaro e tondo che il divieto di vendita di auto a motore endotermico a partire dal 2035 si basa «su presupposti che non sono più validi». E ha aggiunto quello che noi di FEDERAUTO ricordiamo pressoché quotidianamente, da tempi non sospetti: che «l'installazione dei punti di ricarica dovrebbe accelerare di tre-quattro volte nei prossimi cinque anni per raggiungere una copertura adeguata»; che «il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto più lentamente del previsto»; che «i modelli restano costosi e la politica sulle catene di approvvigionamento è frammentata»; che «il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli sta invecchiando». Per arrivare alla logica conclusione che «la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ dovrebbe seguire un approccio tecnologicamente neutrale e fare il punto sugli sviluppi di mercato e tecnologici».

AUTOBLOG

Incentivi auto, niente Eco-Score: si parte a ottobre inoltrato

Il Governo italiano rinuncia all'Eco score per gli incentivi 2025: Ecobonus avviato con criteri noti. Concessionarie registrano modelli dal 23/09; tetto 35.000€

Publicato il 24 set 2025

Il **Ministero dell'Ambiente** ha compiuto una svolta significativa annunciando l'eliminazione dell'**Eco score** dal piano dei **incentivi auto elettriche** per il 2025. Questa decisione, che arriva dopo settimane di confronti serrati e forti pressioni dal settore, segna un cambio di rotta rispetto alle iniziali intenzioni del governo di introdurre un sistema di valutazione dell'impronta carbonica dei veicoli lungo tutto il loro ciclo di vita.

La rinuncia all'**Eco score** si basa su due fattori principali: da un lato le richieste pressanti delle associazioni di categoria, dall'altro la difficoltà di definire criteri tecnici solidi e trasparenti nei tempi imposti dalla tabella di marcia. Il risultato è la conferma dei criteri già in vigore, con la promessa di un futuro approfondimento sulla questione ambientale a livello europeo.

I CONCESSIONARI POSSONO GIÀ REGISTRARSI

Dal 23 settembre 2025, i concessionari potranno registrarsi sulla **piattaforma incentivi** dedicata, inserendo esclusivamente i modelli che rispettano i requisiti previsti. Il nuovo piano di [incentivi auto elettriche](#) manterrà il tetto massimo di prezzo fissato a 35.000 euro più IVA, lasciando così aperta la porta a una vasta gamma di modelli attualmente disponibili sul mercato. L'avvio ufficiale per la presentazione delle domande è previsto per metà ottobre, con la data precisa ancora in via di definizione.

L'**Eco score**, già adottato in Francia, avrebbe avuto l'obiettivo di escludere dagli incentivi i veicoli caratterizzati da un impatto ambientale elevato, con particolare attenzione a quelli prodotti in paesi dove le filiere produttive sono ancora fortemente inquinanti. Tuttavia, l'opposizione decisa di **UNRAE** e **Federauto** ha avuto un peso determinante nel dibattito: le due associazioni hanno evidenziato come l'introduzione di questo criterio avrebbe potuto ridurre drasticamente l'offerta di auto elettriche e ostacolare il rinnovo del parco auto nazionale.

I DATI PRESENTATI DALLE ASSOCIAZIONI

I dati presentati dalle associazioni sono stati particolarmente incisivi: fino al 66,5% delle vetture elettriche immatricolate nei primi otto mesi del 2025 avrebbe rischiato di perdere l'accesso agli incentivi in caso di adozione dell'**Eco score**. Un dato che ha contribuito a rafforzare la tesi di chi sostiene la necessità di un approccio più inclusivo e pragmatico per sostenere la transizione verso la mobilità elettrica.

Le motivazioni addotte dal governo mettono in luce la necessità di un tempo adeguato per la definizione di criteri tecnici affidabili e verificabili. La scelta di rinunciare, almeno per ora, all'**Eco score** riflette la volontà di evitare complicazioni normative e possibili contestazioni che avrebbero potuto rallentare ulteriormente l'attuazione degli **incentivi auto elettriche**.

Questa decisione rappresenta un esempio concreto della classica contrapposizione tra ambizioni ambientali e pragmatismo economico: se da un lato strumenti come l'**Eco score** potrebbero premiare le soluzioni più sostenibili, dall'altro criteri troppo restrittivi rischiano di frenare la diffusione dei veicoli elettrici, penalizzando soprattutto i modelli più accessibili e i consumatori con meno possibilità di scelta.

LE REAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI

La reazione delle associazioni di categoria, tra cui [UNRAE](#) e **Federauto**, è stata positiva: mantenere i criteri esistenti viene visto come un elemento favorevole per la crescita del mercato dei veicoli a zero emissioni e per la competitività del settore automotive italiano. Sul fronte opposto, le associazioni ambientaliste hanno espresso delusione, chiedendo un confronto tecnico a livello europeo per arrivare in futuro a un sistema condiviso di valutazione ambientale.

Per gli acquirenti, il piano degli **incentivi auto elettriche** proseguirà senza sorprese, con il limite di prezzo confermato e la possibilità di scegliere tra numerosi modelli disponibili. I concessionari sono invitati a prepararsi per la registrazione sulla **piattaforma incentivi** a fine settembre e per l'avvio delle richieste a metà ottobre, così da cogliere tutte le opportunità offerte dal nuovo **Ecobonus**.

A livello istituzionale, resta aperta la questione dell'armonizzazione europea, fondamentale per evitare disparità tra i vari mercati nazionali e per arrivare a standard di valutazione basati su dati oggettivi e verificabili. Nel frattempo, il governo si concentrerà sull'attuazione dell'**Ecobonus** secondo le regole attuali, rinviando l'eventuale introduzione dell'**Eco score** a una fase successiva, quando sarà possibile contare su criteri tecnici più solidi e condivisi.

La crisi dell'auto La filiera italiana al governo: "Servono interventi urgenti"



Per la prima volta negli ultimi anni, l'intera filiera dell'auto italiana si unisce per chiedere interventi urgenti al Governo contro la crisi del settore automotive. **Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-**

E e Unrae hanno inviato una lettera alle istituzioni per sollecitare misure concrete e proporre soluzioni condivise per rilanciare il comparto delle quattro ruote.

Le richieste delle associazioni

La missiva è stata indirizzata alla Presidenza del Consiglio, ai principali ministeri, alle commissioni parlamentari, alla Conferenza Stato-Regioni e alla Conferenza Unificata Anci.

«Presentiamo a voce unificata le istanze dell'intera filiera», ha spiegato Roberto Pietrantonio, presidente Unrae.

Secondo le associazioni, il settore vive una **crisi senza precedenti**, aggravata da:

- Mercato stagnante
- Produzione nazionale ai minimi storici
- Parco auto circolante sempre più vecchio
- Rallentamento della transizione ecologica

Le priorità indicate sono: **stabilità e chiarezza sugli incentivi auto**, un **piano nazionale per le infrastrutture di ricarica**, **riforma della fiscalità in linea con l'Europa**, sostegno alla filiera industriale e artigianale, e una **valorizzazione culturale dell'automobile**. «L'Italia non può restare indietro: l'auto deve tornare a essere un motore di progresso e innovazione», ha aggiunto Pietrantonio.

Un segnale di unità per il settore

L'iniziativa, definita da Andrea Levy (organizzatore del Salone dell'Auto di Torino) come «un segnale importante di fare sistema», è stata presentata durante una conferenza stampa nell'ambito dell'evento torinese.

Roberto Valvassori, presidente Anfia, ha criticato l'esito del recente Dialogo Strategico e ha invocato una **discontinuità radicale**:

«Se continuiamo con l'inazione, il destino è segnato. Serve il coraggio di cambiare rotta. La ricetta è nel rapporto Draghi: basta adottarla».

Incentivi, fiscalità ed elettrico: cosa serve

Massimo Artusi (Federauto) ha chiesto una **riforma degli incentivi auto**, giudicati inefficaci nella forma attuale: «Non funzionano più e creano squilibri tra consumatori, concessionari e costruttori».

Anche Alberto Viano (Aniasa) ha ribadito la necessità di una **riforma fiscale per il settore auto**. Fabio Pressi (Motus-E) ha posto l'accento sulla **mobilità elettrica**, chiedendo:

- Tariffe energetiche sostenibili per gli operatori di ricarica
- Più colonnine e aggiornamento delle infrastrutture
- Interoperabilità delle reti di ricarica

«Bisogna creare un ecosistema integrato: mondi che non si parlano non funzioneranno mai», ha concluso Pressi.

Un segnale importante. L'iniziativa delle associazioni, che Andrea Levy, organizzatore del Salone dell'Auto di Torino, ha descritto come un "segnale di quanto sia importante fare sistema", è stata presentata al termine di una conferenza stampa organizzata nel quadro proprio dell'evento sabauda. Alla tavola, moderata dal nostro direttore Alessandro Lago, hanno partecipato tutti i rappresentanti delle associazioni, che hanno così colto l'occasione per rimarcare la loro posizione sui temi caldi del momento. Per esempio, Roberto Valvassori, presidente dell'Anfia, ha ribadito la sua delusione per l'esito del recente **Dialogo Strategico** e ha quindi rilanciato la richiesta di correggere la rotta: "L'industria dell'auto è ancora viva in Europa, ma è diventata fragile, colpita da chi pensava di difenderla partendo da presupposti che si sono rivelati fallaci. Se proseguiamo sulla strada dell'inazione e dell'ignavia e non teniamo conto degli attacchi nordamericani e cinesi, se continuiamo come Europa a proseguire senza avere il coraggio di tornare indietro il destino è segnato. Se invece avremo il coraggio di creare una forte discontinuità, allora ce la possiamo fare". E questa discontinuità è rappresentata dal rapporto Draghi. "La ricetta l'ha scritta Draghi, non c'è bisogno di fare altre analisi, basta adottare la cura di Draghi", ha avvertito Valvassori.

Le azioni da mettere in campo. Anche Massimo Artusi di Federauto non ha mancato di criticare le istituzioni ("abbiamo bisogno di raddrizzare il tiro delle normative europee e italiane"), insistendo, tra l'altro, su una riforma degli incentivi, quantomeno nella forma attuale e del passato: "Sono uno strumento che ormai non attecchisce sul mercato, produce degli scompensi ai consumatori, ai concessionari e ai costruttori". Inoltre, Artusi ha chiesto ancora una volta, al pari del presidente dell'Aniasa, Alberto Viano, una riforma della fiscalità dell'auto. Fabio Pressi, presidente di Modus-E ha aggiunto ulteriori iniziative, specifiche per la mobilità elettrica. A suo avviso, infatti, il governo dovrebbe agire sul campo energetico per evitare che gli operatori della ricarica paghino "tariffe da industrie energivore". Inoltre, sarebbe necessario non solo aumentare il numero delle colonnine e, al contempo, di utilizzatori, (ossia di elettriche in circolazione) ma anche aggiornare le stesse infrastrutture di ricarica, tra le "poche reti tecnologiche a mancare di interoperabilità". Insomma, "bisogna creare un ecosistema perché mondi che non si parlano non funzioneranno mai".



Auto: rilanciare l'automotive, lettera congiunta di ACI, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E

Il piano per uscire dalla crisi e accelerare incentivi, ricariche elettriche e innovazione

Il settore automotive italiano lancia un appello urgente al Governo per uscire da una crisi senza precedenti.

Al Salone Auto Torino 2025, nella cornice della Sala da Ballo di Palazzo Reale, si è svolta la tavola rotonda *"Rilanciare l'Automotive in Italia: una visione condivisa"*, promossa da UNRAE con la partecipazione dei presidenti di ACI, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e della stessa UNRAE.

Durante l'evento è stata presentata una **lettera congiunta indirizzata al Presidente del Consiglio, ai ministeri competenti e ai rappresentanti del Parlamento e degli enti locali**, per chiedere interventi immediati e strutturali a sostegno di un comparto chiave per l'economia nazionale.

Crisi automotive: mercato stagnante e transizione in ritardo

Le Associazioni riunite denunciano una **situazione di grave difficoltà per l'automotive in Italia**. Il mercato rimane stagnante, con volumi di vendita ben al di sotto dei livelli pre-pandemia. La **produzione nazionale è ai minimi storici**, mentre il parco circolante continua a invecchiare, con conseguenze dirette su **sicurezza stradale e impatto ambientale**.

Un altro nodo critico è la **transizione energetica**: la quota di veicoli elettrici in Italia è quattro volte inferiore rispetto alla media europea. Una condizione che rischia di isolare il nostro Paese rispetto agli obiettivi di sostenibilità e innovazione fissati a livello comunitario.

Sei priorità per rilanciare l'automotive in Italia

Per rilanciare il settore, le associazioni dell'automotive hanno individuato **sei linee di intervento strategiche**, considerate urgenti e indispensabili:

1. **Incentivi stabili e strutturali**: misure chiare e di lungo periodo per sostenere l'acquisto di veicoli, senza interruzioni o incertezze.
2. **Piano nazionale per le infrastrutture di ricarica** e sviluppo delle altre alimentazioni alternative, per favorire la mobilità elettrica e a basse emissioni.
3. **Riforma della fiscalità per le auto aziendali**, allineata alle migliori pratiche europee, per favorire il rinnovo delle flotte.
4. **Sostegno alla filiera industriale e artigianale** italiana, per preservare competenze e posti di lavoro.
5. **Supporto chiaro ai consumatori**, con informazioni trasparenti e strumenti concreti per accompagnare la transizione verso l'elettrico e le nuove motorizzazioni.
6. **Valorizzazione culturale dell'automobile e del trasporto su gomma** come motore economico e sociale del Paese.

Queste misure, se adottate in tempi rapidi, possono diventare la chiave per riportare l'Italia ai livelli di competitività europei, stimolando investimenti e innovazione.

UNRAE: “Serve un dialogo costante con le istituzioni”

Nel corso della tavola rotonda, **Roberto Pietrantonio**, presidente di **UNRAE**, ha sottolineato la necessità di un cambio di passo: *“Sono felice che oggi, tutti insieme, abbiamo dimostrato cosa significa fare sistema in una fase di sofferenza cronica per il settore. L'auspicio è che questo sia il primo passo di un dialogo costruttivo e costante con le istituzioni, per rimettere finalmente l'automotive al centro della discussione in Italia”*.

Pietrantonio ha ribadito l'urgenza di **misure chiare e non discontinue** per salvaguardare l'intero comparto, che rappresenta un pilastro economico e sociale.

Un appello all'azione per il futuro dell'automotive

Le sei associazioni – ACI, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E e UNRAE – si sono dette pronte a **un confronto costante e coordinato con il Governo e il Parlamento** per tradurre queste proposte in provvedimenti concreti.

Il loro obiettivo è **ridare centralità a un settore strategico**, che da sempre rappresenta un motore di innovazione, progresso e benessere collettivo. La lettera congiunta lanciata al Salone Auto Torino 2025 è quindi un **segnale forte e unitario**, che chiede alla politica di agire subito.

Salone Auto Torino: lettera congiunta di ACI, ANFIA, ANIASA, Federauto, Motus-E per rilanciare l'automotive in Italia

Le associazioni hanno inviato una lettera congiunta al Governo e alle istituzioni per chiedere interventi immediati



È iniziato ufficialmente il **Salone Auto Torino 2025**, che fino al 28 settembre trasformerà piazza Castello, piazzetta Reale e i Giardini dei Musei Reali in un grande palcoscenico per oltre 50 case automobilistiche e più di 100 modelli, con un'ampia area test drive. L'evento, a ingresso gratuito e aperto dalle 9 alle 19, è stato inaugurato con il taglio del nastro da **Andrea Levy**, Presidente del Salone, insieme alla madrina **Federica Masolin**, alle istituzioni regionali e cittadine e ai rappresentanti dei 70 brand espositori. La giornata inaugurale ha visto il debutto italiano della concept **Hyundai Insteroid**, l'anteprima BMW iX3, il nuovo SUV ibrido Lepas L8 del gruppo Chery, la gamma EMC e la presentazione della nuova linea RECARO. Spettacolo anche con il Suzuki Hip Hop Show e l'anteprima italiana della **SWM G01 Pro**.

Federauto a Bruxelles «Serve una revisione pragmatica del regolamento CO2»

Di [Francesco Forni](#)

30 Settembre 2025

Federauto ha preso parte alla consultazione avviata dalla **Commissione europea** sul **regolamento CO2** per le auto leggere.

L'associazione ha presentato un **Position Paper** articolato, nel quale sollecita una «**revisione completa, pragmatica e multitecnologica**» delle regole attuali, ritenute non più adeguate al mercato.

Il documento evidenzia la necessità di un riesame organico degli obiettivi e delle scadenze fissati in precedenza, introducendo criteri aggiornati e più realistici. Secondo **Federauto**, le **attuali previsioni rischiano di rallentare il rinnovamento del parco circolante** e di **penalizzare l'intera filiera della distribuzione automobilistica**.

Federauto, le richieste principali contenute nel Position Paper

La **Federazione Italiana Concessionari Auto** ha elencato con precisione i punti ritenuti prioritari per garantire una transizione sostenibile.

1. **Revisione immediata delle clausole.** L'associazione chiede l'attivazione senza rinvii delle clausole che consentono di rivedere obiettivi e tempistiche del regolamento, per adeguarli alle dinamiche di mercato.
2. **Cancellazione delle sanzioni CAFE.** Le penalità attualmente a carico dei costruttori per gli scostamenti dai valori medi di emissione vengono considerate uno strumento non più utile al raggiungimento della decarbonizzazione.
3. **Distinzione tra auto e furgoni.** Federauto propone di separare i due comparti, sottolineando la diversa natura di utilizzo e di esigenze tecnologiche.
4. **Adeguamento del regolamento AFIR.** L'associazione invita a integrare le misure dedicate alle infrastrutture di ricarica elettrica con provvedimenti capaci di favorire la diffusione di impianti per combustibili rinnovabili.

5. **Riconoscimento dei carburanti rinnovabili.** Federauto considera il “Carbon Correction Factor” (CFC) una «tecnologia chiave» per la decarbonizzazione, chiedendo che sia recepito in un quadro normativo basato sulla neutralità tecnologica.



Neutralità tecnologica e mercato reale

Il presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, ha sottolineato l'allineamento dell'associazione alla posizione europea AECDR: *«Ci riconosciamo nella posizione della nostra associazione europea AECDR, sostenendo quella neutralità tecnologica capace di garantire che tutte le tecnologie possano contribuire alla decarbonizzazione».*

Artusi ha osservato come la consultazione giunga in un contesto di forte disallineamento tra obiettivi comunitari e realtà dei mercati nazionali. *«La consultazione della Commissione europea giunge in un momento in cui non siamo soltanto noi concessionari italiani – testimoni di un mercato in cui i veicoli BEV che non arrivano al 5% – a sostenere la necessità di una rapida correzione di rotta».*

Secondo Artusi, l'adeguamento del quadro normativo appare necessario non solo per sostenere la transizione elettrica, ma anche per favorire il ricambio di un parco auto anziano e altamente inquinante. *«Occorre favorire un ricambio più rapido del parco automobilistico vetusto, inquinante e malsicuro, senza aspettare i tempi dell'elettrificazione che la realtà sta mostrando più lunghi e più complessi delle previsioni condizionate da preconcetti ideologici».*

Federauto: una prospettiva più ampia sulla transizione

Il documento diffuso da Federauto evidenzia la necessità di un approccio che consideri il contributo di più soluzioni tecnologiche. Accanto all'elettrificazione, l'associazione indica i carburanti rinnovabili e altre forme di alimentazione alternative come strumenti indispensabili per ridurre le emissioni in modo graduale ed efficace.



La posizione mira a garantire che la decarbonizzazione avvenga attraverso strumenti realistici, capaci di sostenere l'industria senza bloccare la mobilità e senza pesare in modo eccessivo sui consumatori. La richiesta di neutralità tecnologica appare dunque non solo una scelta industriale, ma anche una linea pragmatica per accompagnare l'Europa verso obiettivi ambientali credibili.