



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

## **RASSEGNA STAMPA**

**Dicembre 2025**



## **Sommario Rassegna Stampa**

Cartaceo.....	2
Web .....	14



**FEDERAUTO**  
Federazione Italiana Concessionari Auto

## **AUTO Cartaceo**

**I DATI DI NOVEMBRE****Auto, mercato fermo  
ma da inizio anno -2,4%**

Il mercato italiano dell'auto archivia novembre con immatricolazioni stabili su novembre 2024. Flessione più marcata nei primi 11 mesi dell'anno, durante i quali il calo è stato del 2,43%. — a pagina 20

# Stellantis: +3% le immatricolazioni a novembre

## Mercato auto

**In stallo il mercato italiano: a novembre si è chiuso ai livelli del 2024 a -0,04%**

**Filomena Greco**

TORINO

Resta in stallo il mercato italiano dell'auto che a novembre si è chiuso sui livelli dell'anno scorso - con 124.222 autovetture immatricolate - a -0,04% mese su mese, con un calo del 2,4% se si considera l'intero periodo, da gennaio a novembre, e un gap del 20% sul 2019. In questo contesto emerge il recupero di volumi in casa Stellantis, con il 2,5% di immatricolazioni in più, mese su mese, e un calo da inizio anno ridotto al 6%.

Il risultato risente solo in minima parte dell'effetto degli incentivi per le auto full electric, visto che le immatricolazioni si registreranno progressi-

vamente nelle prossime settimane. L'impatto della misura dell'incentivo invece è più visibile sulla quota delle auto elettriche che, secondo Unrae, è passata dal 5% di ottobre al 12,2% di novembre. Con performance positive di tutti i brand cinesi, compresa Leapmotor che nel mese fa un balzo e sfiora il 2% di market share. Byd arriva quasi al 3%, avvicinandosi ad MG mentre il brand Omoda Jaecoo quintuplica i volumi da inizio anno. «Le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» fa notare Roberto Vavassori, presidente di Anfia (imprese della filiera). Gli incentivi, ricorda il Centro Studi Promotor, «dopo l'apertura della piattaforma del Mase il 22 ottobre scorso, sono stati prenotati per 55.680 autovetture». Senza il contributo probabilmente il mercato avrebbe registrato un risultato negativo, in linea con i mesi precedenti. Secondo Gian Primo Quagliano, il 2025 dovrebbe chiudere a quota un milione e mezzo di immatricolazioni, comunque in calo anche rispetto all'anno scorso. Il clima di opinione nel settore è condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione europea presenterà il 10 di-

cembre per cercare di introdurre dei correttivi nella politica di decarbonizzazione, a sostegno della competitività delle case europee.

Secondo i player principali - Unrae, Anfia e Federauto - soltanto la leva fiscale può rilanciare un settore inchiodato. «Bene il forte balzo delle immatricolazioni bev grazie agli incentivi, ma il timore che si tratti di un fuoco di paglia è concreto e stride con la necessità, non più rinviabile, di allineare l'Italia agli standard europei, con misure strutturali, di medio-lungo periodo, per dare stabilità alla domanda» sottolinea Roberto Pietrantoni, presidente di Unrae. «In occasione della formulazione di questi incentivi avevamo chiesto che venisse adottato un eco-score per privilegiare le vetture Made in Europe - evidenzia il presidente di Anfia - ma la proposta non è stata approvata. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: ad oggi, la maggior parte delle vetture vendute grazie agli incentivi ha zero contenuto locale e zero valore aggiunto per l'Europa». Serve una strategia di tutela del Made in Europe lungo tutta la catena del valore, insiste Vavassori, «con l'introduzione di una misura di local content che non sia limitata alle batterie».



## inbreve

### PRONTI 590 MILIONI

## In Gazzetta Ufficiale i soldi all'autotrasporto

■ Le principali associazioni dell'autotrasporto e le organizzazioni rappresentative della filiera dell'automotive italiana (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae) esprimono vivo apprezzamento per la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto interministeriale Trasporti-Economia che stanZIA 590 milioni di euro per il rinnovo del parco del trasporto delle merci. Lo stanziamento, di carattere pluriennale, costituisce un segnale concreto che fa seguito alla «road map per la decarbonizzazione del trasporto merci su strada», presentata congiuntamente dalle associazioni al Ministero dei Trasporti in occasione di Ecomondo 2023. Tale percorso, fondato su un'analisi condivisa dei fabbisogni e delle necessità delle imprese, ha evidenziato l'urgenza di adottare strumenti strutturali per accompagnare i settori nella transizione verso tecnologie più efficienti e sostenibili.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



# Tir, imprese in fermento su transizione ecologica e dimensioni dei veicoli

**Flotte pesanti.** In Italia elettrificazione al palo mentre gli operatori invocano la neutralità tecnologica. Salvini: contrari alla direttiva europea sui mega Tir

**Marco Morino**

Il futuro delle flotte pesanti passa dall'Europa. In particolare, due dossier avranno un impatto rilevante sugli investimenti delle imprese: la transizione ecologica e la revisione della direttiva comunitaria su pesi e dimensioni dei veicoli industriali (Tir). Sul primo punto, la posizione delle imprese di autotrasporto, italiane ed europee, è chiara: sì alla transizione ecologica, no ai mandati di acquisto. Il riferimento è all'intenzione, manifestata dalla Commissione europea, di introdurre obiettivi obbligatori di acquisto di veicoli a zero emissioni (Vec) per gli operatori del trasporto. L'idea è quella di accelerare la decarbonizzazione delle flotte pesanti, riducendo la dipendenza dai combustibili fossili e favorendo l'adozione di tecnologie elettriche e a idrogeno.

Secondo il settore dell'autotrasporto, quelli che vengono definiti «mandati» rischiano di distorcere il mercato e di imporre oneri insostenibili alle imprese, soprattutto alle Pmi e alle aziende familiari, già alle prese con costi crescenti e margini di guadagno ridotti. Secondo le imprese, il trasporto su strada è impegnato nella decarbonizzazione, ma ritiene che la domanda di veicoli a zero emissioni debba crescere naturalmente, una volta garantite le condizioni favorevoli: infrastrutture di ricarica diffuse, costi accessibili, incentivi mirati.

## Neutralità tecnologica

L'Italia, da parte sua, è impegnata in un serrato confronto con l'Europa per affermare il principio della neutralità tecnologica contro il dogma del «tutto elettrico» imposto dalla Commissione, ovvero la possibilità di ricorrere a combustibili alternativi come i biocarburanti (tipo il biodiesel Hvo, che Eni ricava da scarti vegetali o animali e distribuito già in 600 stazioni in tutta Italia, oppure il biogas) quali soluzioni per ottenere la decarbonizzazione delle flotte pesanti. La presidente Ursula von der Leyen ha lasciato intendere la sua disponibilità ad accettare la neutralità tecnologica anche per l'autotrasporto. Ma per ora restano solo parole.

Dice Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari): «In Italia, la transizione ecologica nel trasporto pesante è ancora al punto di partenza. Nel 2024, le immatricolazioni di camion elettrici sopra le 3,5 tonnellate sono state 213. Mi sorprende il trionfalismo di certi commenti, che si aggrappano alla percentuale di crescita del 115% rispetto ai 99 immatricolati nel 2023, facendo finta di non leggere che la quota dei Bev sul totale delle immatricolazioni è dello 0,3 per cento. E se vogliamo restare alle percentuali, quei 213 camion elettrici rappresentano lo 0,02% di un parco circolante di 752 mila mezzi».

«Per di più - continua Artusi - si tratta in prevalenza di veicoli della fascia di peso immediatamente superiore alle 3,5 tonnellate: in pratica di furgoni un po' più grandi. Al di sopra di questo peso, i camion elettrici immatricolati lo scorso anno in Italia sono stati 19 tra le 5 e le 16 tonnellate e 24 sopra le 16 tonnellate (30

nel 2023). E stando al parco circolante calcolato dall'Ac, sopra le 7,5 tonnellate, al 31 dicembre 2024 soltanto 26 erano su strada. C'è poco da festeggiare».

Anche nei Paesi in cui l'elettrificazione dei trasporti è più diffusa, grazie a massicce sovvenzioni pubbliche, come Svezia e Olanda, i camion pesanti a batteria non superano il 7% del parco. Osserva Artusi: «Gli obiettivi europei, se non saranno modificati, resteranno una chimera per tutti, almeno finché saranno in vigore le norme che legano la decarbonizzazione del trasporto stradale unicamente alla trazione elettrica».

Anche Anita (Confindustria) sostiene da tempo la neutralità tecnologica. Dice il presidente di Anita, Riccardo Morelli: «Nel corso dell'ultimo Consiglio ambiente Ue sulla revisione della legge Clima, il governo italiano ha sostenuto la nostra posizione, impegnandosi per introdurre un'indicazione chiara rispetto alla necessità di non imporre preclusioni sulle tecnologie utili a realizzare la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, richiamiamo alla necessità che gli Stati membri possano essere sostenuti nel percorso di transizione ecologica dell'autotrasporto merci attraverso lo stanziamento di risorse europee per il ricambio strutturale delle flotte».

## Pesi e dimensioni

Il secondo fronte che agita le imprese riguarda la revisione della direttiva 96/53/CE su pesi e dimensioni dei veicoli industriali. La riforma proposta dalla Commissione europea, sulla quale si sta discutendo, ha quattro obiettivi: incentivare le tecnologie a zero emissioni; facilitare l'uso di soluzioni per il ri-



sparmio energetico; sostenere il trasporto intermodale e permettere, a determinate condizioni, l'uso transfrontaliero degli European modular systems (Ems), ossia complessi di veicoli industriali, noti come gicaliner. Veicoli che possono raggiungere una lunghezza fino a 25,25 metri e una massa complessiva fino a 60 tonnellate. Ora questi mega Tir possono viaggiare solo all'interno dei Paesi che li autorizzano e richiedono accordi bilaterali per attraversare le frontiere. La proposta europea vuole agevolare la loro circolazione.

Sul punto, però, le divisioni all'interno dell'Unione sono ampie. La sperimentazione è già in corso in Paesi come Germania, Olanda, Spagna, Svezia e Finlandia. Non a caso si tratta di nazioni con grandi pianure, che non hanno bisogno di quelle infrastrutture che caratterizzano la rete stradale dei Paesi geograficamente più tormentati, come l'Italia. Inoltre, la direttiva sta alimentando tensioni con gli operatori del trasporto ferroviario. Spiega Fercargo (compagnie ferroviarie merci italiane):

«Ponti, gallerie e viadotti italiani non sono progettati per sostenere mezzi più lunghi e pesanti. Inoltre, liberalizzare veicoli di questo tipo significherebbe spingere ulteriori quote di merci dalla ferrovia alla strada».

A luglio 2025, con la Danimarca presidente di turno del Consiglio europeo, la procedura di revisione è ripartita dopo uno stallo durato oltre un anno per i disaccordi tra i vari governi. Il 4 dicembre, a Bruxelles, il Consiglio europeo dei Trasporti ha approvato l'orientamento generale (compromesso) sulla revisione della direttiva, ma senza il sostegno dell'Italia, come annunciato dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, che ha commentato: «Non siamo soddisfatti delle modifiche introdotte durante il negoziato». In particolare, sugli Ems la proposta di revisione eliminerebbe la necessità degli accordi bilaterali previsti finora. Secondo Salvini, i mega Tir potrebbero peggiorare la sicurezza delle infrastrutture e delle strade, penalizzando anche il cargo

ferroviario. Ora la discussione andrà avanti nel Trilogo Ue con l'obiettivo di raggiungere un accordo. Poi gli Stati membri avranno due anni di tempo per recepire le nuove norme.

Anita, invece, è favorevole all'innovazione dei mega Tir: «Pure essendo più pesante - sostiene il presidente Morelli - l'Ems assicura un carico per asse inferiore e un minore consumo di strada e non rappresenta un pericolo per gli utenti e per l'infrastruttura. Inoltre, l'Ems incoraggia l'intermodalità terrestre, realizzando così anche un risparmio in termini di emissioni, stimato intorno al 15% per un Ems a 25,25 metri. Rinunciare a questa opportunità significherebbe aumentare il divario competitivo della logistica italiana rispetto alla concorrenza straniera». Quale che sia la decisione finale, i suoi effetti andranno ben oltre il settore dei trasporti, influenzando gli investimenti in infrastrutture, la competitività industriale europea, il raggiungimento degli obiettivi climatici e la sicurezza stradale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

26

## TIR ELETTRICI

Numero di Tir elettrici sopra le 7,5 tonnellate di peso in circolazione, in Italia, al 31 dicembre 2024 (in base alle rilevazioni dell'Acì)



## MASSIMO ARTUSI

Presidente di Federauto (Federazione italiana concessionari auto)



## RICCARDO MORELLI

Presidente Anita (Imprese di autotrasporto merci e logistica di Confindustria)



Mega Tir. Su pesi e dimensioni dei veicoli industriali l'Europa è impegnata in un complesso negoziato



## Lo scenario

L'analisi di Cesare De Palma,  
capo del tavolo tecnico  
della meccanica industriale  
«Guardiamo all'idrogeno verde»

# «Cnh e Politecnico la Puglia è qui»

di **Giuseppe Daponte**

I dati sull'automotive restano preoccupanti ma qualcosa è cambiato. A settembre, riferisce Anfia, la produzione in Italia torna negativa (-8,3%). Nei primi 10 mesi del 2025, secondo dati ministeriali, le immatricolazioni perdono il 2,7%. E Federauto evidenzia come le vendite siano sostenute da concessionari e noleggio, mentre cala il mercato dei privati. Le auto elettrificate a vari livelli (mild, full hybrid, Phev e Bev), insieme, sono ormai oltre la metà delle immatricolazioni (il 58% a ottobre). Le solo elettriche aumentano del 28,7% dallo stesso periodo del 2024. La quota di mercato, dunque, sale al 5,2% dal 3,9% ma è ancora lontana dai livelli europei (20% circa). Ed è trainata sempre più da marchi cinesi, +7,9% da +4,6%. In buona salute solo il mercato italiano dell'usato: +2,4% (dati Aci). Calano, di riflesso, le radiazioni (a ottobre -10%).

Desta ottimismo, però, Antonio Filosa, da maggio scorso ad di Stellantis. Nell'incontro del 20 ottobre a Torino ha confermato ai sindacati le ambizioni del «Piano Italia», dove si prevede anche l'avvio della produzione a Melfi della nuova Jeep Compass nelle versioni multienergy, che affiancherà la DS8 full electric, mentre altri investimenti restano al palo, in attesa di novità da Bruxelles.

La Commissione Ue ha avviato l'altro ieri i negoziati sul regolamento dello stop ai motori tradizionali dal 2035. E Filosa ha chiesto a tutti di sostenere le richieste di Stellantis: «neutralità tecnologica; rinnovamento del parco circolante; focus sulle vetture piccole, per cui l'Italia è lea-

der mondiale; e modifica dei target sui veicoli commerciali, irraggiungibili».

«C'è un cambio di rotta - dice Cesare De Palma, coordinatore del tavolo tecnico della meccanica di Confindustria Puglia -. Filosa viene dalla scuola di Marchionne, crede nell'unione che fa la forza, e ha senso di appartenenza a brand e Paese. Melfi avrà anche altri modelli, sono fiducioso. Il gruppo riconosce l'efficienza del sito».

«Il Green Deal - aggiunge - ha distrutto l'industria dell'auto europea. Mi auguro si faccia marcia indietro sull'endotermico, si ritirino le multe e si lasci decidere al mercato. Sembra ci sia l'intenzione. Ma si opporrà una lobby europeo-cinese di costruttori, Volvo in testa. L'Europa finora è stata vulnerabile e inconcludente, perché politicamente frammentata».

«Sulle microcar la concorrenza cinese è forte - rileva De Palma - ma restano un'opportunità e una valida alternativa per i centri urbani. Non certo i bus elettrici: la scelta di Bari è stata scellerata, tesa solo a spendere fondi Ue, senza ascoltare la città né un nostro centro di eccellenza accademico, il Most, per simulare i flussi di traffico. Il Brt ridurrà strade e parcheggi, creando il caos».

Altro segnale positivo, per De Palma, è la firma del contratto dei metalmeccanici, punto di equilibrio sociale per l'industria meccanica, la più importante del Paese: «In Puglia è stabile, perché in buona parte smarcata dall'automotive. Servono ancora sforzi su Taranto, per risolvere la crisi dell'ex Ilva, e Foggia. Buone nuove da gruppo Cnh, che ha spostato a Lecce lavorazioni di altri siti globali; industria ferro-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.





viaria, che va verso l'idrogeno e ha acquisito siti anche a Matera; aerospazio, che si afferma sui mercati internazionali; e Isotta Fraschini, che ha lanciato la produzione di celle a idrogeno per il mercato delle navi da crociera: anche qui dobbiamo

rincorrere la Cina, con cui ormai conviene creare sinergie. L'idrogeno verde è l'ultima partita rimasta, la più importante. E noi pugliesi siamo in buona posizione, con il Politecnico capofila del progetto Nest».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'industriale**  
Cesare  
De Palma



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## QUANDO IL VIAGGIO È UNA LEZIONE DI SICUREZZA

**An.bti - Confcommercio avvia una campagna nazionale per i viaggi scolastici in autobus: qualità, manutenzione e preparazione dei conducenti diventano criteri obbligati per proteggere studenti, famiglie e operatori del settore**

di Riccardo Venturi

**U**na campagna di informazione e sensibilizzazione dedicata alla sicurezza dei viaggi scolastici in autobus. Ci voleva, dopo i fatti di cronaca che hanno visto pullman scolastici coinvolti in scontri frontali con automobili dagli esiti tragici. L'ha lanciata lo scorso 25 novembre l'Associazione Nazionale Bus Turistici Italiani (An.bti - Confcommercio),

su forte impulso del presidente Riccardo Verona e di tutti gli associati. L'iniziativa,

**AN.BTI - CONFCOMMERCIO È IL PRIMO RAGGRUPPAMENTO DELLE IMPRESE DI TRASPORTO PERSONE MEDIANTE NOLEGGIO DI AUTOBUS**

patrocinata da Unasca, Fiafet, Federauto, Fto, Federalberghi, Unrae, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile e realizzata con il supporto di Confcommercio Imprese per l'Italia, Confrtrasporto e Ibe Intermobility and Bus Expo, è la prima tappa di un lungo percorso che vedrà susseguirsi iniziative, occasioni di approfondimento, eventi e manifestazioni, sempre con il tema della sicurezza al centro del progetto. «Il primo passo nella giusta direzione è stato il decreto Scuola che introduce nuovi criteri per la selezione dei trasporti per i viaggi scolastici» dice a Economy il presidente di An.bti - Confcommercio **Riccardo Verona**, «d'ora in poi non si dovrà scegliere il pullman solo in base al prezzo, ma anche alla qualità, alla sicurezza dei mezzi e alla formazione dei conducenti, oltre all'accessibilità per gli studenti con disabilità. Se si parte con un pullman nuovo che ha tutte le caratteristiche, frenata assistita, controllo dell'angolo cieco, e con un autista esperto si è più tranquilli: quando si mandano i figli in viaggio scolastico non è che si possa guardare 10 euro in più a testa, bisogna essere sicuri».

Il problema è che manca una certificazione delle capacità dell'autista. «Per guidare un

bus per legge ci vuole la patente D con il Cqc (Carta di qualificazione del conducente, ndr), a meno che uno faccia il bandito» osserva Verona, «però chi è che stabilisce se è professionalmente preparato meglio di un altro? Non esiste qualcuno che lo certifichi. Faccio questo mestiere da 40 anni, secondo me l'esperienza che uno ha fatto sul campo dovrebbe

essere trasferita ai giovani che vogliono intraprendere questa professione». Giovani che sono pochi, però.

«È un lavoro faticoso, di responsabilità, si guida un bus che costa al minimo 400mila euro che porta 50 persone» sottolinea il presidente di An.bti, «la tolleranza per l'alcol è zero, si parte alle cinque e la sera si deve andare a letto alle nove, oltre a stare attenti a come si mangia per evitare sonnolenze. Lo stipendio è basso, Una volta c'erano le mance, gli extra». An.Bti - Confcommercio è il primo raggrup-

pamento di rappresentanza a livello nazionale delle imprese di trasporto persone mediante noleggio di autobus ai sensi della legge 218/2003, a vocazione prevalentemente turistica. Il settore nel suo complesso conta 3.700 imprese, 25mila posti di lavoro, altrettanti bus che viaggiano sulle strade e autostrade italiane ed estere trasportando ogni anno oltre 150 milioni di passeggeri; genera 2,5 mld annui di fatturato, 1,7 miliardi di chilometri percorsi ogni anno, 450 milioni di litri di carburante consumato nonché 100 milioni di euro di ticket bus versati ai Comuni.

Se davvero la sicurezza deve essere una priorità, è indispensabile prevedere fondi anche per il rinnovo dei mezzi. «Ci vogliono degli incentivi, perché i prezzi dei bus sono aumentati fortemente» rimarca Verona, «un bus che nel 2018 si pagava 600mila euro, adesso ne costa 730-750mila, un aumento del 25%. Infine abbiamo la necessità di ottenere l'accisa agevolata sul gasolio».



RICCARDO VERONA, PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE BUS TURISTICI ITALIANI (AN.BTI - CONFCOMMERCIO)



# TUTTI IN ATTESA CHE ACCADA QUALCOSA

Mario Rossi

Sta per scadere il tempo a disposizione della politica europea, chiamata a prendere decisioni definitive sul futuro dell'automotive. Ecco come la vedono i presidenti delle cinque principali associazioni italiane del settore: Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae



**T**empo di bilanci e previsioni per le associazioni di settore. Quest'anno, con particolare intensità, anche di richieste e auspici nei confronti della politica italiana ed europea, all'apparenza non del tutto consapevole dei rischi che sta correndo l'industria dell'auto del Vecchio Continente in questo particolare periodo e contesto storico. Richieste e auspici non solo, limitatamente all'Italia, nella prospettiva della legge di Bilancio e della delega fiscale che prima o poi, si spera, il governo Meloni vorrà utilizzare per dare una mano al settore dell'auto o, quantomeno, per eliminare assurdi e persino un po' ridicoli anacronismi fiscali (su tutti, la soglia dei 35 milioni di lire sulla deducibilità dei costi delle auto aziendali che il settore si porta dietro dalla fine degli anni 90). Ma, soprattutto, in vista delle decisioni che, nei giorni e nelle settema-

ne successive alla pubblicazione di questa Special Edition di Fleet & Business, si prenderanno in Europa sul cosiddetto phase out, ossia sul progressivo azzeramento delle emissioni di anidride carbonica allo scarico, al momento fissato al 2035, ma che molti addetti ai lavori confidano di poter rimandare al 2040, accompagnato da significative aperture al termico non fossile.

## Serve un cambio di passo

Di unanime, nelle cinque voci che abbiamo raccolto nella prima metà di novembre (quest'anno al tradizionale panel composto da Anfia, Aniasa, Federauto e Unrae si è aggiunta Motus-E, l'associazione della mobilità elettrica), c'è la richiesta di un cambio di passo di un po' tutti gli attori che possono direttamente muovere le leve che governano il mondo dell'auto. A partire dall'industria europea, chiamata a raccogliere e, in pro-

spettiva, vincere, la sfida con quella cinese, ormai forte di un vantaggio competitivo non più limitato al solo prezzo, ma in certi casi – a partire dall'elettrico – palese anche sul fronte tecnologico e qualitativo. E a cui, evidentemente, non può sottrarsi la politica. Anche in questo caso cominciare da quella continentale, chiamata a dare gambe e muscoli all'action plan sull'automotive e al progetto di decarbonizzazione delle company car, lo strumento che potrebbe davvero "costringere" il governo italiano a mettere mano alla riforma della fiscalità sulle auto aziendali attesa da vent'anni.

## Opinioni rilevanti

Nelle pagine che seguono, ecco il punto di vista di Roberto Vavassori, Alberto Viano, Massimo Artusi, Fabio Pressi e Roberto Pietrantonio, presidenti, rispettivamente, di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae.

F&B

# AL MERCATO NON BASTANO ELETTRICO E PREMIUM



Massimo Artusi

Classe 1971, laurea in economia, dal marzo 2024 è presidente di Federauto, di cui è stato vicepresidente dal 2021. Federauto, la Federazione italiana delle concessionarie auto, aderente a Confcommercio, rappresenta circa 1.100 imprese attive nella distribuzione automobilistica.



Il presidente di Federauto auspica il superamento della decarbonizzazione forzata: la pluralità tecnologica rivitalizzerebbe la domanda. E sui dealer: la stagnazione riduce i margini e fa aumentare la pressione delle Case

**N**el mirino del presidente di Federauto, Massimo Artusi, resta la "decarbonizzazione forzata": "Una rinuncia all'utopia elettrica – che favorisce esclusivamente i produttori cinesi – rimettendo al centro la pluralità tecnologica e un'apertura ai carburanti carbon neutral – che potrebbe ridare fiato a quelli europei – rivitalizzerebbe il mercato, che ha già ampiamente dimostrato di non poter essere soddisfatto soltanto dal full electric e dalle vetture premium", sottolinea a Fleet&Business il numero uno dell'associazione delle concessionarie italiane. Secondo cui, nel momento in cui questa pubblicazione va in stampa, "è ancora presto per capire se la flessibilità richiesta dal Consiglio europeo si tradurrà nel superamento dell'impostazione ideologica con cui la decarbonizzazione dei trasporti è stata fin qui condotta dalle istituzioni dell'Unione e se sarà pienamente accettato il principio di pluralità tecnologica. Di buono, comunque", ammette, "c'è che il dibattito è aperto; di cattivo è che il tempo passa, molto ne è stato perso. Perderne altro potrebbe essere esiziale per la stessa decarbonizzazione", oltre che, evidentemente, per il mercato dell'auto.

**Margini giù, autoimmatricolazioni su**  
A proposito di mercato, Artusi avverte che "se l'industria dell'automotive sta male, i concessionari non possono star bene. La stagnazione della domanda (-2,7% di vetture immatricolate nei primi dieci mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024, ndr) riduce i margini. E la pressione dei costruttori per le autoimmatricolazioni (aumentate nello stesso periodo all'11,8%, ndr) è forte. In

questa situazione, contano sempre di più, nel bilancio delle imprese, i servizi di post-vendita. Per superare una fase di frenata può andare bene, ma", taglia corto il presidente dei concessionari, "non si può vivere solo di post-vendita, se non c'è, prima, una vendita...". Più in generale, secondo Artusi, "l'andamento altalenante delle immatricolazioni è il sintomo di un mercato ancora confuso che non sa quale direzione prendere e finisce per rinviare l'acquisto, magari già programmato, all'arrivo di incentivi continuamente annunciati e poi messi a terra tra difficoltà burocratiche e inciampi tecnologici". E il 2026 non andrà meglio, per il presidente di Federauto: "Le prospettive per l'anno prossimo non sono diverse, se non in peggio. Finita l'effimera euforia degli incentivi, è difficile che il mercato si risollevi da solo e, dunque, attendiamoci ancora un anno di montagne russe". A proposito di bonus statali, esauriti nell'arco di poco più di 24 ore dall'apertura delle prenotazioni, il 22 ottobre, la posizione di Artusi è netta: "La politica degli incentivi, se episodica e frammentata, disorienta il mercato, se è stabile e continuativa lo destabilizza. Incoraggiare l'auto elettrica con incentivi importanti può essere una strada percorribile, ma se per 55 mila auto, che sono poco più dello 0,1% del mercato, sono serviti 597 milioni di euro, quanti ce ne vorrebbero per elettrificarne il 10%? Quello che occorre, invece, per avere un mercato coerente e realistico è la riforma della fiscalità. Ci auguriamo che la prossima legge di Bilancio corregga quella dell'anno scorso, che ha penalizzato i fringe benefit e le auto aziendali, aumentandone la tassazione". **F&B**



COMPONENTISTICA

# Gli elementi della materia

*In circa 25 anni l'industria automotive è passata da quasi due milioni di veicoli prodotti (inclusi commerciali, industriali e trattori) a circa 400.000 unità previste per il 2025. Un disastro annunciato. Il settore della componentistica, pur tra alti e bassi, tiene.*

a cura di **Carlo Otto Brambilla**, Torino

**N**ell'auditorium del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino ANFIA, l'associazione dei costruttori automotive, e la Camera di Commercio di Torino hanno presentato la tradizionale relazione annuale sullo stato del settore della componentistica automotive (qualche numero nei box in alto). La situazione non è florida ma tiene molto meglio

della produzione di auto che, è avviata verso un record negativo con numeri che non si vedevano, per le automobili dagli anni Sessanta. Fortunatamente il settore della componentistica, differenziando la clientela ed esportando verso altri mercati EU (e anche altrove), perde meno. Il settore conta per un fatturato di 55 miliardi. Nessuna realtà industriale è più "just in time" di quella automotive, pensiamo quindi di calcolare almeno un 10% di questo valore in logistica e trasporti in accordo con le consuete percentuali che si usano nel settore. Il mercato del trasporto specializzato di veicoli già paga la caduta del mercato dai 2-2,2 milioni di auto pre crisi 2007 agli attuali (previsti), superata la crisi COVID, 1,5 milioni di esemplari, in lieve calo rispetto a 2023 e 2024. Il mercato del trasporto e della logistica della componentistica a livello nazionale è in una fase critica per il forte ridimensionamento della produzione nazionale che potrebbe attestarsi sotto i 500.000 veicoli (compresi commerciali, trattori, movimento terra). Fortunatamente l'industria ha trovato

sfogo presso altri mercati, ma molta della logistica di queste forniture, quasi sempre just in time, è effettuata all'estero: si tratta di un problema serio sia per i produttori, sia per i trasportatori, sia per le aziende di logistica. Nei giorni in cui scriviamo i governi francese e spagnolo hanno inviato un documento alla Commissione Europea sull'industria di settore. C'è da dire che per scelte diverse delle industrie nazionali, delle holding e degli stessi governi, le industrie automotive francesi e spagnole sono in una situazione meno critica di quella italiana. Il documento, in sostanza, ribadisce le scelte fatte: l'elettrico senza considerare la neutralità tecnologica. Il dissenso parte dalla Francia stessa con Luc Chatel ex Sottosegretario ed ex Ministro, attualmente Presidente di PFA (una lobby dell'industria automotive francese che conta ben 350.000 dipendenti diretti). Alle critiche di Chatel si associa Vavassori Presidente ANFIA con una presa di posizione molto forte. Vavassori: "Voglio essere chiaro nell'affermare che il 'Non



## IL GRIDO DELLE ASSOCIAZIONI

A margine del Salone dell'Automobile di Torino si è svolta una breve ma intensa tavola rotonda che ha ospitato tutte le associazioni del settore automotive che hanno presentato i contenuti di una lettera scritta al Governo con lo scopo di evidenziare lo stato di profonda crisi del settore che è importante sia per fatturato, sia per occupati, sia e soprattutto per la fiscalità generata. È la prima volta, dalla loro fondazione, che le associazioni di settore (spesso portatrici di interessi opposti) si trovano tutte insieme. La tavola rotonda è stata moderata da Alessandro Lago neodirettore di Quattroruote (nell'immagine sullo sgabello a destra). Leggere insieme la foto che pubblichiamo è essenziale. Da sinistra. Il Gen. Tullio del Sette (pres. ACI) fotografa la situazione sicurezza che sta peggiorando. Secondo da sinistra Roberto Vavassori (Presidente ANFIA, l'associazione dei costruttori che comprende anche i componentisti) spiega come ci sia un cauto ottimismo per via dei segnali di apertura che vengono

da Bruxelles e dal Governo, ma dalle parole si deve passare ai fatti. La situazione è seria. Terzo è Massimo Artusi (FEDERAUTO, associazione dei concessionari) che evidenzia come il momento sia decisivo e sia indispensabile uscire dal dogma della trazione elettrica. Quarto Fabio Pressi (Presidente di Motus-E, associazione di filiera della mobilità elettrica) ribadisce, come altri, che il tempo scarseggia. Quinto Roberto Pierantonio (Presidente UNRAE, l'associazione degli importatori) che pone l'accento sul fatto che sia una vera prima senza paragoni il fatto di essere tutti insieme e di sottoscrivere, insieme, un documento destinato al Governo. Al fondo a destra Andrea Levy (Presidente del Salone) ha sottolineato come l'interesse per il mondo automotive dei giovani, vista l'affluenza alle manifestazioni di ogni tipo, è invariata rispetto al passato. Insomma un grido di dolore a "reti unificate" come non si era mai visto. Da ricordare che il settore, nel suo complesso, è il primo contribuente italiano.

Paper" congiunto dei governi francese e spagnolo inviato alla Commissione UE in merito al dibattito sulla revisione del Regolamento CO2 dei veicoli leggeri (che comprende i commerciali M1 e N1) è a mio avviso miope e fuorviante, ancora basato sul tribalismo tecnologico (si riferisce all'elettrico come unica soluzione n.d.r.). Vista l'importanza delle rispettive industrie automotive, c'è da chiedersi se i governi siano consapevoli di quello che stanno attraversando le rispettive industrie e dei motivi per cui promuovono una transizione improntata su un approccio multi tecnologico. Parliamo di Paesi che, nel caso della Spagna, hanno un tasso di elettrificazione simile a quello dell'Italia, molto ridotto, e sembrano quindi non tener conto del fondamentale punto di vista dei consumatori..." "Fuorviante perché criminalizza - in maniera faziosa perché si serve dei dati, tra l'altro vecchi, di una ONG votata solo all'elettrico - le propulsioni ibrida plug-in

(PHEV) e range extended electric vehicle (REEV), che sono invece essenziali per l'ambiente e per l'industria europea in questa fase di transizione. La strada del "solo elettrico" ci riporta indietro a 10 anni fa, quando si crearono gli schieramenti opposti dell'elettrico e del diesel, una contrapposizione che oggi non ha più senso di esistere, se si vuole andare davvero verso una transizione sia sfidante, sia possibile, come oggi non è." Che le norme e, soprattutto, le cosiddette "multe" per la produzione di troppi veicoli con motori a combustione vadano riviste sembra l'abbiano capito quasi tutti: vedremo come andrà a finire e ve ne daremo conto, soprattutto considerando che la filiera della componentistica per i motori a combustione è, in Italia, largamente preponderante rispetto a quella per i motori elettrici e il danno per l'industria e per i servizi collegati (trasporti e logistica) potrebbe essere enorme. ●



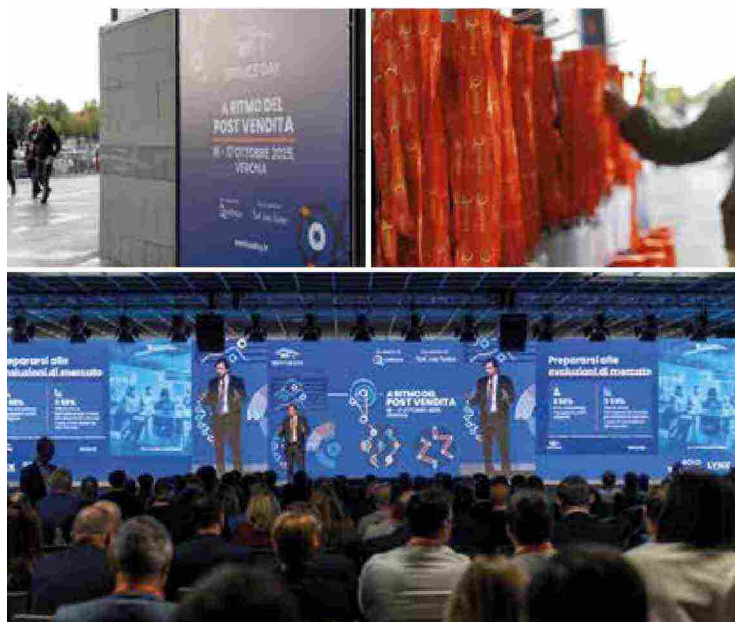




# Al vostro servizio

*Oltre tremila i partecipanti all'edizione 2025 dell'evento sul post-vendita realizzato da Quintegia su un'idea di AsConAuto. A Verona si sono dati appuntamento concessionari, noleggiatori, rappresentanti delle Case auto, meccatronici e carrozzieri: mai come oggi l'assistenza è un business che genera valore*

di Tiziana Altieri e Roberta Carati



## Cliente di chi?

Su 40 milioni di auto circolanti nel nostro Paese, più di 1 milione e 200mila sono a noleggio. Soltanto 3 su 100, ma è un parco giovane (sotto i 4 anni) e in costante crescita (Aniasa stima che nel 2025 varrà il 30 per cento dell'immatricolato).

«Le aziende di noleggio», ha chiarito il CEO di Quintegia Tommaso Bortolomai introducendo il convegno 'Il puzzle delle flotte: ruoli, tensioni e strategie condivise', «chiedono servizi di post-vendita semplificati nei processi, tempestivi, efficaci. Si aspettano un'accettazione diversa e spazi dedicati». Lo conferma Fabio Repossi, Fleet Specialist di SAL: «La scelta del fornitore è fatta prevalentemente sul territorio, per garantirci una risposta veloce quando dobbiamo riparare un veicolo. Ma poche officine hanno i requisiti per supportarci». Ne sa qualcosa l'AD di Rasotto Flotte, Stefano Rasotto, che si è strutturato per «garantire alle società di noleggio gli standard richiesti prestando, nello stesso tempo, molta attenzione all'utilizzatore del veicolo. Il cliente è per definizione chi paga, quindi la società di renting con cui sottoscriviamo il contratto, ma è l'utilizzatore che si pone come cliente e cliente non è».

Un difficile triangolo, per dirla con il presidente Federauto Massimo Artusi, «quello tra il noleggiatore che ha un rapporto diretto con l'utilizzatore della vettura ma dialoga con difficoltà e in modo frammentato con chi quella vettura l'assiste». Rilancia Alberto Viano, presidente Aniasa, sottolineando che «l'utilizzatore di un'auto a noleggio mette molta pressione sull'officina, più che se guidasse un'auto di proprietà». Secondo Artusi «bisogna trovare il modo di aprire un tavolo di confronto; l'obiettivo è che da questa opportunità - per i noleggiatori di noleggiare, per noi concessionari di dare servizi di assistenza - nascano gli equilibri necessari alla sopravvivenza di tutti. Sono mercati competitivi, ma più che vederci come concorrenti dovremmo puntare a un partenariato costruttivo». Replica Viano: «Capisco i timori dell'imprenditore che di fronte al noleggio che cresce, e con quella capacità di negoziazione, vede i suoi margini comprimersi. Ma non sarà sempre così, lo insegna l'evoluzione dei settori merceologici. E comunque, la competizione oggi ha un chiaro vincitore: l'utilizzatore». Cliente di chi noleggia, cliente di chi ripara.





**AUTO**  
**Web**

## AUTO ITALIA: FEDERAUTO, COMMISSIONE UE RIFORMULI PROPOSTE ADEGUATE A MERCATO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 dic - 'L'elemento di relativa novita' del mercato di novembre e' la crescita (prevedibile) delle immatricolazioni di autovetture Bev, spinte dai generosissimi incentivi (una tantum) Mase previsti nell'ambito delle misure Pnrr. Oltre questo, novembre non ha fatto altro che confermare il trend, caratterizzato dall'importante apporto numerico, in termini di targhe, da parte delle concessionarie e del noleggio, mentre il canale privato, nonostante l'incentivazione, non raggiunge i livelli dello scorso anno'. Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, commentando i dati del Mit sulle immatricolazioni di novembre in Italia, e sottolineando che "al netto dell'effetto dovuto agli incentivi Bev, il perdurante calo della domanda del canale privati e', a nostro avviso, espressione di due fattori di condizionamento. Il primo e' il livello dei prezzi, in particolare nelle soglie di accesso la mercato; il secondo, altrettanto importante, e' il dibattito sul futuro quadro della normativa europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti'. Il settore sostiene il processo di decarbonizzare i trasporti, ma "non possiamo non rimarcare la rigidita' delle attuali norme Ue che impongono una transizione a tappe forzate, generando forti impatti su tutta la filiera automotive e influenzando in negativo il mercato. Chiediamo alla Commissione europea piu' realismo, neutralita' tecnologica e sostenibilita' economica delle misure", ha spiegato Artusi, accogliendo "con favore il riconoscimento da parte del Consiglio Ue dei biocarburanti e dei combustibili rinnovabili come vettori strategici per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nel trasporto su strada. E' fondamentale che questo riconoscimento venga rapidamente confermato dalla Commissione Ue, in linea con le dichiarazioni ufficiali della presidente Ursula von der Leyen". Secondo Federauto "e' tempo di decisioni chiare e ci auguriamo che quelle che andra' ad assumere la Commissione europea il 10 dicembre siano in linea con le aspettative del mercato".



# Mercato auto in stallo a novembre: incentivi elettriche spingono, calano le flotte aziendali

Lun 01 Dicembre 2025

Artusi (Federauto): "Il nostro settore sostiene la transizione ecologica, ma servono norme realistiche, neutrali dal punto di vista tecnologico e sostenibili"



Il mercato automobilistico italiano a novembre 2025 registra un leggerissimo calo rispetto allo stesso mese dello scorso anno: 124.222 nuove immatricolazioni contro 124.267 di novembre 2024, segnando una variazione del -0,04%.

Nonostante gli incentivi statali sulle auto elettriche (BEV) nell'ambito del PNRR, i privati continuano a mostrare segnali di rallentamento e non raggiungono i livelli dello scorso anno. A colmare in parte il gap ci pensano le **autoimmatricolazioni**, che compensano circa 2.350 vetture delle oltre 2.900 mancanti dal canale privati, rappresentando il 14,1% del mercato e crescendo del 15,7%.

Secondo **Massimo Artusi, Presidente di Federauto**, "il perdurante calo della domanda dei privati è legato sia ai livelli dei prezzi, soprattutto nelle soglie di accesso al mercato, sia all'incertezza normativa europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti. Il nostro settore sostiene la transizione ecologica, ma servono norme realistiche, neutrali dal punto di vista tecnologico e sostenibili economicamente". Artusi chiede alla Commissione Europea misure concrete e coerenti con il riconoscimento dei biocarburanti e dei

combustibili rinnovabili come vettori strategici per la decarbonizzazione, auspicando decisioni chiare già dal prossimo 10 dicembre.

Guardando ai canali di vendita, il **noleggior** segna una crescita complessiva del +3,84%, trainata dal breve termine (+144,7%), mentre il lungo termine perde il 3,3%. Le **flotte aziendali** registrano invece un -3,4%.

Sul fronte delle alimentazioni, le **auto elettriche** continuano a crescere vertiginosamente: +131,3% rispetto a novembre 2024, con una quota di mercato del 12,2% nel mese e del 5,8% sul cumulo annuo. L'**ibrido plug-in** segna un +93,94%, attestandosi al 5,9% di quota, mentre l'**ibrido tradizionale** cresce leggermente (+3,22%, 43,7% di quota). Perdono terreno le alimentazioni convenzionali: benzina -22,9%, diesel -34,5% e GPL -2,9%.

Nel complesso, novembre conferma la tendenza a una sostanziale stabilità numerica, ma evidenzia la dipendenza del mercato da incentivi statali e autoimmatricolazioni. Il settore guarda ora con attenzione alle decisioni della Commissione Europea, fondamentali per dare certezze agli operatori e sostenere la transizione tecnologica del mercato italiano.

**Per restare sempre aggiornati** sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi sul canale Telenord, su **Whatsapp**, su **Instagram**, su **Youtube** e su **Facebook**.





# AUTO: A NOVEMBRE MERCATO STABILE

Calma piatta nel penultimo mese del 2025, con immatricolazioni in calo frazionale (-0.04%). Poco mossi anche i trasferimenti di proprietà, in aumento dell'1,04%.



1 dicembre 2025

Nel novembre scorso sono state immatricolate in Italia 124.222 autovetture ([link alle immatricolazioni per marca](#)), con un **calo dello 0,04% rispetto allo stesso mese del 2024**. È un risultato che porta il totale nei primi undici mesi del 2025 a una perdita del 2,43% annuo, con 1.417.621 veicoli immatricolati. I **trasferimenti di proprietà** sono stati 475.875 a fronte dei 470.757 registrati a novembre 2024, con un aumento del 1,09%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 600.097 autovetture, ha dunque interessato per il 20,7% vetture nuove e per il 79,3% vetture usate.

## Unrae: “servono misure strutturali di medio-lungo periodo”

*“Il mercato continua a mostrare una sofferenza ormai cronica, che i dati di novembre confermano con chiarezza. Come Unrae abbiamo avanzato proposte concrete - anche congiuntamente alle altre Associazioni rilevanti del settore - ma, ad oggi, non abbiamo ancora*

*riscontrato passi avanti dalle istituzioni, in particolare sulla revisione della fiscalità, che rappresenta un'occasione straordinaria per rilanciare il settore, generare benefici tangibili per ambiente e sicurezza e sostenere le imprese, che contribuiscono in modo determinante all'economia del Paese. Bene il forte balzo delle immatricolazioni Bev grazie agli incentivi, ma il timore che si tratti di un fuoco di paglia è concreto e stride con la necessità, non più rinviabile, di allineare l'Italia agli standard europei: servono misure strutturali, di medio-lungo periodo, per accompagnare davvero la transizione energetica e dare stabilità alla domanda":* è il commento di **Roberto Pietrantonio, presidente dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri** aderente a Confcommercio.

## **Federauto: "il mercato continua a soffrire"**

*"L'elemento di relativa novità del mercato di novembre è la crescita (prevedibile) delle immatricolazioni di autovetture BEV, spinte dai generosissimi incentivi (una tantum) Mase previsti nell'ambito delle misure Pnrr. Oltre questo, novembre non ha fatto altro che confermare il trend, caratterizzato dall'importante apporto numerico, in termini di targhe, da parte delle concessionarie e del noleggio, mentre il canale privato, nonostante l'incentivazione, non raggiunge i livelli dello scorso anno. Il perdurante calo della domanda del canale privati è, a nostro avviso, espressione di due fattori di condizionamento. Il primo è il livello dei prezzi, in particolare nelle soglie di accesso al mercato; il secondo, altrettanto importante, è il dibattito sul futuro quadro della normativa europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti":* così **Massimo Artusi, presidente di Federauto-Confcommercio**.

Il Sole 24Ore

## Camion e aziende in subbuglio sulla transizione ecologica e sulle dimensioni dei veicoli

In Italia elettrificazione al palo mentre gli operatori invocano la neutralità tecnologica. Salvini: 'Contro la direttiva europea sui mega-truck'

di [Marco Morino](#)



Mega Tir. Su pesi e dimensioni dei veicoli industriali l'Europa è impegnata in un complesso negoziato

Il futuro delle flotte pesanti si gioca in Europa. In particolare, due dossier avranno un impatto significativo sugli investimenti delle imprese: la transizione ecologica e la revisione della direttiva UE sui pesi e le dimensioni dei camion (Tir). Sul primo punto, la posizione delle aziende di autotrasporto italiane ed europee è netta: sì alla transizione ecologica, no agli obblighi di acquisto. Il riferimento è all'intenzione della Commissione Europea di introdurre obiettivi obbligatori di acquisto di veicoli a zero emissioni (ZEV) per gli operatori del trasporto. L'idea è quella di accelerare la decarbonizzazione delle flotte pesanti, riducendo la dipendenza dai combustibili fossili e promuovendo l'adozione di tecnologie elettriche e a idrogeno.

Secondo il settore dei trasporti, i cosiddetti "mandati" rischiano di distorcere il mercato e di imporre oneri insostenibili alle aziende, in particolare alle PMI e alle imprese familiari, che già si trovano ad affrontare costi crescenti e margini ridotti. Secondo le aziende, il trasporto su

strada è impegnato nella decarbonizzazione, ma ritiene che la domanda di veicoli a emissioni zero dovrebbe crescere naturalmente, una volta che si saranno create condizioni favorevoli (infrastrutture di ricarica diffuse, costi accessibili, incentivi mirati).

## Neutralità tecnologica

L'Italia, da parte sua, è impegnata in un serrato confronto con l'Europa per affermare il principio di neutralità tecnologica contro il dogma 'tutto elettrico' imposto dalla Commissione: in altre parole, la possibilità di utilizzare carburanti alternativi come i biocarburanti (come il biodiesel Hvo, che Eni ricava da scarti vegetali o animali e che è già distribuito in 600 stazioni in tutta Italia, o il biogas) come soluzioni per raggiungere la decarbonizzazione delle flotte pesanti. La Presidente Ursula von der Leyen ha lasciato intendere la sua disponibilità ad accettare la neutralità tecnologica anche per il trasporto su strada. Ma per ora restano solo parole.

Afferma Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionarie): "In Italia, la transizione ecologica nel trasporto pesante è ancora agli inizi. Nel 2024, si sono registrate 213 immatricolazioni di camion elettrici sopra le 3,5 tonnellate. Mi sorprende il trionfalismo di certi commenti, che si aggrappano alla percentuale di crescita del 115% rispetto alle 99 immatricolate nel 2023, fingendo di non leggere che la quota di veicoli elettrici sul totale delle immatricolazioni è dello 0,3%. E se vogliamo attenerci alle percentuali, quei 213 camion elettrici rappresentano lo 0,02% di una flotta circolante di 752mila veicoli. Peraltro", prosegue Artusi, "si tratta prevalentemente di veicoli nella fascia di peso immediatamente superiore alle 3,5 tonnellate: in pratica, furgoni leggermente più grandi". Al di sopra di questo peso, il numero di camion elettrici immatricolati in Italia lo scorso anno era di 19 tra le 5 e le 16 tonnellate e 24 sopra le 16 tonnellate (30 nel 2023). E secondo il parco veicoli calcolato dall'ACI, sopra le 7,5 tonnellate, solo 26 erano in circolazione al 31 dicembre 2024. C'è poco da vincere'. Anche nei Paesi dove l'elettrificazione dei trasporti è più diffusa, grazie a massicci sussidi pubblici, come Svezia e Paesi Bassi, i camion pesanti a batteria non superano il 7% del parco veicoli. Osserva Artusi: 'Gli obiettivi europei, se non vengono cambiati, rimarranno una chimera per tutti, almeno finché saranno in vigore le normative che collegano la decarbonizzazione del trasporto su strada alla sola trazione elettrica'.

Anche Anita (Confindustria) sostiene da tempo la neutralità tecnologica. Afferma il presidente di Anita, Riccardo Morelli: "Durante l'ultimo Consiglio Ambiente UE sulla revisione della legge sul clima, il governo italiano ha sostenuto la nostra posizione, impegnandosi a introdurre una chiara indicazione della necessità di non imporre preclusioni alle tecnologie utili al raggiungimento della decarbonizzazione. Allo stesso tempo, ricordiamo la necessità che gli Stati membri siano supportati nel percorso di transizione ecologica dell'autotrasporto attraverso l'assegnazione di risorse europee per la sostituzione strutturale delle flotte".

## 1. Pesì e dimensioni

Il secondo fronte che agita le imprese riguarda la revisione della Direttiva 96/53/CE sui pesi e le dimensioni dei veicoli commerciali. La riforma proposta dalla Commissione Europea, attualmente in discussione, si pone quattro obiettivi: incentivare le tecnologie a zero emissioni, agevolare l'impiego di soluzioni a risparmio energetico, supportare il trasporto intermodale e consentire, a determinate condizioni, l'utilizzo transfrontaliero dei sistemi modulari europei (Ems), ovvero complessi di veicoli industriali, noti come gigaliner. Veicoli che possono raggiungere una lunghezza fino a 25,25 metri e una massa complessiva fino a 60 tonnellate. Ora questi mega-camion possono circolare solo all'interno dei Paesi che li autorizzano e

necessitano di accordi bilaterali per attraversare le frontiere. La proposta europea mira a facilitarne la circolazione.

Su questo punto, tuttavia, le divisioni all'interno dell'Unione sono ampie. Sperimentazioni sono già in corso in Paesi come Germania, Paesi Bassi, Spagna, Svezia e Finlandia. Non a caso si tratta di Paesi con ampie pianure, che non necessitano delle infrastrutture che caratterizzano la rete stradale di Paesi orograficamente più accidentati, come l'Italia. Inoltre, la direttiva sta alimentando pericolose tensioni con gli operatori del trasporto ferroviario. Fercargo (Società ferroviarie italiane per il trasporto merci) spiega: "Ponti, gallerie e viadotti italiani non sono progettati per supportare veicoli più lunghi e pesanti. Liberalizzare veicoli più grandi e pesanti significherebbe spostare ulteriori quote di trasporto merci dalla ferrovia alla strada, neutralizzando gli investimenti miliardari del PNR destinati alla ferrovia".

A luglio 2025, con la Danimarca alla presidenza del Consiglio europeo, la procedura di revisione è stata riavviata dopo una fase di stallo durata oltre un anno a causa di disaccordi tra i vari governi. Il 4 dicembre, a Bruxelles, il Consiglio europeo dei trasporti ha approvato l'orientamento generale (compromesso) sulla revisione della direttiva, ma senza il sostegno dell'Italia, come annunciato dal Ministro Matteo Salvini. Afferma Salvini: "Non siamo soddisfatti delle modifiche introdotte durante i negoziati. In particolare, sull'Ems la revisione proposta eliminerebbe la necessità degli accordi bilaterali finora previsti. Secondo Salvini, i mega-camion potrebbero peggiorare la sicurezza delle infrastrutture e delle strade e penalizzare anche il trasporto ferroviario. Ora la discussione proseguirà in sede di Trilogo (Commissione, Consiglio e Parlamento UE) con l'obiettivo di raggiungere un accordo definitivo. Poi gli Stati membri avranno due anni di tempo per recepire le nuove norme".

Anita, invece, è favorevole all'innovazione del mega-truck: "Pur essendo più pesante", afferma il Presidente Morelli, "l'Ems garantisce un carico assiale inferiore e minori consumi su strada e non rappresenta un pericolo per utenti e infrastrutture. Inoltre, l'Ems favorisce l'intermodalità terrestre, realizzando così anche un risparmio in termini di emissioni, stimato intorno al 15% per un Ems da 25,25 metri. Rinunciare a questa opportunità significherebbe aumentare il divario competitivo delle aziende logistiche italiane rispetto ai concorrenti stranieri". Qualunque sia la decisione finale, i suoi effetti andranno ben oltre il settore dei trasporti, incidendo sugli investimenti infrastrutturali, sulla competitività industriale europea, sul raggiungimento degli obiettivi climatici e sulla sicurezza stradale.