



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Gennaio 2026



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo	2
Web	21



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo

La Lente

Automotive, aiuti alle imprese (ma niente incentivi)

di Rita Querzè

Riunione del tavolo sull'auto al Mimit, presenti le associazioni del settore, da Unrae ad Anfia, Federauto e Motus-E, insieme con i sindacati ed Emanuele

Cappellano, coo per l'Europa allargata di Stellantis. Un Dpcm è in arrivo e programmerà le risorse disponibili da qui al 2030 per l'auto. Si tratta di 1,6 miliardi in 5 anni dopo il taglio del fondo Draghi. Il 75% andrà a sostegno delle imprese della componentistica (accordi di innovazione e contratti di sviluppo). Il restante 25% supporterà la domanda con progetti come il noleggio a lungo termine sociale. Niente incentivi a chi compra. Stellantis ha confermato il

Piano Italia presentato a fine 2024, ha annunciato un modello in più a Melfi e il motore Gse a Termoli dopo il 2030 ma chiede anche costi più bassi per energia e lavoro. Per il ministro Urso le revisioni del green deal sono ancora insufficienti: si cercano alleanze con la Francia dopo la Germania per premere a Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Indice delle Borse

Dati di New York aggiornati alle ore 20:00

FTSE MIB	4552742	1,00%	↑
Dow Jones	4885115	-0,45%	↓
Nasdaq	2553353	-1,36%	↓

S&P 500	6.927,66	-0,59%	↓
Londra	10.223,54	0,51%	↑
Francoforte	24.538,81	0,94%	↑
Parigi (Cac 40)	8.126,53	0,68%	↑
Madrid	17.880,90	1,66%	↑
Tokyo (Nikkei)	53.322,85	-0,10%	↓

Cambi

1 euro	1.1919 dollari	-0,41%	↓
1 euro	183.5900 yen	0,06%	↑
1 euro	0,8662 sterline	inv.	↔
1 euro	0,9157 fr.sv.	-0,27%	↓

Titoli di Stato

Titolo	Cod.	Quot.	Rend. eff. 30-01	Quot. netto %
Btp 20-17/11/28	0,300%	95,99	2,28	
Btp 21-01/08/31	0,300%	88,93	2,73	
Btp 20-01/03/41	0,900%	76,50	3,64	
Btp 20-01/09/51	0,850%	60,89	3,96	
SPREAD BUND / BTP 10 anni		62 pb		



FOCUS/2

di Leonardo Calabresi

Canale indiretto, il noleggio si vende anche così



Gli operatori che si collocano tra società di noleggio e clienti agendo da intermediari formano il cosiddetto "canale interdetto" per la vendita di servizi di noleggio. Un sistema che funziona, tanto che, nel 2024 il 44% degli ordini dei contratti di noleggio a lungo termine è stato realizzato, secondo i numeri di Anisa, attraverso la rete indiretta formata da broker e concessionari.

"Una rete – spiega **Iacopo Chelazzi**, Presidente di Amina, l'Associazione di categoria dei mediatori italiani specializzati nel noleggio a lungo - molto presente sul territorio e capillare che favorisce quindi il contatto tra gestori di flotte e clienti specie per le Pmi, che sono oltre l'80% della clientela e i privati che coprono la restante parte". Negli ultimi anni il

canale indiretto ha rafforzato la sua presenza nel settore, diventando sempre più determinante, anche grazie al supporto delle società di noleggio con strumenti digitali e servizi di back office. L'accesso a piattaforme gestionali dedicate permette ai partner di monitorare ogni aspetto legato al noleggio, semplificando il loro lavoro e migliorando la relazione con i clienti.

UN CANALE STRATEGICO

Ogni società di noleggio ha una propria impostazione commerciale ma per molte il canale indiretto è strategico, specie nel momento in cui per guadagnare quote di mercato occorre avere disponibilità di prodotto e velocità di reperimento dello stesso. E i broker finiscono per privilegiare chi dispone di veicoli in pronta consegna, auto già preordinate o anche

immatricolate che quindi possono essere consegnate con tempistiche inferiori a quelle standard. Il mercato si è fatto molto selettivo tanto che i top broker non solo hanno uno stock virtuale di veicoli da vendere ma hanno fisicamente a disposizione i mezzi con la possibilità di consegnare le auto in meno di 10 giorni.

UN PANORAMA VARIEGATO

La dimensione delle aziende associate ad Amina, spiega il presidente Chelazzi, va dai 500 ai 1.500 contratti all'anno e il parco clienti è composto per l'85% da Pmi e per il 15% da professionisti e privati. I broker non è solo un mediatore ma sempre più un consulente.

"La verità – spiega Chelazzi – è che il broker sta cambiando pelle e da procacciatore di contratti si sta

FOCUS

Fari puntati su un ambito che raggruppa broker e concessionari e che si rivolge soprattutto a Pmi e privati. Secondo i dati Aniasa nel 2024 ha rappresentato il 4,4% degli ordini di NLT

Concessionari, rapporto complesso col mondo del noleggio

Il numero dei concessionari si è più che dimezzato in 10 anni. "Ora - spiega il presidente di Federauto **Massimo Artusi** - siamo intorno alle 1.050 concessionarie ma erano circa 2.300 dieci anni fa. Il rapporto con il mondo del

noleggio è complesso e occorre il coraggio di una scelta: molte società si rapportano direttamente con le case costruttrici scavalcando il mondo dei concessionari. Alcuni di loro hanno buoni rapporti con il noleggio, altri non riescono

ad averne e invece se il rapporto fosse più stretto, avremmo ottime possibilità di collaborazione. Occorre che questo rapporto si strutturi meglio ma bisogna che il mondo del noleggio scelga se servirsi o meno dei concessionari".

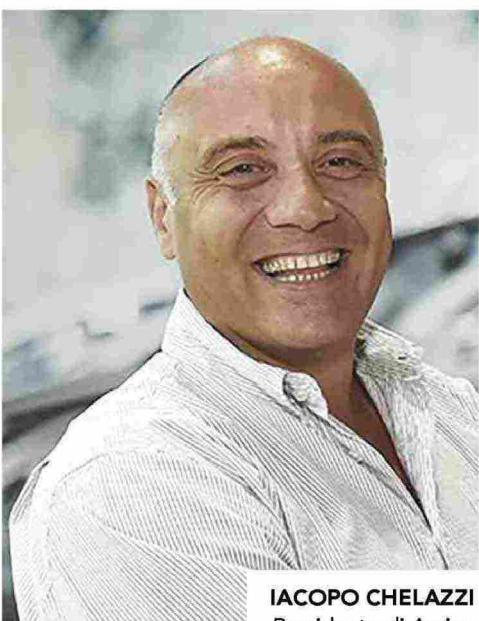


trasformando in consulente della mobilità e sempre di più si interfaccia con il mobility manager". Il broker, peraltro, è attivo con più servizi e ad esempio può vendere direttamente il noleggio a breve o a medio termine sul bacino delle preassegnazioni con propri veicoli, senza l'intervento del noleggiatore. In altri casi, il broker diventa anche un canale per vendere le vetture di fine noleggio.

FOCUS SUL POST VENDITA

Un altro settore di intervento del broker è nella relazione post vendita. Infatti, il cliente contrattualizzato dal broker può far riferimento a lui per i problemi di assistenza, cambio gomme e altro sia direttamente e in prima battuta, sia in caso di problemi di contatto con il call center del noleggiatore oppure per sveltire le operazioni. In questo senso il

broker può aprire direttamente il ticket per conto del cliente come partner gestendo direttamente la problematica con il noleggiatore. Può poi accadere anche che il broker, in maniera non istituzionalizzata, gestisca la problematica del proprio cliente presso referenti che ha all'interno delle società di noleggio oppure presso le officine o i centri di consegna con i quali collabora. "Di fatto il lavoro di broker - spiega Chelazzi - attrae sempre di più per gli sbocchi professionali che garantisce e che porta questi soggetti a svolgere di frequente un ruolo non solo di vendita ma anche di consulenza a tutto tondo". Per questo alcuni broker si sono strutturati per fornire anche i servizi di fleet management (prenotazione tagliandi, manutenzioni, cambi gomme, pratiche per la gestione dei sinistri e delle multe).



IACOPO CHELAZZI
Presidente di Amina

AN.BTI - CONFCOMMERCIO

“BuSicuri: pronti a partire!” Impegno e visione per il futuro del trasporto turistico

a cura di Gabriele Bolognini, Roma

BuSicuri: pronti a partire!” è la nuova campagna nazionale promossa da AN.BTI - Confcommercio per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'importanza della sicurezza nei viaggi in autobus, con un'attenzione particolare al trasporto scolastico. La campagna, pianificata tra il 2025 e il 2027, nasce in un contesto in cui i viaggi in autobus, soprattutto quelli scolastici e turistici, coinvolgono ogni anno milioni di persone, tra cui moltissimi studenti. Tuttavia, nonostante l'ampio utilizzo di questo mezzo, persistono criticità legate all'età dei veicoli, alla manutenzione e al rispetto delle normative di sicurezza. “BuSicuri” vuole rispondere a queste sfide attraverso un'azione coordinata che coinvolge famiglie, scuole, aziende di trasporto, istituzioni pubbliche e associazioni di categoria.

Tra i promotori e sostenitori dell'iniziativa figurano importanti realtà del settore come Unasca, Fiavet, Federauto, Fto, Federalberghi, Unrae, la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Confrasporto e IBE Intermobility and Bus Expo. La sinergia tra questi attori mira a creare un fronte comune per incentivare il rinnovo del parco mezzi, favorire l'adozione di tecnologie più sicure e sostenibili e diffondere buone pratiche tra gli operatori.

Nel corso della campagna sono previsti eventi, workshop e attività formative rivolti a studenti, genitori e insegnanti, oltre a momenti di confronto con esperti di sicurezza stradale e rappresentanti delle forze dell'ordine. L'obiettivo è duplice: da un lato, aumentare la consapevolezza dei cittadini sull'importanza di scegliere mezzi sicuri e affidabili; dall'altro, stimolare le imprese

La campagna nazionale promossa da AN.BTI - Confcommercio per il periodo 2025-2027, mira a sensibilizzare l'importanza della sicurezza nei viaggi in autobus. L'iniziativa, presentata ufficialmente il 25 novembre 2025, prevede eventi formativi e attività di confronto con esperti di settore e forze dell'ordine.



del settore a investire in innovazione e qualità.

Durante la presentazione ufficiale della campagna, avvenuta il 25 novembre 2025 nella sede nazionale di Confcommercio a Roma, si sono alternati al microfono esponenti di Confrasporto, AN.BTI (Associazione Bus Turistici Italiani), Ministro del Turismo, Commissione Trasporti, Polizia di Stato ed altre personalità di spicco del settore.

Pasquale Russo (Presidente Confrasporto-Confcommercio e Vicepresidente di Confcommercio) ha aperto l'evento evidenziando la necessità di regolazioni equilibrate per il noleggio con conducente, l'ur-

genza di una transizione ecologica “realistica e sostenibile, che valorizzi biocarburanti come l'HVO e sostenga gli investimenti delle imprese, la grave carenza di conducenti, per la quale servono politiche attive, semplificazioni normative e un ampliamento dei Paesi con patenti convertibili”.

Marco Barbieri (Segretario Generale Confcommercio) ha richiamato l'impatto delle scelte sulla mobilità sulle attività urbane: “La vostra attività genera indotto e valore per tutta la rete commerciale urbana. Siete una componente essenziale del nostro sistema confederale. Confcommercio è al fianco delle federazioni e delle

associazioni territoriali, perché la forza della rappresentanza è il vero patrimonio del nostro sistema”.

Riccardo Verona (Presidente AN.BTI - Confcommercio) ha ribadito che qualità e sicurezza dipendono da mezzi moderni e da comportamenti professionali: “Sicurezza significa tutto: dalle persone ai bagagli. In Italia però c'è ancora poca attenzione alle regole: le cinture non vengono utilizzate, si vedono autobus parcheggiati dove non si deve, motori accesi inutilmente. Questo danneggia l'intera categoria. Noi siamo professionisti del volante: il nostro comportamento deve essere esemplare, perché trasportiamo 150 milioni

di passeggeri all'anno e cresceremo ancora. Dobbiamo essere all'altezza di questa responsabilità.”

Gianluca Caramanna (Onorevole X Commissione Attività produttive, Commercio e Turismo della Camera dei Deputati) ha confermato attenzione al tema delle misure per il comparto, evidenziando priorità come il contrasto alla carenza di autisti, la concorrenza sleale, il recupero delle accise ed il rinnovo del parco mezzi. Alessandro Cattaneo (IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati) ha indicato tre linee d'azione: formazione, incentivi al rinnovo dei mezzi e pari dignità tra trasporto pubblico, di merci, e turistico, promuovendo una transizione ecologica pragmatica.

Mario Scipione (Ingegnere forense)

ha richiamato l'importanza della for-

mazione continua dei conducenti, degli aspetti tecnici legati alla sicurezza e dei sistemi ADAS introdotti con la normativa GSR2.

Paolo Cestra (1° Dirigente Polizia Stradale) ha ricordato che nel 92%

dei casi gli incidenti dipendono da comportamenti umani e che la

sicurezza nasce da informazione, consapevolezza e controlli efficaci, definendo la campagna un contributo utile alla prevenzione.

Andrea Camertoni (Direttore AN.BTI-Confcommercio) ha concluso con una riflessione sul futuro del comparto: “Per garantire un fu-

to alla categoria dobbiamo essere resilienti e determinati nelle diffi-

coltà ma al contempo anche capaci

di visione. Come Ulisse dobbiamo

saper resistere al canto delle sirene

e come Orfeo dobbiamo saper co-

struire una prospettiva, credere che

l'impossibile possa diventare possi-

bile. Solo unendo impegno e visione

potremo garantire al settore un fu-

to migliore”.

Ritagli stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



L'ECO DELLA STAMPA[®]

LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

DIAMO I NUMERI**2,0 euro**

La legge di bilancio 2026 ha istituito un contributo pari a 2 euro, per le spese amministrative doganali a carico delle spedizioni di valore dichiarato inferiore ai 150 euro che provengono da Paesi terzi extra-UE.

Il tributo è riscosso dall'Agenzia delle dogane e monopoli all'atto dell'importazione definitiva delle suddette merci. La misura entrerà in vigore a partire dal 15 marzo prossimo. La Circolare n 37/2025 di ADM evidenzia che in base alla formulazione della norma, il contributo è dovuto a prescindere dalla tipologia di transazione commerciale sottostante la spedizione e, in particolare si applica alle spedizioni destinate a consumatori finali (cosiddette transazioni business to consumer del commercio elettronico); ad operatori commerciali (siano esseri riferite ad acquisti effettuati su piattaforme di commercio elettronico business to business ovvero riferite ad acquisti da fornitori esteri); da un privato a un altro privato anche se contenenti merci prive di carattere commerciale.

Sono escluse dall'ambito di applicazione della norma in questione, le operazioni di sdoganamento per merci e beni a seguito passeggero immesse in libera pratica su dichiarazione verbale.

Secondo l'associazione di difesa dei diritti dei consumatori questa tassa violerebbe le norme europee in materia doganale facendo riferimento all'articolo 3 del Trattato sul Funzionamento Ue, secondo cui 'uno Stato membro non può introdurre unilateralmente dazi, limiti



o ostacoli commerciali verso altri Paesi, perché per legge le norme doganali devono essere omogenee su tutto il territorio europeo. Questo significa che il governo, se vuole applicare una tassa da 2 euro sui pacchi, deve estendere la sua validità a tutte le spedizioni'.

Anche Fiap si è espressa negativamente sottolineando che la misura genererà effetti indesiderati sull'intera filiera logistica italiana.

Il settore, infatti, gestisce oggi tra 600 e 700 milioni di spedizioni e-commerce all'anno complessive (quindi tra Paesi Ue ed extra Ue), di cui oltre l'80 per cento con valore inferiore ai 150 euro. La tassa rischia di aumentare i costi operativi delle imprese e di accentuare la pressione economica sulle aziende di autotrasporto che già affrontano incrementi significativi legati all'aumento delle accise sul carburante, al costo del personale e ai nuovi obblighi normativi.

590.000.000 di euro

Le principali associazioni dell'autotrasporto e le organizzazioni rappresentative della filiera industriale e commerciale dell'automotive italiana (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae), attraverso un comunicato congiunto, hanno espresso vivo apprezzamento per la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto interministeriale MIT/MEF che destina 590 milioni di euro, nel periodo 2027-2031, al rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto iscritte al Registro elettronico nazionale (REN) e all'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Si tratta di una misura senza precedenti per entità delle risorse. Lo stanziamento, di carattere straordinario e pluriennale, costituisce un segnale concreto che fa seguito alla 'road map per la decarbonizzazione del trasporto merci su strada', presentata dalle associazioni al Ministero dei Trasporti in occasione di Ecomondo 2023.

Illustrando la misura, il Governo ha spiegato che l'obiettivo è sostenere la transizione verso mezzi più moderni ed efficienti - elettrici, ibridi o endotermici di ultima generazione - garantendo un approccio concreto e non ideologico, a beneficio dell'intera filiera. Nei prossimi mesi saranno definite le modalità operative per consentire alle imprese di presentare i programmi di rinnovo della flotta e accedere agli incentivi. Le associazioni hanno confermato al Ministro Salvini e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la massima disponibilità a collaborare per la definizione di proposte attuative che garantiscano una ripartizione efficiente e in linea con le traiettorie tecnologiche e di sostenibilità ambientale.



«Saremo un caso unico in Europa»

Il concessionario De Stefani «Giusto lo stop alle ibride nella ztl, non quello alle auto elettriche»

Bentivogli a pagina 8

Accessibilità in centro storico «Sbagliato limitare l'elettrico»

Il concessionario De Stefani: «Solo da noi le auto non potranno entrare. Saremo un caso unico in Europa...»

Hanno fatto discutere le nuove regole di accessibilità al centro storico, in vigore da ieri, rese note parallelamente al nuovo piano per la sosta a Ravenna che rivoluziona in qualche modo le abitudini di questi ultimi anni. Se da un lato è stata introdotta la prima mezzora di sosta gratuita con tutta la zona tariffaria 1 e 2, dall'altro lato viene introdotto, pensando al numero attuale dei permessi accordati e dei potenziali avenuti diritto, il divieto per auto elettriche e ibride di entrare nelle Zone a Traffico Limitato, così come viene introdotto il pagamento della sosta nelle zone blu per le auto ibride - sino a ieri era gratuita - mentre le auto elettriche continueranno a usufruire della sosta gratuita. Un provvedimento che si allinea con quelli di altre città, anche

se molto più restrittivo. Tanto per restare all'Emilia-Romagna, da ieri anche a Bologna ci sarà il divieto di accesso libero alla Ztl, ma non ci saranno più permessi per le auto ibride - le elettriche potranno continuare a circolare liberamente - ma esclusivamente per i non residenti nel Comune che, sino al maggio scorso, avevano addirittura durata biennale. Il grande cambiamento, voluto dal sindaco di Ravenna, Alessandro Barattoni - anche per il moltiplicarsi in città di vetture ibride ed elettriche - muta sicuramente il mercato dell'auto nel territorio, come ben spiega Adolfo De Stefani Cosentino - già presidente di Federauto - l'amministratore delegato di De Stefani Group, storica concessionaria ravennate di Mercedes-Benz, poi negli anni anche di Nissan, Renault, Dacia, Mg,

Kgm e XPeng. Una decisione che cambia tante cose? «Con la scelta di non far entrare più in centro le auto elettriche liberamente - dice lo stesso Aldofo De Stefani Cosentino - credo abbiano conquistato un primato unico in Europa, ovvero l'unica città nel cui centro storico non possono entrare senza problemi le auto elettriche».

Invece che pensa della scelta sulle auto ibride? «Sulle ibride, invece, sono perfettamente d'accordo: non si deve fare confusione tra queste e le elettriche che non hanno emissioni. Sull'elettrico non sono d'accordo: la quasi totalità delle nazioni permettono l'accesso nelle ztl. È giusto che le ibride inizino a pagare nei parcheggi blu, anche se sarebbe necessario fare una certa differenza tra ibrido e ibrido: le plug in hanno un dop-

pio motore, elettrico ed endotermico, e sono una cosa molto simile alle Bev, sigla che indica Battery Electric Vehicle, ovvero le auto esclusivamente elettriche».

Erano in molti a comprare l'auto elettrica o ibrida per entrare in centro? «Direi assolutamente di sì: in Italia l'elettrico rappresenta appena il 5,4 %, e mi sembra che in questo modo, a Ravenna, possa esserci un ulteriore disinteresse verso l'elettrificazione del parco auto. Erano in molti a comprare l'elettrico per andare in centro e non aver problemi a parcheggiare. Già siamo in fanalini di coda in Europa per l'acquisto di auto elettriche, così non possiamo migliorare. Altrove il provvedimento riguarda solo le ibride e questo lo capisco e lo accetto».

Ugo Bentivogli

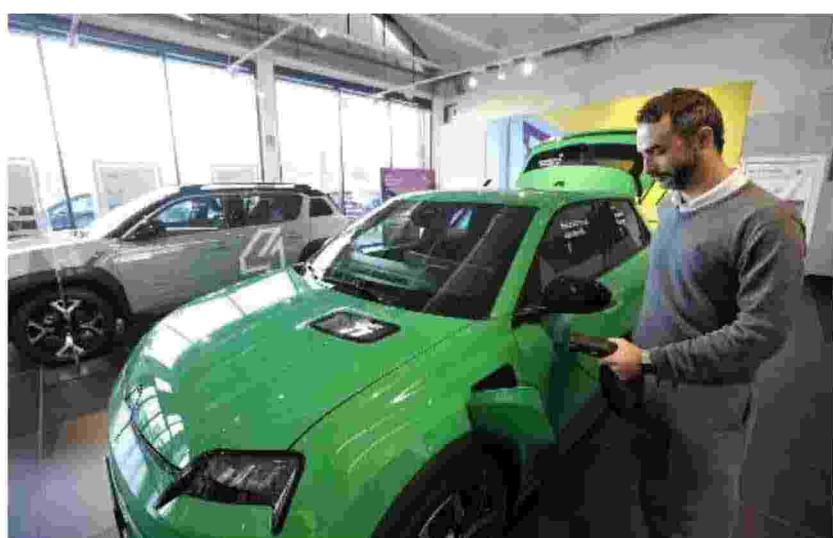
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA DIFFERENZA

«Sulle auto ibride sono perfettamente d'accordo: giusto che non possano entrare in centro»

CONTRACCOLPO

«Penso che in città possa esserci un ulteriore disinteresse sull'elettrificazione del parco auto»



A sinistra
un'auto
elettrica alla
concessionaria
De Stefani.
In alto Adolfo
De Stefani
Cosentino

Il tango del 2025



di Massimo Artusi
Presidente di FEDERAUTO

l'anno d'artusi

un anno sulle montagne russe, per l'autotrasporto italiano (ma anche per tutto l'automotive europeo) questo 2025 che si avvia a conclusione. Eppure, all'inizio, si presentava come un anno di grandi attese: ci si aspettava dalla Commissione europea una revisione degli standard e dei target del Green Deal, che tenesse conto del fatto che i veicoli industriali non sono vocati alla trazione elettrica e dalle case che facessero quanto meno dei passi formali per cercare di far uscire i decisori dall'utopia ideologica nella quale sono precipitati; dal governo italiano ci si attendeva (era stato richiesto e promesso) una pianificazione degli incentivi per il rinnovo del parco che rispondesse ai criteri di semplicità, rapidità ed efficienza; per il mercato l'attesa era che, di conseguenza, uscisse dalla stagnazione e riprendesse slancio, rendendo così più giovane, più efficiente, più sicuro, più sano un parco che ad oggi con un'età media di 14,5 anni sopra le 3,5 tonnellate è tra i più vecchi d'Europa.

A poche settimane dal 31 dicembre, invece, tutto sembra in alto mare e siamo qui a tirar e le somme di dodici mesi di promesse non mantenute, di speranze frustrate, di passi alternati avanti e indietro come un tango argentino in una balera di provincia.

Ricordiamoli questi passi: a marzo, sotto la pressione delle case costruttrici e del Consiglio UE (passo avanti), Ursula von der Leyen ha tirato

fuori il suo *Action plan* per l'automotive: unica concessione una sorta di congelamento delle multe CAFE alle case che non avessero rispettato nel periodo i target di riduzione di CO₂ dei loro prodotti (passo indietro), trascurando, inoltre, completamente i veicoli commerciali pesanti, per i quali dunque le multe venivano confermate (passo doble indietro). Per di più, in parallelo, la presidente della Commissione annunciava il *Corporate Fleet*, ventilando l'obbligo di acquisto di quote di veicoli elettrici per le flotte, anche quelle dei trasportatori (passi indietro con casqué). Subito dopo il governo italiano varava un Non Paper per chiedere l'abolizione delle multe, l'apertura ai biocarburanti (passo avanti), mentre i vertici di Stellantis e Renault chiedevano sostegni per le auto più piccole, di fatto tagliate fuori dall'elettrificazione e lasciate alla conquista delle produzioni cinesi (passo di lato). Il Consiglio, allora, è tornato nuovamente alla carica (passo avanti) e la von der Leyen ha promesso entro l'anno una sua nuova proposta per una maggiore flessibilità (passo di lato?).

Anche lo sforzo di incentivazione del governo italiano è andato avanti a corrente alternata. Prima, la legge di Bilancio per il 2025 taglia da 25 a 13 i milioni stanziati istituzionalmente per il rinnovo del parco (passo indietro), poi si riescono a recuperare - nelle famose pieghe del bilancio - 12 milioni (passo avanti), ma si scopre presto che per quest'anno ne sono disponibili solo la metà (mezzo passo avanti)

e gli altri sei slitteranno all'anno prossimo (passo rallentato). Su tutto ciò aleggia il Piano pluriennale da 600 milioni - chiesto più di un anno fa da FEDERAUTO e dalla filiera dell'autotrasporto - che sembra sempre sul punto di essere varato (questo passo si chiama Barrida e viene definito: Effetto visivo affascinante).

In questa situazione di incertezza, a giugno, il mercato sopra le 3,5 tonnellate chiude un semestre rovinoso (passo indietro) con un calo del 14%, concentrato proprio sui veicoli più pesanti. Che però nel terzo trimestre (passo avanti) sono aumentati del 18,8%, ma non hanno permesso al mercato dei commerciali di recuperare le perdite dei primi sei mesi. L'anno insomma è compromesso: ormai si è capito che non risponderà alle grandi speranze che erano riposte in lui dodici mesi fa. Perché alla fine quel che conta è il mercato e tra le decisioni della politica e le scelte dei consumatori passa inevitabilmente del tempo.

Ma la fine dell'anno è vicina e vogliamo essere ottimisti: c'è ancora qualche settimana perché questo tango faccia qualche passo avanti, ma questa volta deve essere un passo davvero decisivo. Altrimenti sarà un casqué generale.

innovationT 2025

vadoetorno

TRASPORTARE OGGI



Alla seconda edizione di innovationT, ospitata il 16 ottobre

al **Museo Mille Miglia di Brescia**, il mondo del trasporto e della logistica si è confrontato su intelligenza artificiale, connettività e formazione. Assegnato anche l'**innovationT Award 2025**, che va a **Safer Truck di Efficient Driving**

EVENTI

di Valeria Di Rosa
e Andrea Trapani

I 16 ottobre 2025, nella cornice storica del Museo Mille Miglia di Brescia, si è tenuta la seconda edizione di innovationT, l'appuntamento organizzato da eventT e dedicato alla trasformazione tecnologica del mondo dei trasporti e della logistica. L'edizione 2025 ha messo al centro del dibattito il tema della **"sicurezza intelligente"**,

ponendo l'accento sull'impatto dell'intelligenza artificiale, della connettività e della digitalizzazione nella riduzione dell'incidentalità e nell'aumento dell'efficienza operativa.

Una giornata di lavoro che ha riunito istituzioni, associazioni di categoria, costruttori e operatori del settore, offrendo un confronto concreto sulle sfide che attendono l'autotrasporto italiano ed europeo. IVECO, Prometeon e Volvo Trucks Italia

hanno reso possibile l'evento in qualità di partner, con TotalEnergies nel ruolo di sponsor di innovationT.

I WORKSHOP – TECNOLOGIA, PREVENZIONE E FORMAZIONE

La mattinata di innovationT è stata dedicata ai workshop tecnici, che hanno trasformato il museo in un vero laboratorio dell'innovazione moderato dai giornalisti Andrea Trapani e Fabrizio Dalle Nogare.



A inaugurare la sessione all'interno della Sala San Paterio, ricavata dalla millenaria omonima chiesetta, è stata **IVECO**, con un intervento dedicato alla connettività veicolare. Sul palco Francesco Nuovo, Connected Services & Solutions Manager IVECO Mercato Italia, ha illustrato come i mezzi moderni non siano più solo strumenti di trasporto, ma veri nodi digitali di una rete intelligente. I dati raccolti dai sensori permettono oggi di prevedere anomalie e ottimizzare la manutenzione, riducendo guasti e tempi di fermo. La connettività, dunque, non è solo efficienza, ma un pilastro della sicurezza preventiva come obiettivo strategico anche del costruttore.

A seguire, **Prometeon** ha proposto un approfondimento tecnico sulla tecnologia degli pneumatici intelligenti. Marco De Liddo, Global Technical Training Manager di Prometeon, dopo aver raccontato l'arrivo sul mercato dell'azienda, ha mostrato come la sensoristica integrata consenta di monitorare in tempo reale pressione, temperatura e usura, fornendo dati preziosi per la sicurezza del veicolo e del conducente. La possibilità di creare un "gemello digitale" della gomma, capace di simulare l'usura in base ai percorsi, è un esempio di come l'IA possa tradursi in risultati concreti nella gestione della flotta e trasformarsi in un percorso virtuoso in cui la tecnologia diventa sinonimo di sicurezza anche nell'ambito degli pneumatici.

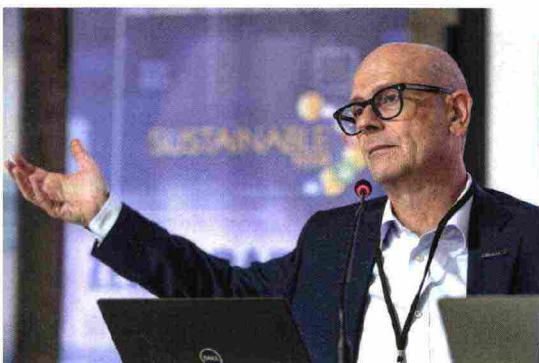
Il terzo workshop, curato da **Volvo Trucks Italia**, ha posto l'attenzione sul concetto di veicolo sicuro e assistito. Claudio Sivilotti, Product Manager di Volvo Trucks Italia, ha presentato i dati più recenti sull'incidenzialità stradale mostrando parallelamente come i più recenti sistemi ADAS e le soluzioni telematiche integrate siano sempre più fondamentali, sottolineando come la



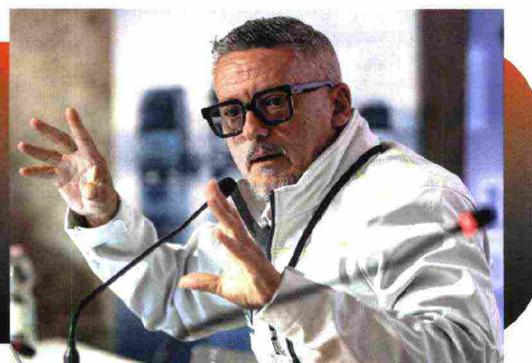
progettazione del veicolo, la connettività e la formazione del conducente debbano operare in sinergia. La sicurezza, ha spiegato, non è un accessorio tecnologico, ma una cultura aziendale da costruire giorno dopo giorno. Anche in questo caso la

tecnologia diventa un agente pro-attivo a cui affidarsi per un futuro orientato a strade sempre più sicure.

Sullo stesso tema, a chiudere la mattinata, **Efficient Driving** ha riportato al centro il "fattore umano". Nel workshop condotto



IVECO, Prometeon, Volvo Trucks ed Efficient Driving sono stati i protagonisti dei quattro workshop di approfondimento della giornata bresciana.





EVENTI

da Manuel Nardin, Trainer specializzato che cura il progetto Safer Truck, un simulatore di guida ha mostrato come il comportamento del conducente incida direttamente non solo sulla sicurezza, ma anche sui consumi e sull'impatto ambientale. La tecnologia, da sola, non basta: è l'uso consapevole degli strumenti che trasforma il mezzo in un alleato. Insomma, un messaggio chiaro per tutti: investire nella sicurezza è un bene per tutti.

IL CONVEGNO – L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA

Focus della giornata, il convegno istituzionale del pomeriggio, moderato da Luca Barassi, direttore di Trasportare Oggi, e Fabrizio Dalle Nogare, giornalista di Vado e Torno. Il titolo, "Intelligenza artificiale e incidentalità: connettività e digitalizzazione a supporto della sicurezza del trasporto", ha sintetizzato il filo conduttore di un dibattito che ha visto protagonisti esponenti di rilievo del trasporto e della logistica.

In apertura, un contributo di **Euro NCAP**, che organizza sessioni di test per certificare la sicurezza dei veicoli per mezzo di parametri consolidati, ha offerto una fotografia puntuale del ruolo delle tecnologie nel

nostro settore: a livello europeo l'89% degli incidenti che coinvolgono i camion interessano pedoni e ciclisti, con il 73% degli incidenti che avvengono nelle città. Dati che evidenziano l'urgenza di diffondere le tecnologie di assistenza alla guida anche nel trasporto industriale.

Paolo Volta, coordinatore didattico di evenT, ha offerto una lettura lucida del contesto nazionale. Partendo dai dati sulla sicurezza e sulla digitalizzazione del trasporto in Italia, ha evidenziato come il

settore presenti ancora diverse criticità strutturali: un parco veicolare mediamente anziano, un livello di digitalizzazione disomogeneo tra le imprese e una formazione spesso episodica. Ha inoltre sottolineato che la tecnologia, pur essendo un acceleratore fondamentale, non può da sola colmare questi divari: serve una visione di sistema che unisca investimenti, politiche di supporto e competenze professionali. Solo così - ha concluso - sarà possibile tradurre l'innovazione in sicurezza reale.



Marco Giletta, Vice President Sales Applications Continental Europe di Oracle

Alessandro Peron, Segretario Generale di FIAP



e in un vantaggio competitivo duraturo per tutto il comparto.

Partendo da alcuni casi applicativi che hanno beneficiato dello sviluppo tecnologico e digitale, **Marco Giletta**, Vice President Sales Applications - Continental Europe di Oracle, ha illustrato come l'intelligenza artificiale e l'analisi predittiva dei dati possano anticipare criticità operative e ridurre gli incidenti. Non più una risposta "a valle", ma una prevenzione costruita in tempo reale.

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha invece sottolineato come la transizione digitale non possa prescindere da un rinnovamento del parco veicolare: "La tecnologia salva vite solo se viaggia su mezzi moderni. Senza ricambio, l'innovazione si ferma ai convegni".

A sostegno di questa tesi, **Alessandro Peron**, segretario generale della FIAP (Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali),

secondo il quale la sicurezza non è solo una questione tecnologica, ma organizzativa e culturale. Tempi di carico, turni di guida, stress operativo e infrastrutture sono fattori determinanti.

Marco Mazzocco, CEO e fondatore di Efficient Driving, ha ribadito con forza l'importanza della formazione continua, sottolineando come essa debba essere parte integrante dell'attività lavorativa e non confinata ai giorni di riposo di autisti e operatori. Solo riconoscendo alla formazione il giusto spazio e valore, ha spiegato, il settore potrà diventare davvero aggiornato, consapevole e orientato alla sicurezza.

Nel corso del dibattito è emersa, dunque, una consapevolezza condivisa: la sicurezza non è un risultato di un singolo attore, ma un processo collettivo che coinvolge costruttori, autotrasportatori, istituzioni e committenti. La digitalizzazione e

l'intelligenza artificiale offrono strumenti straordinari, ma il loro potenziale si realizza solo se supportato da formazione, cultura e investimenti mirati.

La revisione della General Safety Regulation (GSR) europea, citata più volte, rappresenta un passo fondamentale in questa direzione: una normativa che impone standard sempre più elevati e che spinge l'intero settore verso l'adozione di sistemi avanzati di sicurezza.

INNOVATION AWARD 2025 A SAFER TRUCK

Uno dei momenti più attesi della giornata è stato la consegna dell'Innovation Award 2025, assegnato al progetto Safer Truck di Efficient Driving.

Ideato da Marco Mazzocco, il Safer Truck è definito come "il primo veicolo laboratorio mobile per la formazione degli autisti di mezzi pesanti": una piattaforma itinerante che unisce tecnologia, simulazione e didattica esperienziale per diffondere una cultura della sicurezza realmente applicata.

Si tratta di un camion speciale, omologato per finalità formative e sperimentali, equipaggiato con le tecnologie più avanzate oggi disponibili nel mondo dei trasporti. In pratica, una vera e propria aula mobile su ruote, dove l'esperienza diretta diventa parte integrante del percorso di apprendimento.

A bordo trovano spazio sistemi ADAS di ultima generazione, con frenata automatica, mantenimento di corsia, radar e telecamere; un Alcoholock con riconoscimento biometrico; sistemi di fissaggio carichi certificati, come CoilFix e Span-set, con misuratori di tensione integrati; un innovativo aggancio automatico



Marco Mazzocco, fondatore e CEO di Efficient Driving

Massimo Artusi
Presidente di Federauto

Paolo Volta, docente di Logistica
e Coordinatore didattico evenT

innovationT 2025



semirimorchio IOST KKS; dashcam intelligenti per il monitoraggio dello stile di guida; sensori TPMS Prometeon di nuova generazione per il controllo degli pneumatici; depuratori d'aria Grenova per il comfort dell'autista; e strumentazioni sperimentali dedicate all'analisi dei comportamenti di guida.

La giuria ha premiato il progetto per aver saputo coniugare innovazione tecnica e formazione umana, creando un modello replicabile che integra strumenti digitali, tecnologie ADAS e percorsi di addestramento sul campo.

Nel ricevere il riconoscimento, Mazzocco ha ribadito che la formazione deve essere parte integrante dell'attività lavorativa, non un compito aggiuntivo da svolgere nei giorni di riposo, perché solo investendo tempo e risorse nella crescita delle competenze si può costruire un settore più sicuro e consapevole. Come ha più volte ricordato lui stesso, *"il Safer Truck non trasporta merci, ma cultura della sicurezza"* — una frase che sintetizza perfettamente lo spirito del progetto e la direzione verso cui si muove oggi il trasporto responsabile.

I MOMENTI DI NETWORKING

Oltre ai contenuti tecnici e istituzionali, innovationT ha confermato anche la sua vocazione relazionale. Durante la giornata, i partecipanti hanno potuto toccare con mano tre veicoli all'avanguardia anche sul versante della sicurezza. Il

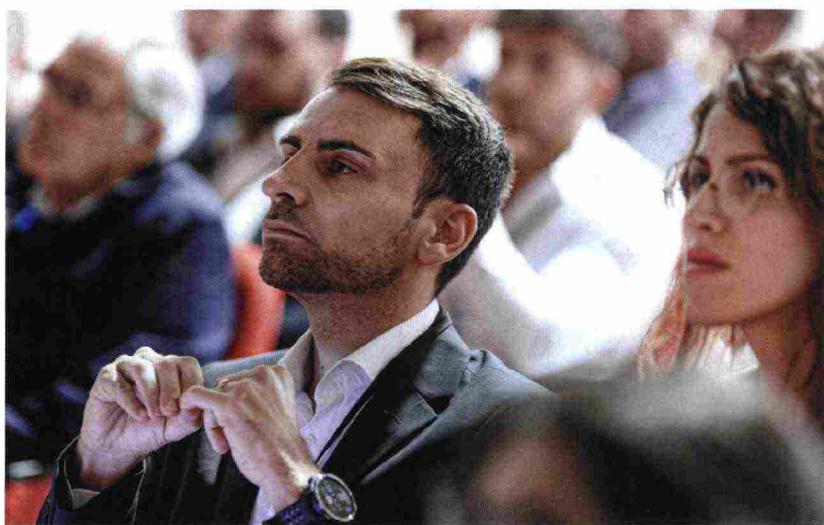
piazzale antistante l'ingresso del museo, infatti, ha ospitato un trattore Volvo FM Electric, un IVECO S-Way da 580 cavalli con livrea celebrativa dei 50 anni della Casa torinese e una combinazione trattore-semirimorchio curata da Efficient Driving e attrezzata con le ultime tecnologie disponibili per massimizzare la sicurezza dell'autista, ma soprattutto del carico. Dopo i workshop del mattino, i partecipanti hanno avuto l'occasione di visitare il Museo Mille Miglia, che ha ospitato l'evento. Un percorso immersivo tra vettture storiche, fotografie e cimeli dell'epoca d'oro dell'automobilismo italiano.

Il pranzo e l'aperitivo finale hanno poi

favorito momenti di networking tra aziende, operatori e giornalisti del settore, dimostrando che l'innovazione nasce anche dal dialogo informale, dalle collaborazioni e dalle idee condivise.

VERSO INNOVATION 2026

Con la seconda edizione, innovationT si conferma un punto di riferimento per chi vive il mondo del trasporto e della logistica. Non solo un evento di aggiornamento, ma una piattaforma di dialogo dove industria, istituzioni e operatori possono costruire insieme il futuro del settore. L'appuntamento è già fissato per il prossimo anno con innovationT 2026! 



CONVEGNO FLEET&MOBILITY SUL FUTURO DEL BIO FUEL

Biocombustibili: leggi chiare e sinergie tra operatori

di Roberta Mordini (Ufficio Comunicazione ACI)

L'Automobile Club d'Italia ha ospitato il convegno "Campo Largo - Bio Fuel", organizzato dal Centro Studi Fleet&Mobility e promosso da Q8 Italia come occasione di confronto sull'impiego dei biocarburanti nel prossimo futuro. L'incontro ha visto la partecipazione di importanti player di diversi settori strategici per l'Italia, che hanno evidenziato dubbi e speranze, con i dati alla mano, per una transizione energetica del Paese sostenibile, accessibile e condivisa. I relatori dell'evento, presentato dal prof. Pierluigi Del Viscovo del centro studi organizzatore dell'evento, sono stati: il Presidente dell'Unione Energie per la Mobilità UNEM, Giovanni Murano; il Presidente Coldiretti, Ettore Prandini; il Presidente Federauto, Massimo Artusi; il Vicepresidente di Confagricoltura, Sandro Gambuzza; il Direttore Renewable Energy & Supply Chain Q8, Raffaele Iollo; il Direttore della Fondazione Caracciolo ACI, Francesco Scotto; il Direttore Editoriale Automotive di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini; il giornalista del Sole 24 Ore, Mario Cianflone.

Il dibattito ha acceso i riflettori sul fatto che i biofuel rappresentino una risorsa già disponibile, ma la loro adozione su larga scala richiede gradualità, politiche coerenti, investimenti e sinergia tra gli operatori e le istituzioni pubbliche.

Il passaggio verso nuove forme energetiche deve tener conto dell'attuale struttura di mercato, con una trasformazione graduale degli impianti e dei processi industriali, sostenendo la transizione verso carburanti e tecnologie green in modo dolce, in modo da garantire il mantenimento degli equilibri socio economici del settore. Le nuove forme di alimentazione energetica, almeno inizialmente, andranno inoltre ad affiancarsi e non a sostituire quelle fossili, a causa del continuo aumento della domanda di energia a livello mondiale e dei tempi necessari per i nuovi processi ad entrare a regime.



Esponenti dell'industria energetica, agricola e automobilistica si sono confrontati nel corso del convegno "Campo Largo - Bio Fuel" su ruolo e prospettive dei biocarburanti nella transizione ecologica.

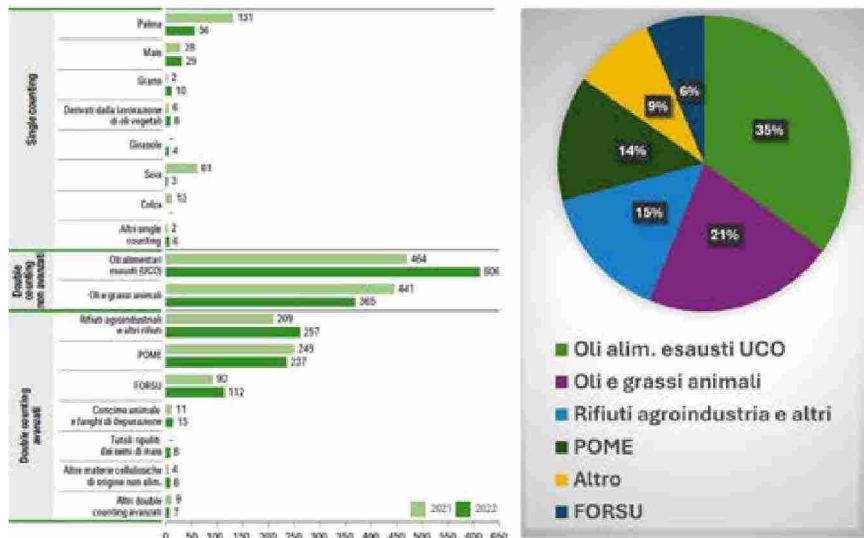
SCENARIO: FONTI ATTUALI E NORME

Secondo il **rapporto della Commissione Europea** sullo stato dell'Unione dell'Energia 2023, il consumo di biocarburanti nel settore dei trasporti ha raggiunto 16,5 milioni di tonnellate equivalenti petrolio nel 2021, con un aumento del 39% rispetto al 2013. Il **biodiesel** (composto sia da FAME - esteri metilici degli acidi grassi, che da HVO - olio vegetale idrotrattato) domina il mercato, coprendo il 77% del consumo green nel settore automotive. Seguono il bioetanolo con un quinto della domanda, il biometano e altri biocarburanti liquidi con livelli ancora marginali. Sul fronte della produzione, l'**European Biodiesel Board (EBB)** segnala una

stagnazione nella produzione di biodiesel (FAME + HVO) a causa dell'incertezza regolatoria, con un aumento di materiale waste-based come biocarburante: nel 2024 circa il 55% del **biodiesel europeo** è prodotto da fonti di scarto. Alcuni Paesi giocano un ruolo di leadership: la **Germania** è tra i più grandi produttori, mentre altri come **Francia, Italia, Spagna e Paesi Bassi** contribuiscono in modo significativo sia alla produzione che al consumo. Da un punto di vista normativo, dopo la necessaria calibratura delle previsioni del Green Deal, l'Unione Europea punta, con la direttiva RED III, a innalzare al 45% la quota di rinnovabili entro il 2030, con specifici target anche per il settore dei trasporti.



**Biocarburanti sostenibili immessi in consumo in Italia
per tipologia di materia prima (migliaia di tonnellate) - Anni 2021-2022**



Fonte: GSE

In questo quadro i biocarburanti avanzati — ottenuti da residui agricoli, oli esausti e scarti vari — sono considerati la soluzione più sostenibile, grazie alla ridotta competizione con la filiera alimentare e al minor impatto su biodiversità e uso del suolo.

La biomassa sostenibile disponibile, stimata fino a 1,2 miliardi di tonnellate, sarebbe sufficiente a coprire il fabbisogno di biofuel nei trasporti entro il 2050, ma trasformare potenziale in disponibilità commerciale richiede infrastrutture, filiere logistiche e garanzie di sostenibilità

per evitare concorrenza con la produzione alimentare e impatti sulla biodiversità.

LA CHANCE DEL BIOFUEL

Per l'automotive, i carburanti low carbon permettono già oggi una drastica riduzione delle emissioni well-to-wheel, come dimostrato dal *Tour d'Europe*, che ha attraversato venti Paesi europei con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni sul contributo dei carburanti ottenuti da materie prime rinnovabili.

Il tour ha dimostrato che l'impiego di HVO, bioetanolo ed altri blend porta un taglio della CO₂ fino al 77%, con un miglioramento immediatamente misurabile per il parco circolante esistente. Questo comporta benefici ambientali senza dover aspettare la sostituzione completa del parco auto.

La conversione della filiera italiana a Low Carbon Fuels (LCF) richiede investimenti significativi, intorno ai **7,3 miliardi di euro**, per modernizzare gli impianti, produrre HVO, FAME ed e-fuels e potenziare la logistica. In confronto, l'esborso equivalente in uno scenario "full electric" è stato valutato nell'ordine di oltre **60 miliardi**. Questi numeri suggeriscono che la transizione tramite i biocarburanti può risultare più modulare e meno impattante nel breve periodo per la spesa pubblica.

A ciò si aggiunge la questione fiscale: oggi oltre la metà del prezzo dei carburanti è determinato dalle accise, che portano nelle casse dello Stato un ammontare di circa 20–25 miliardi di euro ogni anno.

La fotografia finale indica quindi un'Europa che contribuisce per meno dell'1% alle emissioni di CO₂ generate dal trasporto su gomma, ma che si trova a sostenere il peso maggiore delle politiche di decarbonizzazione. In questo contesto, i biocarburanti appaiono una soluzione immediatamente praticabile, capace di ridurre le emissioni senza mettere a rischio la filiera automobilistica e quella agricola. Tuttavia, solo un approccio integrato — che non opponga l'elettrico al biofuel, ma li consideri complementari — potrà garantire una transizione realmente sostenibile, equa ed applicabile.

Rispetto all'elettrificazione, il passaggio ai biocarburanti appare vantaggioso come strategia di medio periodo: ha costi d'investimento iniziali più bassi, comporta benefici climatici immediati e produce minori shock sociali ed economici nel breve termine.

L'Europa vede nei biocarburanti non soltanto un mezzo per ridurre le emissioni, ma anche un elemento centrale per costruire un sistema energetico più sicuro, diversificato e sostenibile.

Tuttavia, il successo dipenderà dalla capacità dell'Unione di superare le barriere attuali: garantire politiche stabili, rafforzare la tracciabilità e la sostenibilità, nonché pianificare investimenti a lungo termine. Se ben supportati, i biocarburanti potranno dare fin da subito un supporto concreto e socialmente sostenibile alla transizione energetica della mobilità europea.

La produzione di biofuel cresce del 3% all'anno ('000 b/g)



Attualità



Allarme automotive

"Il rilancio del settore automotive è una priorità nazionale": le associazioni di settore Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae firmano una lettera congiunta alle istituzioni, per denunciare la grave crisi e suggerire le misure urgenti per affrontarla

a cura di Manuela Battaglino

In occasione del Salone Auto Torino 2025, lo scorso settembre, Unrae ha concepito e promosso la tavola rotonda "Rilanciare l'Automotive in Italia: una visione condivisa", ospitata nella Sala da ballo di Palazzo Reale, che ha visto la partecipazione congiunta dei presidenti di Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae. L'iniziativa, decisiva in questo cruciale momento che il settore sta vivendo, particolarmente nel nostro paese, ha portato alla produzione di un documento strategico importante: una lettera congiunta delle sei associazioni, indirizzata al Presidente del Consiglio dei ministri, ai ministri competenti (Mimit, Mase, Mef, Mit), ai principali rappresentanti parlamentari e ai rappresentanti degli enti locali.

Un documento per l'emergenza

Nel documento, le associazioni, in rappresentanza dell'intero settore automotive italiano, hanno sottolineato la "gravità senza precedenti" della crisi che investe il settore, sottponendo le loro proposte urgenti per affrontarla e guidare con successo la rinascita.

Il testo denuncia come il settore automotive italiano, in tutti i suoi comparti - autovetture, veicoli commerciali leggeri, veicoli industriali, autobus e rimorchi e semirimorchi - versi in un autentico stato di emergenza, a causa di criticità concomitanti. In primis, la stagnazione del mercato, in continuo calo nel corso dell'anno e senza alcun cenno di ripresa all'orizzonte, su volumi nettamente inferiori a livello pre-

Attualità



rezza stradale. Infine, lo stallo della transizione energetica, con una quota di mercato dei veicoli elettrici puri BEV assolutamente insufficiente (per esempio, nel comparto autovetture 5,2%, circa un quarto della media degli altri Paesi europei, 19,1%, e ancora inferiore negli altri compatti) e con un livello di emissioni delle nuove immatricolazioni lontanissimo dagli obiettivi fissati dalle norme europee. "Tutti questi fattori simultanei", sottolinea il documento, "testimoniano l'urgente necessità di un'azione corale per proteggere e rilanciare il settore automotive nazionale in tutti i suoi compatti".

Intervenire subito: sei priorità

Per affrontare questa situazione, le associazioni hanno individuato sei punti prioritari sui quali ritengono indispensabile un intervento in tempi rapidi.

Innanzitutto, occorrono stabilità e chiarezza nelle misure incentivanti a carattere strutturale, cioè misure di sostegno per la diffusione di veicoli a basse e zero emissioni che siano semplici, strutturali e di lungo periodo, con uno stretto coordinamento fra tutti i ministeri competenti (Mase, Mef, Mimit, Mit), per dare fiducia e visibilità prospettica a clientela e operatori. Poi, occorre un Piano nazionale

INTERVENIRE SUBITO: SEI PRIORITY

Secondo le associazioni del settore automotive Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae, le sei priorità di intervento per affrontare la crisi dell'automotive in Italia sono:

1. Stabilità e chiarezza nelle misure incentivanti, semplici e strutturali
2. Un piano nazionale per le infrastrutture di ricarica e le altre alimentazioni
3. La riforma della fiscalità sull'auto aziendale, allineata alle best practices europee
4. Il sostegno concreto alla filiera industriale e artigianale italiana
5. Un supporto chiaro e trasparente alla clientela, per accompagnarla nella transizione
6. La valorizzazione culturale dell'automobile e del trasporto su gomma come motore economico e sociale del Paese

pandemico (2019): per esempio, nel comparto autovetture al -21,5% nei primi 8 mesi del 2025. Quindi, la conclamata crisi della filiera industriale, legata anche alle condizioni del mercato nazionale ed europeo, con la produzione di veicoli ridotta al minimo storico: una situazione che sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana. A ruota, il continuo invecchiamento del parco circolante, tra i più anziani d'Europa con i suoi 13 anni di età media per il settore autovetture, rispetto agli 11,5 anni del 2019 e ai 7,9 anni del 2009, e ancora più marcato nei compatti dei veicoli pesanti e di quelli trainati, con effetti particolarmente negativi sia sotto l'aspetto ambientale sia della sicu-



Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae sono i firmatari della lettera inviata dalle associazioni italiane dell'automotive alle istituzioni

Attualità



In Italia, la transizione energetica è in stallo: con la quota di veicoli elettrici di quattro volte inferiore rispetto alla media europea



Occorrono stabilità e chiarezza negli incentivi che devono essere semplici e strutturali

AUTOMOTIVE ITALIA: LA CRISI PER PUNTI

Nel documento delle associazioni automotive viene ribadita la "gravità senza precedenti" della crisi che investe il settore in Italia, definita da:

- Mercato stagnante, con volumi ben al di sotto dei livelli pre-pandemia Covid
- Produzione nazionale ridotta ai minimi storici
- Parco circolante che invecchia rapidamente, con conseguenze negative sull'ambiente e sulla sicurezza
- Transizione energetica in stallo, con una quota di veicoli elettrici quattro volte inferiore rispetto alla media europea

per le infrastrutture di ricarica elettrica e per le altre alimentazioni con un cronoprogramma che fissi obiettivi cogenti per accelerare l'installazione e l'attivazione di colonnine di potenza adeguata, così come di tutti gli altri sistemi di distribuzione di vettori energetici puliti, interoperabili e di facile utilizzo per tutte le categorie di veicoli, assicurandone una diffusione omogenea in aree urbane, zone periferiche e reti stradali e autostradali, con un coordinamento nazionale che garantisca la semplificazione delle procedure autorizzative e paesaggistiche e la effettiva erogazione dei fondi stanziati, per rendere l'Italia pronta alla sfida europea della mobilità sostenibile e pluri-tecnologica. Accanto a ciò, occorre introdurre interventi normativi e regolatori, in ambito tariffario, in grado di ridurre il prezzo dell'energia per gli utenti che utilizzano le infrastrutture pubbliche o private, attraverso misure temporanee capaci di sostenere i cittadini e le imprese in questa fase iniziale. Quindi, serve una riforma della fiscalità sull'auto aziendale con un allineamento del sistema fiscale alle best practices europee in tema di deducibilità, detraibilità e tempi di ammortamento, con

regole che favoriscano il rinnovo delle flotte aziendali e del parco veicoli da lavoro, motori della crescita di mercato e della transizione energetica, generando benefici ambientali, economici e occupazionali, ma anche erariali, e migliorando la competitività internazionale delle imprese italiane.

È poi necessario il sostegno alla filiera industriale e artigianale italiana con un concreto supporto agli operatori del settore lungo l'intera catena del valore, dai componentisti ai concessionari, per gestire la transizione tecnologica, rafforzando gli strumenti per la riconversione industriale, incentivando la ricerca e lo sviluppo su tecnologie chiave, e investendo nella formazione delle competenze necessarie a mantenere la competitività globale della filiera italiana. Anche il supporto alla clientela emerge come priorità, prevedendo l'accompagnamento di consumatori e aziende clienti in questo cambiamento, con informazioni chiare e neutrali e una visione di medio-lungo periodo su regole, divieti e misure incentivanti così da aumentare la serenità sulla scelta del veicolo, offrire garanzie su sicurezza e sostenibilità ed evitare che i clienti restino spaesati o esclu-



Il parco circolante è sempre più vecchio (13 anni la media italiana), con conseguenze negative sia sull'ambiente sia sulla sicurezza

si dalla transizione. Occorre una particolare attenzione e il coordinamento tra le regole di circolazione regionali e comunali, alla parità di diritti e obblighi degli utenti delle strade. Infine, bisogna valorizzare la cultura dell'automobile e del trasporto merci su gomma come moltiplicatore fondamentale dell'attività economica e benessere nazionale, con un'attività di comunicazione istituzionale per aiutare i cittadini a riconoscere l'auto, e più in generale

i veicoli su gomma, non solo come mezzo di trasporto, ma come elemento culturale e identitario, capace di generare passione, design, innovazione, trasferimento tecnologico, indotto nei settori economici più disparati, flussi turistici, connessione tra territori e comunità, valorizzando tutte le soluzioni disponibili e tutti gli operatori presenti sul mercato, aderendo al principio della pluralità tecnologica e la libertà di scelta dei consumatori.

Le associazioni firmatarie si sono rese disponibili a partecipare a occasioni di confronto diretto, costante e strutturato sulle esigenze del settore automotive, senza escludere o sostituire altri organismi o iniziative istituzionali già in essere, per un approfondimento strategico con l'analisi, l'elaborazione e la realizzazione di proposte puntuali e sostenibili.

Fare sistema

Nel corso dell'evento, Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae, ha ricordato l'importanza del "fare sistema" in una fase di sofferenza cronica per il settore, commentando: "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. Ora è indispensabile un impegno comune per salvaguardare e rilanciare il settore in tutti i suoi ambiti, attraverso misure chiare, puntuali e non discontinue". Le associazioni si sono dette pronte altresì a un confronto diretto, costante, coordinato e strutturato con le istituzioni, a tutti i livelli, per approfondire le esigenze del settore ed elaborare proposte concrete e sostenibili. ■



Aci, Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae denunciano come il settore automotive italiano versi in un autentico stato di emergenza



AUTO
Web

AUTO ITALIA: FEDERAUTO, QUADRO NORME UE CREA SCONCERTO, DAR RETTA AL MERCATO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 gen - "Il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato - soprattutto nella parte di privati e società - che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo". Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente Federauto, a commento dei dati sulle immatricolazioni del 2025 in Italia che invita l'Ue a "dar retta al mercato".

"Se riguardo al tema di incentivazione e' ormai tanto indiscutibile quanto ineluttabile mettere mano alla politica fiscale italiana, terminando la stagione dei bonus, non contribuisce a diradare la confusione l'annuncio del nuovo pacchetto normativo presentato dalla Commissione a seguito della richiesta - dei governi e dei produttori - di una maggiore flessibilità nel Regolamento CO2" secondo Federauto. "L'abbattimento del 10% delle emissioni della CO2 lasciato alle motorizzazioni termiche - continua Artusi - certamente non corrisponde alla domanda reale del mercato, così come continua ad essere irrealistico pensare di ridurre del 90% le emissioni (al terminale di scarico) mediante la diffusione massiva delle Bev considerato che nel mercato Ue la quota delle Bev si aggira intorno al 18% dell'immatricolato".

Il mercato auto 2025 in Italia chiude in calo ma premia il lusso

1 Gennaio 2026

Il mercato auto 2025 in Italia conclude il percorso annuale con un bilancio che riflette le incertezze di un settore globale in profonda mutazione.

Le statistiche finali indicano una flessione del 2,1% portando il volume delle vendite a quota **1.525.722** unità nell'arco dell'intero periodo. Il risultato di dicembre mostra un incremento del 2,2% derivante dai contributi statali dedicati alla mobilità a zero emissioni.

Mercato auto 2025, il dibattito sulla transizione energetica coinvolge le istituzioni europee e le richieste di flessibilità del mercato automobilistico

La crisi delle immatricolazioni colpisce la zona euro con perdite in Francia e Germania dove i livelli rimangono sotto il periodo prepandemico. **Massimo Artusi** dichiara che *“l'abbattimento del 10% delle emissioni della CO2 lasciato alle motorizzazioni termiche certamente non corrisponde alla domanda reale del mercato”*.

La politica dell'**Unione Europea** riceve critiche per un approccio ideologizzato che ignora l'impatto prodotto durante l'intero ciclo di vita delle batterie. **Gian Primo Quagliano** del [Centro Studi Promotor](#) evidenzia la necessità di un piano per risarcire i danni arrecati all'industria e ai lavoratori del settore dell'automobile.

Il comparto del **noleggio** registra gli incrementi maggiori con un saldo positivo del **12,5%** compensando in parte il calo degli acquisti privati. L'elettrico puro segna un balzo del **107,3%** a dicembre raggiungendo una quota di mercato del 11,1% nel mese conclusivo dell'anno. La Commissione Europea deve integrare i **biocarburanti** come soluzioni per contribuire al raggiungimento dei traguardi ambientali fissati per i prossimi dieci anni.

Le prestazioni delle automobili elettriche mostrano un aumento del **25,3%** testimoniando l'interesse dei consumatori verso le nuove soluzioni di trazione alternativa.



Federauto: mercato auto dicembre +2,2%

Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di dicembre 2025 totalizza 108.075 immatricolazioni di autovetture nuove rispetto alle 105.726 di dicembre 2024, segnando +2,7%.

«Il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato – soprattutto nella parte di privati e società – che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo». Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente Federauto.

Aggiunge Artusi: «Se riguardo al tema di incentivazione è ormai tanto indiscutibile quanto ineluttabile mettere mano alla politica fiscale italiana, terminando la stagione dei bonus, non contribuisce a diradare la confusione l'annuncio del nuovo pacchetto normativo presentato dalla Commissione a seguito della richiesta – dei governi e dei produttori – di una maggiore flessibilità nel Regolamento CO2. Anzi, l'abbattimento del tabù del 100% per la produzione di auto solo elettriche sembra tesa unicamente a ottenere i titoli dei giornali e a manipolare la pubblica opinione, mentre su quello striminzito -10% attribuito al termico e ai biocarburanti vengono introdotti una serie di paletti, coinvolgendo anche l'improbabile acciaio green in un gioco di crediti e risparmi difficile da interpretare, tali da richiamare antica usanza di dare qualcosa con una mano e riprendersela con l'altra. L'abbattimento del 10% delle emissioni della CO2 lasciato alle motorizzazioni termiche, peraltro, certamente non corrisponde alla

domanda reale del mercato, così come continua ad essere irrealistico pensare di ridurre del 90% le emissioni (al terminale di scarico) mediante la diffusione massiva delle BEV considerato che nel mercato UE la quota delle BEV si aggira intorno al 18% dell'immatricolato».

Continua Artusi: «Ma è tutto il complesso del nuovo pacchetto Automotive che punta ancora, sempre e soltanto sulla motorizzazione elettrica, con sostegni ingenti per la produzione di batterie e gli incentivi per le auto utilitarie, in un inseguimento sanguinoso delle tecnologie cinesi che sta provocando la chiusura di interi stabilimenti dell'automotive, dei produttori di componenti e dei concessionari europei. Quella della Commissione, dunque, non è una retromarcia ma pura cosmesi normativa, con la prosecuzione pervicace, verso lo stesso obiettivo di una produzione tutta e solo elettrica, rinviata forse solo di qualche anno.

Se la Commissione avesse davvero voluto cambiare rotta, avrebbe dovuto non solo riconoscere formalmente – come ha fatto – i biocarburanti come “renewable fuels”, e quindi idonei a contribuire a quel 90% di emissioni zero, ma avrebbe dovuto conseguentemente rinunciare anche allo strampalato criterio di misurazione delle emissioni al tubo di scarico (ciclo Tank-to-Wheel) che di fatto obbliga alla trazione elettrica, ignorando l'impatto che essa produce a monte (ad es. estrazioni minerarie), nell'utilizzo del veicolo (ad es. fonti della produzione elettrica) e a valle (ad es. riciclo del mezzo e dei componenti elettronici)».

Conclude il Presidente Federauto: «È dunque fortemente auspicabile che la proposta della Commissione venga largamente emendata in questo senso dal Parlamento europeo e che ciò venga fatto al più presto possibile, per evitare che decisioni più razionali e aderenti al mercato arrivino prima che sia troppo tardi. L'appello è “si dia retta al mercato”».

Passiamo ora all'analisi della struttura del Mercato Auto: il lieve incremento del mese di Dicembre non riesce a portare in pareggio il 2025, che chiude in negativo.

Anche nel mese di Dicembre 2025 i Privati registrano un segno

negativo (-3,49%), suggerendo forse il Leit Motiv di quest'anno: nei dodici mesi il canale dei Privati perde il 9,3%, pari ad un'emorragia di quasi 85.000 immatricolazioni (il canale rappresenta il 54,1% del Mercato Auto, -4,5 p.p. rispetto al 2024).

Questa situazione, molto pesante da un punto di vista numerico, non può di fatto essere compensata dall'andamento positivo degli altri canali di vendita. Se da un lato, infatti, le Autoimmatricolazioni registrano nell'anno un incremento del +3% (+5.000 vetture, pari al 12% di q. di m.), è il canale del Noleggio che ha registrato gli incrementi più sostanziosi: +12,5% rispetto al 2024, pari ad un saldo netto di circa 48.350 vetture in più (il canale rappresenta il 28,5% del totale mercato).

Tutto ciò, come dicevamo, comporta il saldo negativo del 2025, rappresentato da una flessione del 1,9% circa (-29.309 vetture immatricolate).

Passando ora alle alimentazioni, non possiamo che confermare, anche in questo caso, l'andamento dell'anno appena passato: in calo le alimentazioni tradizionali, in forte rialzo Elettrico, Ibrido e Plug-In. Vediamo nel dettaglio.

Nel mese di Dicembre 2025 l'Elettrico ha segnato un incremento del +107,3% (+6.200 vetture), arrivando a rappresentare una quota di mercato pari al 11,1%. Lo stesso dicasì per il 2025: incremento percentuale pari al +45,76% (+29.614 vetture immatricolate) che portano le BEV a rappresentare il 6,2% del totale mercato.

In crescita il canale dell'Ibrido (Mild + Full): +11,8% (44% q.di m.) a Dicembre 2025, +9,7% nel cumulato 2025 (44,8 q. di m.). Stesso discorso per il canale PHEV, in crescita sia a Dicembre (+137,3%) che nel consuntivo annuo (+68,6%), in cui rappresenta il 5,7% del mercato.

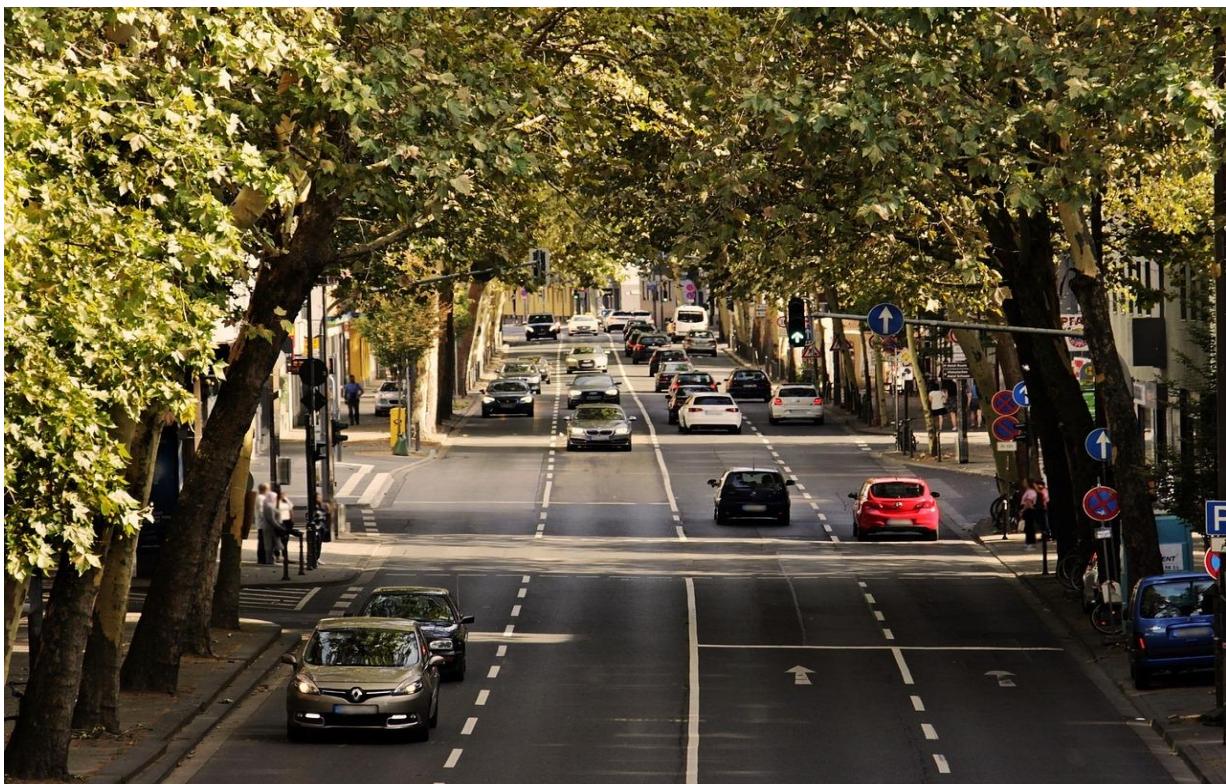
Come anticipato, perdono le alimentazioni tradizionali: Benzina (-30% a Dicembre, -18% nel cumulato), Diesel (-30,2% a Dicembre, +31,6% nel cumulato) e GPL (-1,2% a Dicembre, -2,7% nel cumulato).

Negli ultimi tre giorni di Dicembre 2025 è stato immatricolato il 29,8% del totale mercato.

DIRETTORE RESPONSABILE FRANCESCO CARRASSI

3 GENNAIO 2026

MERCATO AUTO, ALTRO DICEMBRE IN ROSSO



AGIPRESS – Dicembre 2025 registra una lieve crescita del mercato auto italiano: secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le immatricolazioni sono state 108.075, in aumento del 2,2% rispetto allo stesso mese del 2024. Un risultato che però non basta a salvare l'anno, che si chiude complessivamente con un calo dell'1,9% (-29.309 vetture).

Per Massimo Artusi, presidente di Federauto, il dato conferma le criticità strutturali del settore: politiche di incentivazione discontinue, incertezza normativa europea e una spinta ideologica verso l'auto elettrica che non rispecchia la reale domanda del mercato. Artusi critica il nuovo pacchetto Automotive della Commissione UE, definendolo una “cosmesi normativa” che continua a puntare quasi esclusivamente sulle BEV, ignorando alternative come i biocarburanti e l'impatto complessivo dell'elettrico lungo l'intero ciclo di vita. L'appello è chiaro: «Si dia retta al mercato».

Privati in forte calo, cresce il noleggio

L'analisi dei canali di vendita evidenzia il vero nodo del 2025: il crollo dei privati. A dicembre il canale perde il 3,49% e sull'intero anno il calo raggiunge il 9,3%, pari a circa 85.000 immatricolazioni in meno. I privati rappresentano comunque oltre la metà del mercato (54,1%), ma con una quota in forte riduzione.

A compensare solo in parte sono le auto-immatricolazioni (+3%) e soprattutto il noleggio, che segna un robusto +12,5% nel 2025, con oltre 48.000 vetture in più e una quota di mercato del 28,5%.

Elettrico e ibride in crescita, crollano benzina e diesel

Sul fronte delle alimentazioni, il trend è netto: continuano a perdere le motorizzazioni tradizionali, mentre crescono elettrico e ibride. A dicembre le auto elettriche raddoppiano (+107,3%), raggiungendo l'11,1% di quota mensile. Nel 2025 le BEV crescono del 45,8%, ma restano limitate al 6,2% del mercato totale.

Molto forti anche le ibride (mild e full), che sfiorano il 45% di quota annua, e le plug-in hybrid, in crescita del 68,6% nel 2025. In netto calo benzina e diesel, con flessioni a doppia cifra, così come il GPL.

Da segnalare infine l'elevata concentrazione delle immatricolazioni: negli ultimi tre giorni di dicembre è stato registrato quasi il 30% del totale mensile, a conferma di un mercato sempre più condizionato da strategie commerciali e scadenze fiscali.



Finalmente più numeri sul mercato dei camion: Federauto entra nelle statistiche e svela i dati per marca

Il mercato dei veicoli industriali sopra le 3,5 tonnellate dispone da questo mese di una nuova fonte statistica. Accanto ad Anfia e Unrae, anche Federauto inizia a diffondere dati mensili e annuali di immatricolazione, elaborati su base ministeriale e disaggregati per marca. Numeri che descrivono un 2025 in lieve flessione, con il diesel ancora dominante e l'elettrico confinato a nicchie molto specifiche

Di [Redazione](#)

12 Gennaio 2026

L'autotrasporto è tradizionalmente un settore povero di statistiche tempestive e dettagliate. Per questo, l'ingresso di un nuovo soggetto nell'analisi del mercato dei veicoli industriali rappresenta una novità tutt'altro che secondaria. Da questo mese, infatti, anche Federauto affianca Anfia e Unrae nella diffusione dei dati di immatricolazione dei veicoli commerciali sopra le 3,5 tonnellate di PTT, elaborando su base ministeriale numeri mensili e annuali, con un livello di trasparenza inedito grazie alla disaggregazione per marca.

Un contributo che consente di leggere con maggiore precisione l'andamento di un mercato in lieve contrazione, ancora saldamente ancorato al diesel e con le trazioni alternative lontane da una reale affermazione.

Andamento complessivo del mercato

Nel 2025 il settore dei veicoli industriali >3,5 t ha registrato un calo del **3,72%**, fermandosi a **27.005 veicoli** contro i 28.049 del 2024. Come sempre, la quota maggiore del mercato resta nelle mani delle motorizzazioni diesel, che hanno immatricolato **25.993 unità**, pari al **96,25%** del totale (contro il 97,39% del 2024), registrando comunque una diminuzione del **4,85%**.

Le motorizzazioni a gas hanno subito una contrazione più marcata, del **30,77%**, mentre la trazione elettrica, pur mostrando un incremento percentuale appariscente del **178,77%**, resta marginale in termini assoluti: **591 veicoli**, ovvero meno di un punto e mezzo di quota sul totale, concentrati quasi interamente nella fascia sotto le 7,49 tonnellate. Sopra questa soglia, infatti, le motrici elettriche vendute sono state appena **31**.

«La 'grande spinta' ai soli EV ha finito per invertire anche la crescita dei veicoli a CNG/GNL, che oggi vantano un circolante di oltre 3.000 unità e, soprattutto tramite l'uso del Bio CNG/GNL, garantiscono un impatto ambientale minimo»

I trattori stradali, segmento di punta per peso e prestazioni, hanno segnato un calo del **6,95%**, mentre il decremento più rilevante per classe di peso si registra nella fascia dei medi. Al di sopra delle 16 tonnellate, che rappresentano l'**83% del mercato**, il calo è stato del **3,23%**, sostanzialmente in linea con quello complessivo.

Immatricolazioni di veicoli industriali >3,5 t per alimentazione – Anni 2024-2025

Alimentazione	Dicembre						Gennaio - Dicembre					
	Dic 2025	%	Dic 2024	%	Var	Diff pp	Gen-Dic 25	%	Gen-Dic 24	%	Var	Diff pp
Diesel	1.887	93,69	1.757	96,91	7,40	-3,2	25.993	96,25	27.317	97,39	-4,85	-1,1
Elettrico	62	3,08	25	1,38	148,00	1,7	591	2,19	212	0,76	178,77	1,4
GNC	60	2,98	11	0,61	445,45	2,4	346	1,28	404	1,44	-14,36	-0,2
GNL, di cui	4	0,20	7	0,39	-42,86	-0,2	63	0,23	91	0,32	-30,77	-0,1
Gasolio + GNL	4	0,20	1	0,06	300,00	0,1	35	0,13	31	0,11	12,90	0,0
Solo GNL	0	0,00	6	0,33	-100,00	-0,3	28	0,10	60	0,21	-53,33	-0,1
Diesel + Elettrico	1	0,05	13	0,72	-92,31	-0,7	12	0,04	25	0,09	-52,00	-0,0
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

Analisi per marchio

Nel confronto tra costruttori, IVECO resta il marchio più venduto con il **30% delle immatricolazioni**, nonostante un calo del **10,91%**. Segue **Scania**, in flessione del **14,05%**, **Isuzu** (-41,71%) e **Astra V.I.** (-47,77%). In controtendenza, crescono **Mercedes Trucks** (**16,42%**), **Renault Trucks** (**13,65%**) e **Mitsubishi Fuso** (**12,57%**). Più vistoso l'incremento di **Fiat**, seppure su numeri assoluti contenuti, pari a **308,11%**.

«A soli dieci anni dalla quasi totale cessazione della produzione di motori endotermici sui veicoli industriali, il mercato HDV appare ancora dominato in maniera incontrastata dal diesel. La trazione elettrica – come era ampiamente prevedibile per veicoli esigenti in termini di costi, autonomia e tempi operativi – non attecchisce e resta quasi del tutto assente al di sopra delle 7 tonnellate e mezza»

Immatricolazioni di veicoli industriali >3,5 t per classe di peso – Anno 2025

Fascia PTT	Dicembre						Gennaio - Dicembre					
	Dic 2025	%	Dic 2024	%	Var	Diff pp	Gen-Dic 25	%	Gen-Dic 24	%	Var	Diff pp
da 3,51Ton a 7,49Ton	191	9,48	138	7,61	38,41	1,9	1.800	6,67	1.669	5,95	7,85	0,7
da 7,5Ton a 16Ton	315	15,64	365	20,13	-13,70	-4,5	2.647	9,80	3.068	10,94	-13,72	-1,1
oltre 16Ton	1.508	74,88	1.310	72,26	15,11	2,6	22.558	83,53	23.312	83,11	-3,23	0,4
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

Immatricolazioni di veicoli industriali >3,5 t per marca – Anno 2025

Marca	Dicembre						Gennaio - Dicembre					
	Dic 2025	%	Dic 2024	%	Var	Diff pp	Gen-Dic 25	%	Gen-Dic 24	%	Var	Diff pp
IVECO	682	33,86	553	30,50	23,33	3,4	8.101	30,00	9.093	32,42	-10,91	-2,4
MERCEDES-BENZ TRUCKS	220	10,92	181	9,98	21,55	0,9	3.131	11,59	2.644	9,43	18,42	2,2
MAN	203	10,08	181	9,98	12,15	0,1	2.736	10,13	2.627	9,37	4,15	0,8
DAF	177	8,79	184	10,15	-3,80	-1,4	2.808	10,40	2.837	10,11	-1,02	0,3
VOLVO TRUCKS	175	8,69	144	7,94	21,53	0,7	3.154	11,68	3.166	11,29	-0,38	0,4
RENAULT TRUCKS	167	8,29	111	6,12	50,45	2,2	1.707	6,32	1.502	5,35	13,65	1,0
SCANIA	148	7,35	158	8,71	-6,33	-1,4	3.395	12,57	3.950	14,08	-14,05	-1,5
ISUZU	111	5,51	203	11,20	-45,32	-5,7	532	1,97	914	3,26	-41,79	-1,3
MITSUBISHI FUSO	56	2,78	16	0,88	250,00	1,9	188	0,70	167	0,60	12,57	0,1
FORD TRUCKS	22	1,09	20	1,10	10,00	-0,0	565	2,09	582	2,07	-2,92	0,0
ASTRA VEICOLI INDUSTRIALI	20	0,99	10	0,55	100,00	0,4	176	0,65	337	1,20	-47,77	-0,5
FOTON	14	0,70	2	0,11	600,00	0,6	28	0,10	11	0,04	154,55	0,1
FIAT	4	0,20	35	1,93	-88,57	-1,7	302	1,12	74	0,26	308,11	0,9
ALTRÉ MARCHE	15	0,74	15	0,83	0,00	-0,1	182	0,67	145	0,52	25,52	0,2
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

Scenario e prospettive 2026

Il mercato dei veicoli pesanti resta condizionato da fattori regolatori, tecnologici e geopolitici. I costruttori HDV **non hanno ancora ottenuto alcuna deroga nella gestione delle multe CO2**, e le recenti misure europee risultano contraddittorie e poco chiare.

«Ci auguriamo che la voce del mercato arrivi ai parlamentari europei, ai quali nelle prossime settimane è affidata la possibilità di modificare il pacchetto Von Der Leyen e che la Commissione Ambiente del Parlamento europeo intervenga a correggere le distorsioni che continuano ad alimentare l'incertezza degli acquirenti»

In questo contesto, le previsioni per il 2026 suggeriscono una sostanziale conferma dei livelli di immatricolazione del 2025, almeno fino all'avvio degli incentivi del **Fondo Pluriennale**, appena approvato dal Governo su istanza di Federauto insieme ad Anfia, Anita, Unatras e Unrae.

Diesel dominante, HDV in calo: i dati Federauto

Novità. Da questo mese Federauto pubblica i dati mensili e annuali del mercato dei veicoli commerciali al di sopra delle 3,5 ton di PTT. Le tabelle sono un'elaborazione di Federauto su dati del ministero dei Trasporti.

Nel 2025 le immatricolazioni dei veicoli industriali al di sopra delle 3,5 ton ha perduto il 3,72%, fermandosi a 27.005 veicoli contro i 28.049 del 2024. Il mercato rimane largamente presidiato dal diesel che, pur registrando una diminuzione complessiva del 4,85%, ha immatricolato 25.993 veicoli, pari al 96,25 del totale (contro il 97,39 dell'anno precedente).

Immatricolazioni di Veicoli Industriali in Italia per Alimentazione

Aggiornamento archivi: 31/12/2025

Alimentazione	Dicembre						Gennaio - Dicembre					
	Dic 2025	%	Dic 2024	%	Var	Diff pp	Gen-Dic 25	%	Gen-Dic 24	%	Var	Diff pp
Diesel	1.887	93,69	1.757	96,91	7,40	-3,2	25.993	96,25	27.317	97,39	-4,85	-1,1
Elettrico	62	3,08	25	1,38	148,00	1,7	591	2,19	212	0,76	178,77	1,4
GNC	60	2,98	11	0,61	445,45	2,4	346	1,28	404	1,44	-14,36	-0,2
GNL, di cui	4	0,20	7	0,39	-42,86	-0,2	63	0,23	91	0,32	-30,77	-0,1
Gasolio + GNL	4	0,20	1	0,06	300,00	0,1	35	0,13	31	0,11	12,90	0,0
Solo GNL	0	0,00	6	0,33	-100,00	-0,3	28	0,10	60	0,21	-53,33	-0,1
Diesel + Elettrico	1	0,05	13	0,72	-92,31	-0,7	12	0,04	25	0,09	-52,00	-0,0
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

La diminuzione colpisce le motorizzazioni a gas che cedono del 30,77%. In quanto all'appariscente incremento percentuale del 178,77%, invece, **la trazione elettrica guadagna meno di un punto e mezzo di quota, passando dallo 0,76% al 2,19%, e cioè da 212 a 591 veicoli (379 unità in più) peraltro concentrati nella fascia delle motrici al di sotto delle 7,49 tonnellate che ha registrato 506 immatricolazioni (51 i trattori), mentre sopra questo peso si sono avute 31 motrici vendute.** Da segnalare il calo percentuale dei trattori stradali -6,95.

Nella **disaggregazione per Peso** la diminuzione più forte è nella fascia dei medi, mentre al di sopra delle 16 ton – che costituiscono l'83% del mercato, il calo (3,23%) è analogo a quello complessivo.

Tra i marchi **IVECO** resta il preferito con il 30,00% delle **immatricolazioni**, nonostante un netto calo del 10,91%, decremento peraltro inferiore a quello – su numeri più bassi – di Scania (-14,05%), Isuzu (-41,71%) e Astra V.I. (-47,77). In controtendenza, crescono Mercedes Trucks (16,42%), Renault Trucks (13,65%), Mitsubishi Fuso (12,57%) e, su cifre assolute più basse, Fiat (308,11%).

Immatricolazioni di Veicoli Industriali in Italia per Marca

Aggiornamento archivi: 31/12/2025

Marca	Dicembre						Gennaio - Dicembre					
	Dic 2025	%	Dic 2024	%	Var	Diff pp	Gen-Dic 25	%	Gen-Dic 24	%	Var	Diff pp
IVECO	682	33,86	553	30,50	23,33	3,4	8.101	30,00	9.093	32,42	-10,91	-2,4
MERCEDES-BENZ TRUCKS	220	10,92	181	9,98	21,55	0,9	3.131	11,59	2.644	9,43	18,42	2,2
MAN	203	10,08	181	9,98	12,15	0,1	2.736	10,13	2.627	9,37	4,15	0,8
DAF	177	8,79	184	10,15	-3,80	-1,4	2.808	10,40	2.837	10,11	-1,02	0,3
VOLVO TRUCKS	175	8,69	144	7,94	21,53	0,7	3.154	11,68	3.166	11,29	-0,38	0,4
RENAULT TRUCKS	167	8,29	111	6,12	50,45	2,2	1.707	6,32	1.502	5,35	13,65	1,0
SCANIA	148	7,35	158	8,71	-6,33	-1,4	3.395	12,57	3.950	14,08	-14,05	-1,5
ISUZU	111	5,51	203	11,20	-45,32	-5,7	532	1,97	914	3,26	-41,79	-1,3
MITSUBISHI FUSO	56	2,78	16	0,88	250,00	1,9	188	0,70	167	0,60	12,57	0,1
FORD TRUCKS	22	1,09	20	1,10	10,00	-0,0	565	2,09	582	2,07	-2,92	0,0
ASTRA VEICOLI INDUSTRIALI	20	0,99	10	0,55	100,00	0,4	176	0,65	337	1,20	-47,77	-0,5
FOTON	14	0,70	2	0,11	600,00	0,6	28	0,10	11	0,04	154,55	0,1
FIAT	4	0,20	35	1,93	-88,57	-1,7	302	1,12	74	0,26	308,11	0,9
ALTRÉ MARCHE	15	0,74	15	0,83	0,00	-0,1	182	0,67	145	0,52	25,52	0,2
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

"A soli dieci anni dalla quasi totale cessazione della produzione di motori endotermici sui veicoli industriali, ideologicamente voluto – e non corretto – dalla Commissione europea il mercato HDV appare dominato in maniera incontrastata dalle motorizzazioni a gasolio. La trazione elettrica – come era ampiamente prevedibile per veicoli esigenti, in termini di costi, autonomia, tempi operativi, come i camion – non attecchisce e anzi è quasi del tutto assente al di sopra delle 7 tonnellate e mezza. La "grande spinta" ai soli EV ha finito per invertire anche la crescita dei veicoli a CNG/GNL (che vantano oggi un circolante di oltre 3000 unità) e che, soprattutto tramite l'uso del Bio CNG/GNL, garantiscono oggi un impatto ambientale minimo" si legge nella nota.

"Rammentando che i costruttori di HDV (Heavy Duty Vehicles) ad oggi NON HANNO ANCORA OTTENUTO ALCUNA DEROGA NELLA GESTIONE DELLE MULTE CO2, la flessibilità richiesta alla Commissione europea si è manifestata, a dicembre, con un nuovo pacchetto di misure che è eufemistico definire contraddittorie. Ci auguriamo che la voce del mercato arrivi ai parlamentari europei, ai quali nelle prossime settimane è affidata la possibilità di modificare il pacchetto Von Der Leyen e che la commissione Ambiente del Parlamento europeo, che esaminerà per prima il progetto, intervenga a correggere quelle distorsioni che continuano ad alimentare l'incertezza degli acquirenti e il loro rifiuto ad adottare tutte le tecnologie applicabile ai veicoli pesanti."

In questa situazione, a cui si aggiungono le incertezze provenienti dal quadro geopolitico, non è possibile fare per il 2026 previsioni che si discostino da una sostanziale conferma dei risultati conseguiti nel 2025, anche in attesa dell'avvio degli incentivi del Fondo Pluriennale appena avallato dal Governo su istanza di FEDERAUTO insieme a ANFIA, ANITA, UNATRAS e UNRAE.

L'allarme di Federauto Bus: “Senza finanziamenti il parco tpl è condannato a invecchiare”

È Maria Fiorentino, Responsabile Settore Autobus di Federauto, l'Associazione Nazionale dei Concessionari, a lanciare l'allarme sul futuro del parco mezzi italiano destinato al trasporto pubblico locale: «I concessionari italiani manifestano le loro preoccupazioni per il progressivo assottigliamento delle risorse disponibili per il rinnovo del parco autobus in servizio Tpl, all'indomani del virtuoso periodo dei finanziamenti [...]»

20 Gennaio 2026 di Redazione



È **Maria Fiorentino**, Responsabile Settore Autobus di **Federauto**, l'Associazione Nazionale dei Concessionari, a lanciare l'allarme sul futuro del parco mezzi italiano destinato al trasporto pubblico locale: «I concessionari

italiani manifestano le loro **preoccupazioni per il progressivo assottigliamento delle risorse disponibili per il rinnovo del parco autobus in servizio Tpl**, all'indomani del virtuoso periodo dei finanziamenti Pnrr che hanno consentito una riduzione tangibile dell'età media del parco circolante, specie per i bus urbani e suburbani».

«Noi dealer abbiamo il polso del mercato e stiamo registrando una lenta ma progressiva tendenza da parte delle aziende Tpl a **ridimensionare i progetti di investimento per il rinnovo del parco autobus**. Stiamo tornando a capiенze finanziarie di un paio di centinaia di milioni all'anno, che sono le risorse in coda al Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile, le cui origini risalgono a cinque governi fa, si tratta di risorse non sufficienti per continuare il processo di riduzione dell'anzianità media del parco, che ora rischia una nuova inversione di tendenza in senso inverso, ossia in direzione di una nuova fase di invecchiamento», ha aggiunto Fiorentino.

«In campo abbiamo solamente i due recenti Decreti Direttoriali del 2025 (n.d.r. DD. n.152 di maggio 2025 e DD. 445 di dicembre 2025) che regolano i fondi del quinquennio 2024-28 del Psnms differenziati in base agli Enti Locali che gestiscono gli stanziamenti, che cubano circa 1,3 milioni di euro in 5 anni, di cui una buona parte sono stati già impegnati. **Questi finanziamenti sono riservati esclusivamente all'acquisto di autobus elettrici, a idrogeno e a metano/biometano. Tuttavia, l'elettrico e l'idrogeno presentano costi unitari significativamente più elevati, soprattutto se rapportati alla capacità di trasporto e considerando gli investimenti infrastrutturali necessari, oltre a garantire percorrenze inferiori rispetto alle alimentazioni convenzionali.** Ne deriva che, a parità di risorse, il numero di autobus acquistabili è inferiore a quello dei mezzi da sostituire: in alcuni casi servirebbero fino a 1,5 autobus elettrici per rimpiazzarne uno tradizionale», si legge ancora nella lettera di Federauto Bus.

«Il metano e il biometano rappresentano certamente una valida alternativa – conclude Fiorentino – purtroppo a volte la loro applicabilità è condizionata dalla reale disponibilità delle infrastrutture sul territorio. È indispensabile prefigurare per tempo un nuovo strumento di finanziamento per il rinnovo del parco autobus, costante negli anni, che vada ad affiancare ciò che resta del Psnms e che sia pienamente coerente con il principio di neutralità tecnologica».

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

Federauto: «Un'azione per modificare il nuovo pacchetto automotive della Commissione EU»

Federauto: «Un'azione per modificare il nuovo pacchetto automotive della Commissione EU»

L' Osservatorio per la Neutralità Tecnologica chiama i big della filiera Automotive per spingere l'Europa a scelte più realistiche e tecnologicamente neutrali

*«Sarà necessaria un'attività intensa e decisa per emendare la proposta di revisione del Regolamento CO2 della Commissione UE», lo ha dichiarato **Massimo Artusi, Presidente di Federauto**, intervenendo al convegno, «Il Futuro dei Trasporti: per una vera neutralità tecnologica in Europa», svoltosi a Roma, alla presenza del Ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, su iniziativa dell'«Osservatorio per la Neutralità Tecnologica dei Trasporti» (composto da NGV Italy, Federauto, Confartigianato e UNEM) in collaborazione con ACI e WEC.*



Massimo Artusi

Federauto © Francesco Vignali Photography | Foto ufficio stampa per usi editoriali «Il contenuto del pacchetto Automotive della Commissione», ha aggiunto Artusi, «appare come un palliativo finalizzato a tener buoni i sostenitori del principio della neutralità tecnologica che in realtà è concepito ancora una volta in un'ottica monotecnologica, secondo cui esiste solo l'elettrico, in base all'idea del tutto inefficiente»

e illogica che impone il calcolo delle emissioni solo dal terminale di scarico. Vanno quindi rimossi i limiti previsti per i Biofuels nel calcolo dei carbon credit, aprendo in modo definitivo e senza ulteriori incrostazioni regolamentari al contributo pieno dei Biocarburanti per il conseguimento dei target di decarbonizzazione, sia per le autovetture che – soprattutto – per i veicoli pesanti».

L'evento ha chiamato a confronto i principali stakeholder industriali, produttivi ed associativi della filiera Automotive e le Istituzioni competenti per definire il «*che fare*» per rendere più realistica e tecnologicamente neutrale il **Green Deal Automotive UE** e ha rappresentato la prima occasione di confronto approfondito all'indomani del nuovo «*pacchetto Automotive*» formalizzato dalla Commissione UE, che ha incluso una proposta di revisione del Regolamento sui target di emissione della CO2 per autovetture e veicoli commerciali leggeri.

Si sono alternati gli interventi dei principali attori della filiera, come ENI, Snam, Iveco e le Associazioni dell'Autotrasporto, con quelli del ministro Matteo Salvini («*Il Governo Italiano è con voi*», ha dichiarato) e dei parlamentari ed europarlamentari maggiormente competenti in materia, come Carlo Fidanza, **Dario Nardella**, Massimiliano Salini, Silvia Sardone e Luca Squeri.

Tutti gli intervenuti sono stati concordi nel definire del tutto insufficiente («*un palliativo*» secondo i più) gli elementi di revisione dei target CO2 «*concessi*» dalla Commissione Europea nel testo presentato lo scorso 16 dicembre.

Seppur con toni diversi, tutti gli europarlamentari intervenuti si sono impegnati a promuovere le necessarie attività emendative al fine di rendere più compiuti e in linea con le dinamiche del mercato i contenuti del nuovo Regolamento, puntando soprattutto sul riconoscimento del Biometano e dei Biocarburanti come vettori idonei al conseguimento dei target di decarbonizzazione, in aggiunta alle tecnologie full electric e idrogeno, attuando il principio della «*neutralità tecnologica*» nei fatti e non solo nelle dichiarazioni d'intento.

Artusi, Federauto: “Azione decisa per emendare il pacchetto Automotive UE”

Artusi invita i big automotive a spingere l’Europa a scelte più realistiche e tecnologicamente neutrali



«Sarà necessaria un’attività intensa e decisa per emendare la proposta di revisione del Regolamento CO2 della Commissione UE», ha affermato **Massimo Artusi, Presidente di Federauto**, intervenendo al convegno Il Futuro dei Trasporti: per una vera neutralità tecnologica in Europa. L’iniziativa è stata organizzata dall’Osservatorio per la Neutralità Tecnologica dei Trasporti, in collaborazione con ACI e WEC, e ha visto la partecipazione del Ministro dei Trasporti Matteo Salvini.

Artusi invita i big automotive a spingere l’Europa a scelte più realistiche e tecnologicamente neutrali

Artusi ha sottolineato come «il pacchetto Automotive della Commissione appaia più come un palliativo che una vera strategia, ancora fortemente orientato verso l’elettrico, trascurando il ruolo dei biocarburanti». «Bisogna rimuovere i limiti previsti per i Biofuels nel calcolo dei carbon credit», ha aggiunto, «per consentire il pieno contributo di biocarburanti e biometano al raggiungimento dei target di decarbonizzazione, sia per le autovetture sia per i veicoli pesanti».

L'evento ha riunito i principali stakeholder della filiera Automotive, **da ENI, Snam e Iveco alle associazioni dell'autotrasporto**, insieme a parlamentari ed europarlamentari come **Carlo Fidanza, Dario Nardella, Massimiliano Salini, Silvia Sardone e Luca Squeri**. Tutti hanno concordato nel definire insufficiente l'attuale revisione dei target CO2 proposta lo scorso 16 dicembre.

«Il Governo Italiano è con voi», ha dichiarato Salvini, sottolineando l'impegno nazionale per supportare una transizione tecnologica equilibrata e sostenibile. Gli europarlamentari si sono impegnati a promuovere emendamenti concreti, mirando a rendere effettiva la neutralità tecnologica, riconoscendo biometano e biocarburanti come strumenti validi accanto a elettrico e idrogeno.

L'incontro ha rappresentato una prima occasione di confronto approfondito **sul nuovo Green Deal Automotive UE**, utile a definire strategie realistiche e compatibili con il mercato europeo, assicurando che le scelte regolamentari sostengano l'innovazione senza penalizzare tecnologie alternative già disponibili.



«Il mercato dell'auto è in transizione, ma senza chiarezza e incentivi il cliente resta fermo»

di Matteo Scolari

Tra calo delle immatricolazioni, spinta verso l'elettrico e nuove abitudini di consumo, il settore automotive attraversa una fase delicata. Massimo Montresor, presidente di Federauto Verona e concessionario storico, analizza per Focus Verona Economia numeri, tendenze e criticità di un mercato che sta cambiando pelle.

L'automotive vive una transizione che non è solo tecnologica, ma culturale. A Verona, come nel resto del Paese, l'auto resta un bene essenziale per famiglie e imprese, ma le scelte di acquisto sono sempre più condizionate da incentivi, normative europee e incertezza sulle motorizzazioni future. Il risultato è un mercato che si muove a scatti, alternando rallentamenti e improvvise accelerazioni. Ne abbiamo parlato con **Massimo Montresor**, presidente **Federauto Confcommercio Verona** e titolare del concessionario **Molin Auto**.

Presidente Montresor, come si è chiuso il 2025 per il mercato dell'auto a Verona?

Il 2025 si è chiuso con un calo delle immatricolazioni del 2,1% sul territorio veronese. Un dato che riflette un andamento altalenante durante l'anno. A dicembre, però, abbiamo registrato un +2,5%, grazie soprattutto agli incentivi sull'elettrico, che hanno inciso in modo molto significativo sulle scelte dei clienti.

Gli incentivi hanno davvero fatto la differenza?

Assolutamente sì. Gli incentivi, arrivati fino a 9–11 mila euro, hanno permesso a molte famiglie di fare il salto verso l'elettrico. Nei saloni di Verona c'è stato un forte movimento, con un aumento

sensibile delle vendite, in particolare su modelli compatti ed elettrici, che hanno beneficiato delle fasce di incentivo più alte.

Quali motorizzazioni stanno reggendo meglio il mercato?

Il calo più evidente riguarda i motori benzina puri. Cresce invece l'elettrico, ma quasi esclusivamente quando è sostenuto dagli incentivi. La vera colonna portante del mercato resta l'ibrido, soprattutto il full hybrid, che rassicura il cliente perché non cambia radicalmente le abitudini di utilizzo.

C'è ancora confusione tra le diverse tipologie.

Sì, ed è uno dei problemi principali. Oggi esistono mild hybrid, full hybrid, plug-in ed elettrico puro, ma per il cliente medio non è semplice orientarsi. Il mild hybrid si autoricarica e supporta il motore benzina, il plug-in va ricaricato e consente di viaggiare in elettrico per brevi percorrenze, mentre il full hybrid rappresenta spesso il miglior compromesso tra efficienza e semplicità.

L'Europa spinge sull'elettrico: come reagisce il mercato?

L'indicazione europea è chiara, ma il mercato non sempre è pronto a recepirla. Senza un percorso graduale e senza certezze, il rischio è bloccare le decisioni di acquisto. Il cliente ha bisogno di regole stabili e di una visione chiara sul futuro delle motorizzazioni.

Il ruolo del concessionario è cambiato?

Totalmente. Oggi non siamo più solo venditori, ma consulenti. Dobbiamo capire come il cliente usa l'auto, quanti chilometri percorre, se ha possibilità di ricarica, quali sono le sue esigenze familiari e lavorative. Solo così possiamo proporre la soluzione giusta, evitando scelte sbagliate che generano insoddisfazione.

Il mercato dell'usato resta centrale.

Sì, soprattutto dopo il Covid, quando la scarsità di auto nuove ha fatto salire molto i prezzi dell'usato. Ora la situazione si sta normalizzando: le case hanno più stock disponibile e i prezzi dell'usato stanno gradualmente rientrando. Resta però fondamentale offrire veicoli usati ben selezionati e garantiti.

Il diesel è destinato a scomparire?

Sta già scomparendo. Quando arriva un diesel usato recente si vende subito, ma parliamo ormai di una nicchia. Le limitazioni ambientali e i blocchi alla circolazione stanno spingendo il mercato verso altre soluzioni. È un processo lento, ma ormai irreversibile.

Che prospettive vede per il 2026?

Molto dipenderà dalle politiche di incentivo e dalla chiarezza normativa. Se il cliente avrà certezze, il mercato potrà ripartire con maggiore continuità. L'auto resta centrale nella vita delle persone, ma va accompagnata in questa transizione senza creare confusione o paura.

Artusi (Federauto), un'azione decisa per modificare il pacchetto auto Ue

17:57 Giovedì 22 Gennaio 2026

"Sarà necessaria un'attività intensa e decisa per emendare la proposta di revisione del Regolamento CO2 della Commissione Ue". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente di Federauto, intervenendo al convegno, 'Il Futuro dei Trasporti: per una vera neutralità tecnologica in Europa', svoltosi a Roma, alla presenza del Ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, su iniziativa dell'Osservatorio per la Neutralità Tecnologica dei Trasporti (composto da Ngy Italia, Federauto, Confartigianato e Unem) in collaborazione con Aci e Wec. "Il contenuto del pacchetto Automotive della Commissione - ha aggiunto Artusi - appare come un palliativo finalizzato a tener buoni i sostenitori del principio della neutralità tecnologica che in realtà è concepito ancora una volta in un'ottica monotecnologica, secondo cui esiste solo l'elettrico, in base all'idea del tutto inefficiente e illogica che impone il calcolo delle emissioni solo dal terminale di scarico. Vanno quindi rimossi i limiti previsti per i Biocarburanti nel calcolo dei crediti di carbonio, aprendo in modo definitivo e senza ulteriori incrostazioni ri al contributo pieno dei Biocarburanti per il conseguimento dei target di decarbonizzazione, sia per regolamentare le autovetture che soprattutto per i veicoli pesanti".

Federauto: “Emendare il pacchetto auto UE”, spinta su biocarburanti

A Roma l’Osservatorio per la Neutralità Tecnologica chiama la filiera: nel mirino la revisione UE del Regolamento CO₂ e i limiti ai biofuels.

A Roma, nel confronto tra industria e istituzioni sul futuro dei trasporti, il messaggio fatto circolare dagli operatori della filiera è stato netto:

la revisione del Regolamento CO₂ proposta dalla Commissione europea viene giudicata troppo timida e, soprattutto, ancora costruita attorno a un’impostazione che di fatto privilegia una sola strada. È qui che si inserisce la posizione di **Federauto: per Massimo Artusi**, la fase che si apre richiederà un’azione serrata e “decisa” per correggere il testo e renderlo davvero coerente con l’idea — spesso evocata, meno spesso applicata — di neutralità tecnologica.

Il nodo delle emissioni “allo scarico” e la battaglia sui carbon credit

Il punto più contestato è il perimetro con cui si misurano le emissioni: secondo Artusi, continuare a ragionare prevalentemente sul dato **“dal terminale di scarico” porta a scelte che appaiono scollegate** da una transizione che, nella pratica, è fatta di mix e gradualità. Da qui la richiesta di rimuovere i limiti che incidono sul riconoscimento dei biocarburanti nel sistema dei crediti, aprendo in modo pieno al loro contributo verso i target di decarbonizzazione, sia per le auto sia — con ancora maggiore urgenza, nella lettura della filiera — per i veicoli pesanti.

L’Osservatorio chiama i “big” della filiera: dal carburante all’autotrasporto

Il convegno è stato promosso dall’Osservatorio per la **Neutralità Tecnologica dei Trasporti (NGV Italy, Federauto, Confartigianato e UNEM)** con il coinvolgimento di ACI e WEC, e ha messo intorno allo stesso tavolo aziende energetiche, infrastrutturali e industriali, oltre alle associazioni dell’autotrasporto. L’obiettivo dichiarato è trasformare una parola molto usata — neutralità tecnologica — in una piattaforma di proposte spendibili nella trattativa europea, partendo dalla lettura del nuovo pacchetto presentato a metà dicembre.

Salvini e la politica: sostegno e “lavoro emendativo” in Europa

Nel dibattito è entrato anche il fronte politico. **La presenza del ministro Matteo Salvini e di europarlamentari di aree diverse ha dato all'appuntamento un taglio operativo:** la linea è lavorare su emendamenti per rendere il testo più aderente alle dinamiche reali del mercato e alle condizioni industriali europee. In sala, l'orientamento comune è stato definire insufficiente la revisione proposta, spingendo per un riconoscimento più concreto di vettori come biometano e biocarburanti accanto a elettrico e idrogeno.

Perché la partita conta adesso: il pacchetto UE del 16 dicembre

Il timing non è casuale: il confronto arriva all'indomani della presentazione del pacchetto automotive della Commissione europea del 16 dicembre 2025, che punta a sostenere la transizione verso la mobilità pulita e la competitività del settore, introducendo elementi di maggiore flessibilità e una proposta di revisione degli standard CO₂ per auto e furgoni. È su questo perimetro che gli operatori chiedono correzioni: non un cambio di obiettivo, ma una modifica degli strumenti e del modo in cui si certifica il contributo delle diverse tecnologie.

La linea della filiera: “neutralità nei fatti”, non solo nello slogan

Il filo conduttore, al netto delle sfumature tra i vari interventi, è una richiesta di realismo: far convivere più soluzioni, evitare vincoli considerati penalizzanti per alcuni carburanti rinnovabili e rendere l'impianto regolatorio più “aperto” alle tecnologie disponibili. In sintesi, la neutralità tecnologica viene proposta come strumento per accelerare la decarbonizzazione senza scaricare tutto su un'unica traiettoria industriale, soprattutto nei segmenti più difficili da elettrificare rapidamente.