



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

POSITION PAPER

***“Policy per il consolidamento dei Dealer in Italia
nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”***

Roma, Aprile 2026

POSITION PAPER

“Policy per il consolidamento dei Dealer in Italia nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”

Sommario

Executive Summary

1. Il Contesto
2. Le Sfide
 - 2.1 Il Ruolo dei concessionari
 - 2.2 Nuovi modelli di business
 - 2.3 La crisi demografica
 - 2.4 Decarbonizzazione
 - 2.4.1 Regolamento Clean Corporate Fleet
 - 2.4.2 Regolamento CAFE
 - 2.4.3 Invecchiamento del parco veicoli
 - 2.4.4 Elettificazione: processo critico
 - 2.4.5 Non esiste un’unica soluzione: il ruolo strategico dei Biocarburanti
 - 2.5 Ambiente digitale
 - 2.6 Talento e formazione
 - 2.7 Imprese competitive
 - 2.8 Il Fattore Dazi
3. Proposte d’azione
 - 3.1 Revisione dei Regolamenti sui target CO2 per LDV e HDV
 - 3.2 Una nuova tassazione per l’automobile e per le flotte aziendali
 - 3.3 Misure per un corretto funzionamento del mercato Automotive
 - 3.4 Misure a sostegno del lavoro nel settore Automotive
4. Acronimi
5. Glossario
6. Bibliografia

EXECUTIVE SUMMARY

I **circa 1.100 concessionari** di autoveicoli italiani rappresentati da **Federauto**, aziende principalmente di carattere familiare di piccola, media e grande dimensione e che occupano 90.000 addetti (oltre ad un capillare indotto commerciale e di assistenza post-vendita), rappresentano l'**anello di congiunzione strategica** con il cliente dell'intero processo produttivo, distributivo e manutentivo di auto, veicoli commerciali e bus.

Le imprese concessionarie (Dealers) nell'UE sono essenziali per lo sviluppo economico e sociale del territorio, grazie alla loro capillarità, alla capacità di interpretazione pragmatica delle dinamiche del mercato (quindi alle necessità dei clienti) e ai costanti investimenti nelle persone, nell'innovazione e nelle strutture.

Caratteristiche che assegnano ai Dealers una funzione di **pilastro insostituibile e non avvicendabile** per la filiera dell'Automotive.

I **concessionari**, che con grande energia, impegno e senso di responsabilità, vogliono **affermare le necessità del mercato, nel rispetto delle esigenze dei costruttori**, nel quadro di **transizione tecnologica** e dei target di decarbonizzazione del sistema dei trasporti, **facilitare il dialogo con le Istituzioni**.

Il **quadro di transizione tecnologica**, che si è sovrapposto al processo naturale di trasformazione ed evoluzione delle reti di concessionarie e a un brusco riassetto del quadro geopolitico mondiale, avviene in un contesto che nel 2025 ha registrato una **contrazione pari a quasi 500.000 veicoli immatricolati in meno** in Italia **rispetto al 2019**.

La sfida ultima, come **Dealers**, consiste nell' **interpretare correttamente gli indirizzi del mercato** e i segnali che da esso scaturiscono, e trasferirli a chi deve elaborare le politiche in grado di rendere legislazioni e regolamenti effettivamente funzionali alle esigenze di **decarbonizzazione**, secondo metodologie e linee di azione compatibili con **la necessità di rilanciare il futuro economico e sociale del comparto dell'Automotive**.

il consolidamento del ruolo dei Dealer in Italia, nel quadro di un mercato dell'Automotive italiano ed europeo in rapidissima evoluzione, **si articola secondo specifiche tematiche, ciascuna connessa all'altra, in un quadro di trasformazione strategica globale del settore automotive:**

- 1. la funzione dei concessionari**, basata da una parte su un impegno sempre più diretto alla **soddisfazione dei consumatori**, assicurando supporto nelle scelte, assistenza tecnica ed operativa, servizi sempre più calibrati sulle esigenze del singolo cliente e del singolo operatore, dall'altra nella **sinergia con i Costruttori**, quindi del loro focus maggiormente industriale.

In questo ambito, è necessaria una **vigilanza rispetto ai modelli denominati come "contratti di agenzia autentici"**, in cui il concessionario è limitato nella sua autonomia a stabilire i termini e le condizioni operative per clienti ed operatori, pur

continuando a sostenere alcuni costi o investimenti (quindi la presenza di rischi).

Allo stesso tempo, il comparto si trova di fronte agli effetti della **crisi demografica**, con la conseguente **dispersione di risorse e competenze sul territorio** e il tangibile **rischio di un sempre minore know-how** nelle attività tecniche e di servizio, a causa della crescente difficoltà a coinvolgere i giovani ad entrare come soggetti attivi nel mondo dell'Automotive.

Si tratta di un contesto inedito e delicato che richiamerebbe l'esigenza di prefigurare un **nuovo patto tra Dealer e OEM** finalizzato a restituire equilibrio nelle funzioni che ciascun player svolge all'interno del mercato dell'Automotive, in un quadro di valorizzazione reciproca e di contestuale impegno per superare una crisi del comparto resa ancor più grave ed incerta dalle **ricadute sul sistema logistico globale degli inediti conflitti medio-orientali**.

2. Gli obiettivi di decarbonizzazione, con le conseguenti misure legislative e regolamentari volte ad **accelerare la transizione** verso un sistema di mobilità e di trasporto in Europa ambientalmente più sostenibile.

A fronte del nobile e strategico obiettivo, orientato a mitigare l'impatto antropico nell'ambiente attraverso la riduzione delle emissioni climalteranti, la produzione regolamentare promossa dalla Commissione UE è risultata quantitativamente **eccessiva**, palesemente di natura **dirigistica**, troppo spesso **incoerente**, fortemente **condizionata** e utilizzata per **finalità politico-ideologiche**.

Nell'ambito del "**2025 EU Automotive Package**" che la Commissione Europea ha pubblicato il 16 dicembre 2025, con l'intento di revisionare il "Green Deal Automotive" introducendo elementi di maggior pragmatismo e di riconoscimento del principio di "**neutralità tecnologica**", la proposta di nuovo Regolamento sui target di emissione della CO2 per i LDV ha in realtà confermato tutte le **distorsioni di approccio** delle precedenti versioni, manifestando una **metodologia del tutto slegata dalla finalità di conseguire la neutralità carbonica**, continuando a promuovere un **orientamento strategico basato esclusivamente sul calcolo delle emissioni di CO2 al tubo di scarico (tailpipe)**, ignorando quindi le emissioni generate dalla fonte energetica che alimenta il veicolo e dai processi di carbon footprint presenti prima, durante e dopo l'utilizzo del veicolo stesso, finendo per confermare la prospettiva di un'opzione mono-tecnologica, quella elettrica, ("electric-only") per il futuro della mobilità, persone e merci, su gomma.

Infatti, l'attuazione del principio della "neutralità tecnologica" – pur evocata nel testo di proposta della Commissione mediante il riconoscimento del contributo alla decarbonizzazione che possono fornire i "**Renewable Fuels**" – viene sostanzialmente compromessa da una serie di **dispositivi regolamentari tendenti a limitarne fortemente l'utilizzo** per l'alimentazione di autovetture e furgoni ai fini del conseguimento dei target di riduzione delle emissioni di CO2 fissati dalla medesima proposta di Regolamento.

Si tratta di vincoli volti a favorire prevalentemente il vettore elettrico rispetto ad altre fonti di alimentazione pulite come già contemplate nella direttiva RED III (Renewable Energy Directive).

È ineludibile un complessivo **intervento emendativo alla proposta di revisione del Regolamento sulla CO2 per i LDV**, prefigurando una profonda revisione anche per l'analogo Regolamento applicato agli HDV che seguirà, in senso più pragmatico, "**technology neutral**" e aderente alle logiche di mercato, applicando con il dovuto rigore le clausole di revisione che gli stessi Regolamenti prevedono, tendenti a **superare l'approccio mono-tecnologico** dei Regolamenti vigenti.

In questo quadro, le **misure di maggiore spalmatura** nel tempo delle **multe multimilionarie** a carico dei OEM di veicoli leggeri e pesanti per il mancato rispetto dei target di emissione (dal *tailpipe*) di CO2 nell'ambito dei diversi range temporali stabiliti dal Regolamento assumono le sembianze di un **palliativo incapace di entrare nel focus del problema**.

Occorre quindi **revisare i Regolamenti** in modo da assecondare le dinamiche del mercato, adottando il principio della "neutralità tecnologica" nel perseguire gli obiettivi di decarbonizzazione (spesso confusi con elettrificazione) fissati dalla normativa europea.

Il rallentamento del mercato, riconducibile ad un quadro di incertezza, sia economico-sociale che regolamentare, sta già generando un **invecchiamento** ulteriore e progressivo del parco (3 mesi di maggiore obsolescenza ogni anno), con effetti diametralmente opposti rispetto alle tendenze necessarie per il raggiungimento del target di decarbonizzazione (cd. "**effetto Cuba**").

In Italia, intervenire sulla semplificazione e sull'alleggerimento della fiscalità a carico dell'auto (soprattutto quella aziendale) è indispensabile per creare le condizioni inerziali a favore della ripresa del mercato.

In questo ambito, **non si può considerare positivamente la proposta inclusa nell'Automotive Package di nuova regolamentazione "Clean Corporate Fleet"**, laddove si punta ad imporre alle aziende il rispetto di quote prefissate di autovetture BEV nelle proprie flotte. Si tratta anche in questo caso di un approccio dirigistico e astratto che rischia di generare come unico effetto un disastroso rallentamento del processo di rinnovo delle flotte aziendali, con ricadute negative sia per la sostenibilità che per la sicurezza.

Occorre affrontare l'intera tematica della transizione in modo empirico e pragmatico: a fronte degli ambiziosi obiettivi UE sulla decarbonizzazione, occorre valorizzare tutte le tecnologie che possono contribuire nel trasporto terrestre, a partire dagli attuali **motori a combustione interna (ICE) alimentati per quote crescenti da carburanti rinnovabili**, anche in una configurazione **ibrida** termico-elettrico, ossia **soluzioni "carbon neutral" e "low emission"**, come i Biofuels, il Biometano, il Bio-LNG, l'HVO, il Bioetanolo, gli stessi carburanti sintetici (E-Fuels).

Questi vettori energetici dimostrano di essere perfettamente compatibili con i target

di decarbonizzazione nei cicli W-t-W e LCA e hanno un **peso specifico sul mercato che non è più possibile ignorare.**

3. L'ambiente digitale, il **"Data Act"**, può rappresentare un passo importante verso l'eliminazione degli ostacoli operativi all'accesso dei dati nel settore Automotive, sia per il settore privato che per quello pubblico, preservando nel contempo gli incentivi a investire nella generazione di dati, ma dovrà garantire un controllo equilibrato.

Proprio a causa dell'impatto di questi progressi per l'ecosistema automobilistico è necessario andare oltre e dotarsi di una **regolamentazione settoriale specifica**, in modo che i produttori di veicoli e dei componenti, i concessionari e i cittadini possano esercitare il loro diritto di accesso ai dati generati dai veicoli **preservando la sicurezza.**

Occorre inoltre considerare l'impatto nell'ecosistema automobilistico dell'Intelligenza **Artificiale (AI)** che sta già svolgendo un ruolo chiave in aree sensibili come la **guida autonoma**, la **sicurezza stradale** e la **cybersecurity**

4. La formazione, che è un fattore chiave per la **competitività**, come ben compreso dai concessionari che stanno facendo un grande sforzo per incrementare l'intensità e la qualità delle attività di formazione, al fine di rendere appetibile per le giovani generazioni l'occupazione nel comparto Automotive.

Si tratta di individuare **formule applicabili ed efficaci per valorizzare le giovani generazioni** in tutti i rami operativi che compongono la filiera dell'Automotive.

In questo contesto, la **diversità di genere** nel comparto Automotive deve cessare di rappresentare un'eccezione e diventare un'opportunità per valorizzare le sinergie necessarie a rilanciare il settore, dando spazio a nuovi profili professionali in grado di **aumentare l'impegno, la reputazione e la sensibilità verso i clienti.**

LE PROPOSTE

- **Revisione dei Regolamenti sui target CO2**

Federauto ritiene indispensabile aprire una stagione di **profonda revisione dell'assetto regolamentare relativo alla transizione tecnologica del settore Automotive**, partendo dalla definizione di un impianto normativo costruito sulla base della **coerenza tecnica e metodologica**, oltre che di **neutralità tecnologica.**

Occorre **revisionare l'approccio metodologico sul calcolo della CO2** superando il dogma del calcolo delle emissioni al tailpipe, modificando sia la proposta di Regolamento per i LDV presentato dalla Commissione UE lo scorso 16 dicembre nel quadro del "Automotive Package", che il Regolamento attualmente in vigore per i veicoli pesanti (HDV), rispettando rigorosamente il principio della **"neutralità tecnologica"**, mediante meccanismi in grado di

considerare "zero emission" (o "low emission") tutti i veicoli alimentati da Renewable Fuels, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

- **Una nuova tassazione per l'automobile**

Federauto ritiene che, anche nel quadro della politica di decarbonizzazione dell'Unione, sia fondamentale istituire un **sistema di fiscalità applicato all'automobile strutturale e armonico che favorisca il rinnovo del parco**, con vantaggi per l'ambiente e per la sicurezza, in chiave multi-tecnologica.

Nel merito, Federauto considera la proposta regolamentare della Commissione Eu sui **Clean Corporate Fleet** come una criticità strategica da emendare profondamente - se non da abrogare - in quanto continua ad avere una **impostazione dirigistica** sulle scelte tecnologiche e di investimento per le imprese, distorcendo le più elementari logiche del libero mercato. **Federauto** resta totalmente e fortemente **contraria** alla proposta della Commissione Europea in materia di Corporate Fleet.

In via generale, Federauto intende ribadire la sua **contrarietà alla promozione di bonus dedicati, anche di natura fiscale**, nel comparto Automotive aventi come inevitabile effetto quello di distorcere i trend di mercato o favorendo una sola tecnologia (ad esempio la tecnologia BEV) e a favore di una sola forma distributiva.

- **Misure per un corretto funzionamento del mercato**

Federauto ritiene essenziale ripristinare (aggiornandolo) il **regolamento europeo sulla distribuzione automobilistica** e sensibilizzare le istituzioni riguardo l'eccessiva deregulation raggiunta e il rischio che questa rappresenta per gli automobilisti in un momento di drammatica evoluzione del prodotto.

Ci troviamo in un contesto inedito e delicato che richiama l'esigenza di un **nuovo patto tra Dealer e OEM** finalizzato a restituire equilibrio nelle funzioni che ciascun player svolge all'interno del mercato dell'Automotive, cercando reciproca valorizzazione condividendo l'impegno per superare la crisi del comparto, ultimamente resa ancor più grave ed incerta dalle ricadute sul sistema logistico globale del nuovo quadro geopolitico internazionale.

- **Misure a sostegno del lavoro nel settore Automotive**

Federauto ritiene che la transizione ambientale e i progressi compiuti in tutte le tecnologie Automotive e nella loro digitalizzazione richiederanno un **profondo adeguamento delle modalità di lavoro**, mettendo a dura prova l'intera catena del valore del comparto, richiedendo un rapido adattamento a nuove competenze e know-how, sia industriale che commerciale necessitando, quindi, di un apposito strumento di sostegno.

Si tratta di individuare **formule applicabili ed efficaci per valorizzare le giovani generazioni** in tutti i rami operativi che compongono la filiera dell'Automotive, anche nel quadro di una valorizzazione delle **differenze di genere**.

POSITION PAPER

“Policy per il consolidamento del ruolo dei Dealer in Italia nel quadro di un mercato dell’Automotive in evoluzione”

1. IL CONTESTO

Il settore europeo della distribuzione e riparazione ufficiale di veicoli coinvolge complessivamente circa **3 milioni di addetti diretti** e oltre **6 milioni di addetti indiretti**.

Esso è collegato agli oltre **15 milioni di veicoli** venduti ogni anno nell'UE, che rappresentano circa il 14% del mercato mondiale.

I **57.000 concessionari europei** rappresentano l’anello di congiunzione strategica con il cliente dell'intero processo produttivo, distributivo e manutentivo del prodotto veicolo.



Figura 1- ACEA Pocket - EU Automotive employment (2023 Eurostat data)

Quando un cliente effettua un ordine presso il suo Concessionario di fiducia, si avvia la produzione del veicolo ordinato, **alimentando le attività e il lavoro dell'intera catena del valore** del settore Automotive.

Allo stesso tempo, i concessionari rappresentano il punto di riferimento del cliente per tutti i servizi legati al veicolo acquistato, assumendo il ruolo di **guida nelle scelte dell'utente finale** (inclusi gli aspetti di natura tecnologica e funzionale, come ad esempio sul tipo di alimentazione), al quale forniscono la migliore esperienza, sia in vendita che nel post-vendita.

I concessionari, finché gli autoveicoli restano nel loro ambito di servizio manutentivo, sono garanzia della regolarità tecnica nella circolazione con un **impatto positivo e diretto sulla sicurezza stradale**.

Il settore dei concessionari nell'UE è essenziale per lo sviluppo economico e sociale del territorio su cui insiste grazie alla sua capillarità, alla capacità di interpretazione pragmatica delle dinamiche del mercato e ai costanti investimenti nelle persone, nell'innovazione e nelle infrastrutture.

Si tratta di un **modello che mette al centro il cliente e/o l'operatore professionale**, contribuendo in modo determinante a rendere il settore automobilistico uno dei principali asset di crescita del PIL a livello europeo.

Un modello d'impresa e un profilo settoriale che assegna ai Dealer una funzione di **pilastro insostituibile e non avvicendabile** per la filiera dell'Automotive.

In Italia, i concessionari sono rappresentati da **Federauto**, associazione che riunisce circa **1100 imprese** (di piccola, media e grande dimensione, tutte con capitale privato e spesso familiare) concessionarie ufficiali di autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti, autobus e veicoli speciali in 2500 sedi con un fatturato di oltre 75 Miliardi (stima 2025). Gli imprenditori attivi nel comparto nazionale dei dealer danno lavoro diretto e di qualità a più di 90.000 addetti e a un numero, difficile da stimare, di addetti delle aziende loro fornitrici.

Si tratta di una struttura di imprese ampia e ramificata, che sta facendo fronte con grande energia, impegno e senso di responsabilità alle sfide poste dalle esigenze di **transizione energetica** e di **decarbonizzazione** del sistema dei trasporti.

Le concessionarie italiane stanno subendo i risultati di un **quadro regolatorio europeo in materia di Automotive in continua evoluzione**, che si sta sviluppando in modo eccessivamente frastagliato e spesso incoerente nel merito delle metodologie e dei contenuti tecnici e funzionali.

Di fatto, l'ultima legislatura del Parlamento europeo ha coinciso con la creazione del **peggior contesto operativo e normativo possibile** per la filiera dell'Automotive.

Nel **2020-21**, la crisi pandemica ha scosso le fondamenta del settore, che è risultato uno dei colpiti: in primo luogo, ha dovuto fare fronte a problemi nella catena di approvvigionamento globale e, successivamente, a gravi restrizioni produttive, non essendo stato incluso tra i codici ATECO strategici.

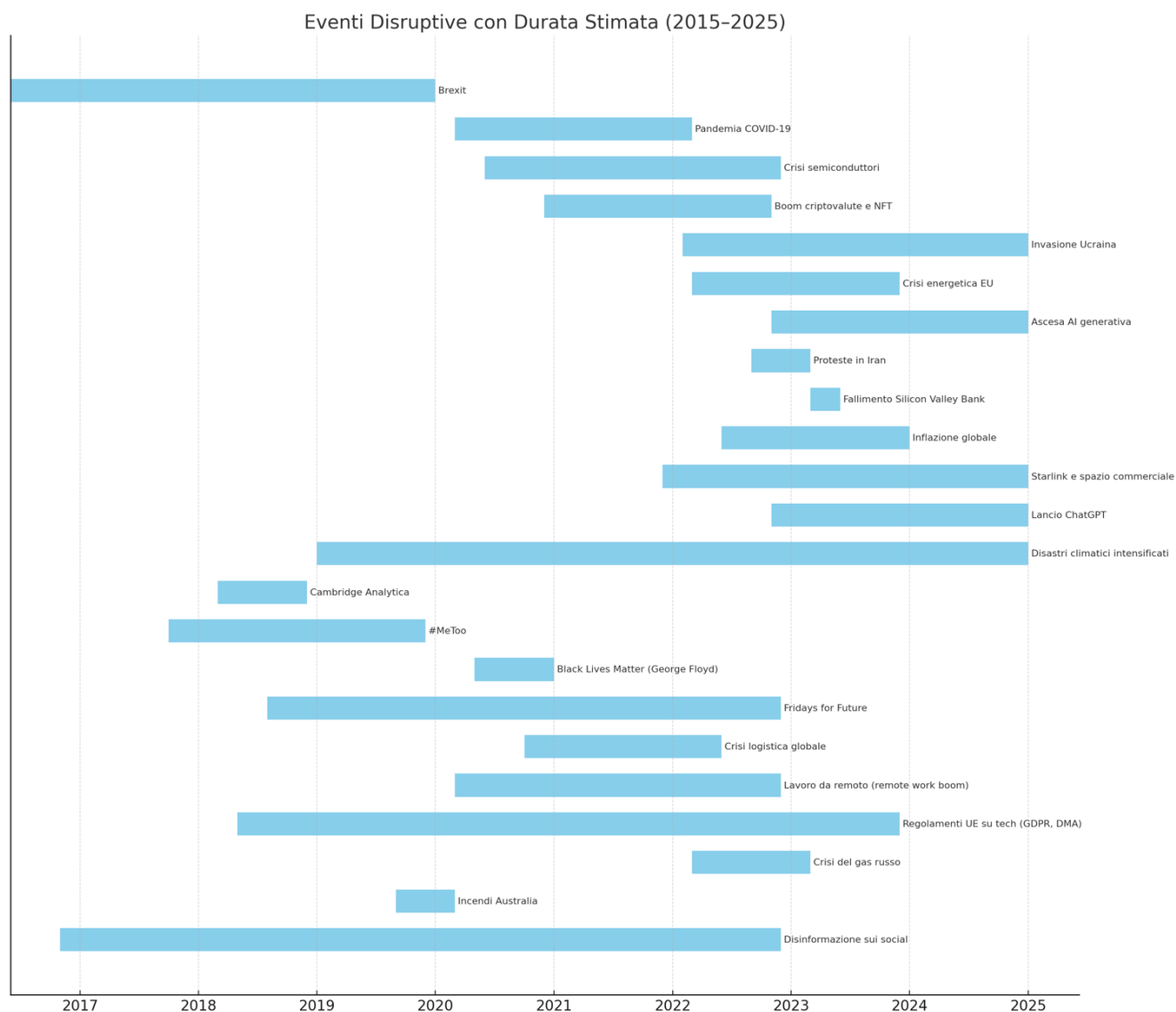


Figura 2- Eventi dirompenti degli ultimi 10 anni

Il **2022** è stato l'anno in cui – anziché rientrare nella normalità post-pandemica – le difficoltà del comparto si sono aggravate con il deflagrare del conflitto in Ucraina e la contemporanea crisi di produzione di semiconduttori.

Gli aspetti negativi della guerra, l'aumento dei prezzi dell'energia, i problemi di approvvigionamento di molti componenti e la complessiva incertezza economica **hanno modificato il corso della ripresa del settore, rallentandolo** in modo significativo. Inoltre, il recente conflitto in Medio Oriente e la correlata chiusura dello stretto di Hormuz stanno riproponendo il drammatico scenario di incremento dei prezzi e di crisi degli approvvigionamenti, energetici e non.

Questo contesto ha coinciso con il processo di trasformazione che il settore sta attraversando, nel quadro delle sfide imposte dai **target di decarbonizzazione** dell'UE.

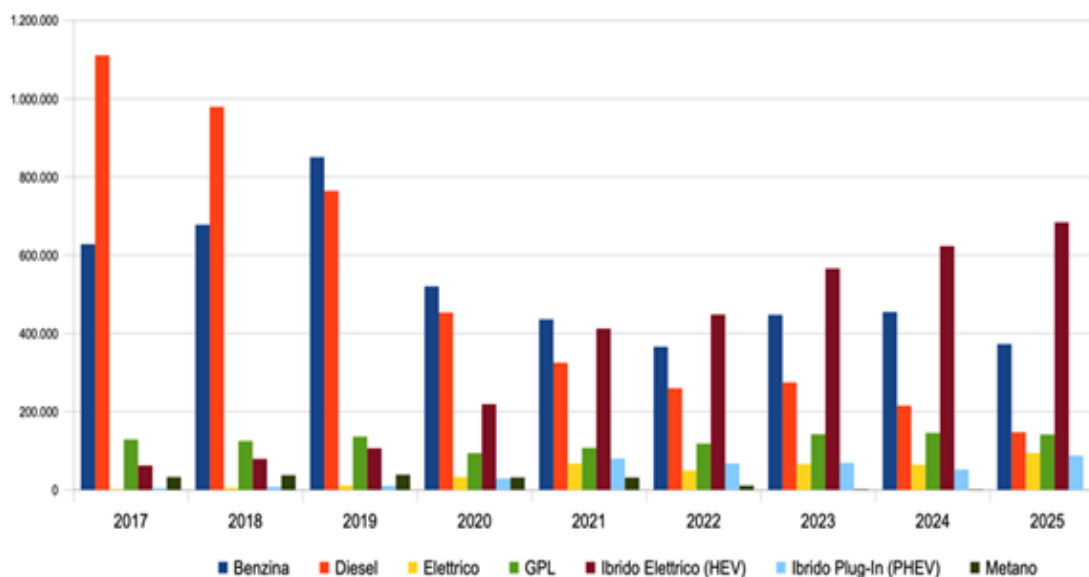
Negli ultimi 4 anni, si è registrata una **contrazione di circa 10,8 milioni di immatricolazioni** nell'insieme dei Paesi dell'Unione Europea (500.000 in Italia). Un dato che è conseguenza

dell'inedito e complesso scenario entro cui il comparto Automotive si è dovuto misurare.

Adesso la vera sfida consiste:

- nell' **interpretare correttamente gli indirizzi del mercato**, con un **inedito impegno associativo e interassociativo** – sia a livello nazionale che europeo - per stimolare i governi e amministrazioni pubbliche a riconoscere le esigenze critiche del comparto Automotive, al fine di mettere le Istituzioni UE nelle condizioni di revisionare i Regolamenti sui target CO2 per LDV e HDV secondo criteri funzionali agli obiettivi di decarbonizzazione, quindi con metodologie coerenti e compatibili con la necessità di rilanciare il futuro economico e sociale del comparto europeo dell'Automotive;
- nell'emendare i contenuti portanti delle proposte normative, compreso l' **"Eu Automotive Package"** della Commissione Europea.
- nel migliorare il **quadro normativo** europeo, e nazionale, per il corretto svolgimento del mercato, riequilibrando **le funzioni dei diversi player che operano nella filiera Automotive**

Immatricolazioni di Autovetture in Italia per Alimentazione e Anno



ALIMENTAZIONE	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Benzina	628.383	677.931	850.630	520.328	436.083	365.791	447.359	454.717	372.640
Diesel	1.111.166	979.234	764.656	453.317	325.030	259.873	274.709	215.419	147.349
Elettrico	2.018	5.003	10.665	33.193	67.269	49.158	66.126	64.714	94.328
GPL	128.774	124.783	136.212	93.813	107.266	118.501	142.208	145.454	141.531
Ibrido Elettrico (HEV)	62.191	79.151	106.203	219.176	412.183	448.252	566.097	623.441	684.119
Ibrido Plug-In (PHEV)	4.380	7.750	10.192	29.206	80.114	67.240	69.204	52.010	87.704
Metano	32.821	37.492	38.687	31.650	31.470	10.766	1.903	1.253	12
TOTALE	1.969.733	1.911.344	1.917.245	1.380.683	1.459.415	1.319.581	1.567.606	1.557.008	1.527.683

Figura 3- Immatricolazioni di auto nuove in Italia dal 2017 al 2025 – Elaborazione FEDERAUTO su dati MIT

2. LE SFIDE

2.1 Il ruolo dei concessionari

I concessionari europei sono coinvolti da un profondo processo di trasformazione, in cui il modello di produzione e distribuzione dei veicoli sta evolvendo sia a causa dell'impatto delle **nuove tecnologie** che del cambiamento delle **aspettative da parte di clienti e operatori**.

La distribuzione sul territorio del prodotto-veicolo si fonda sull'impegno dei concessionari alla **soddisfazione dei consumatori e delle imprese**, attraverso supporto nelle scelte, assistenza tecnica ed operativa e servizi sempre più calibrati sulle esigenze del singolo cliente e del singolo operatore.

Si tratta di un **ruolo determinante per la governance** di un modello di sviluppo della mobilità e del sistema dei trasporti sempre più sensibile alle problematiche connesse ai target di sostenibilità ambientale e di decarbonizzazione.

2.2 Nuovi modelli di business

Negli ultimi 30 anni, i produttori di veicoli e i loro marchi hanno optato per un modello di distribuzione regolato attraverso "Contratti di Concessione", in conformità con i successivi regolamenti di esenzione per categoria che sono stati emanati all'interno dell'UE, come strumento specifico per il settore Automotive nell'ambito del trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE).

Con la diffusione degli strumenti digitali (che hanno facilitato l'e-commerce) e sfruttando il regolamento (UE) 2022/720 sugli accordi verticali, alcuni costruttori hanno deciso di "evolvere" (bisognerebbe parlare di "involuzione", in quanto il mercato automotive nasce con l'agenzia ed è poi progredito in "commissione", anni 70, e ancora dopo "concessionaria", anni 90) il loro modello distributivo e contrattuale con i concessionari verso il cosiddetto "Modello di Agenzia (Genuino)", in base al quale l'agente (fino ad ora concessionario) rappresenta direttamente la casa costruttrice, cedendo gran parte dell'autonomia aziendale che possiede, in veste di Dealer, al produttore o al marchio.

Si tratta di un processo di trasformazione che evidenzia come non esista una formula valida, per ogni contesto e per ogni brand, per sviluppare proficuamente le proprie attività all'interno della catena del valore, ma che sia necessario individuare il **modello di business ottimale nell'ambito di ogni singolo contratto**, in modo da conseguire una vera situazione "win-win" nel quadro di una relazione che deve essere duratura e solida affinché l'utente finale possa essere il massimo beneficiario.

In questo ambito, è necessaria una certa **vigilanza rispetto ai modelli denominati come "contratti di agenzia non autentici"**, in cui il concessionario è limitato nella sua autonomia a stabilire i termini e le condizioni operative per clienti ed operatori, pur continuando a sostenere alcuni costi o investimenti: quindi dei rischi.

Nel merito, si evidenzia che la medesima Commissione UE, nel corso dell'iter di estensione del **MVBER** (Motor Vertical Block Exemption Regulation), **ha espresso una certa reticenza nel considerare idonea questa soluzione contrattuale ibrida**, come si è cercato di chiarire nelle Linee Guida del Regolamento MVBER, a causa delle contingenze legali che potrebbero presentarsi sia per i marchi che per i rivenditori, ove non dovessero essere qualificati come "Agenti genuini", ai sensi del diritto UE.

Al momento, si stanno verificando **notevoli complicazioni e importanti ritardi nell'applicazione del "contratto di agenzia"** per i marchi che stanno tentando di intraprendere questa strada, nello stesso tempo, stanno aumentando i dubbi sull'effettiva riduzione dei costi di distribuzione, che sulla carta avrebbe dovuto rappresentare uno dei punti di forza (del "Modello di Agenzia").

I **marchi asiatici**, in particolare cinesi, che stanno arrivando nei mercati europei stanno mostrando una preferenza per la distribuzione dei loro prodotti a favore del "Contratto di Concessione". Questa, probabilmente, è una delle chiavi, insieme ai maggiori margini garantiti dall'intermediazione di questi prodotti, a favorire l'espandersi dei brand asiatici.

2.3 La crisi demografica

La **dispersione delle competenze sul territorio** è un'altra delle sfide che l'UE deve affrontare e che si affianca alle altre due trasformazioni chiave: la digitalizzazione e la transizione ecologica.

Tutto ciò non può essere compreso senza un deciso **impulso a favore del talento** e senza la necessaria coesione territoriale.

Il comparto dell'Automotive nel suo complesso non è estraneo ai fenomeni di spopolamento e invecchiamento della popolazione, in termini di **riduzione della domanda, cambiamento delle preferenze** dei consumatori e, naturalmente, di **carenza di forza lavoro** qualificata.

È tangibile il **pericolo che le aree più spopolate vengano tagliate fuori** da tutte le attività e i servizi di supporto e di orientamento verso le tecnologie meno impattanti che può offrire il Dealer ai suoi clienti.

Così come è tangibile il **rischio di un sempre minore know-how** nelle attività tecniche e di servizio, a causa della crescente difficoltà a coinvolgere i giovani ad entrare come soggetti attivi nel mondo dell'Automotive, contrapposta alla sempre maggiore complessità dei prodotti (e dei servizi).

Si tratta di uno scenario che rischia di far venire meno la funzione di vera e propria **spina dorsale** economica e sociale che riveste il concessionario per il comparto nazionale ed europeo dell'Automotive.

Queste aziende sono presenti in tutta Italia (come in tutta Europa): **in ogni città e in ogni provincia c'è una concessionaria attiva**. Si tratta realtà economiche e produttive che investono nel territorio al 100% e non "delocalizzano" la loro attività (con un importante impatto anche sulle entrate fiscali dello Stato).

2.4 Decarbonizzazione

La **Direttiva RED III** (Direttiva UE 2023/2413), recepita in Italia con il **D.Lgs. 9 gennaio 2026, n. 5**, entrato in vigore il 4 febbraio 2026, ha segnato un cambio di passo decisivo per il settore dei trasporti, introducendo target di decarbonizzazione al 2030 più stringenti rispetto al passato che consistono, alternativamente: nel raggiungimento di almeno il **29%** di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale del settore trasporti, oppure nella riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG) di almeno il **14,5%** grazie all'uso di rinnovabili. La Direttiva, inoltre, ha introdotto dei sub-obiettivi vincolanti volti a promuovere l'utilizzo di biocarburanti avanzati, idrogeno ed e-fuels.

Il decreto fissa tappe precise per gli obblighi di miscelazione entro il 2030:

- innalzamento al 3% della quota minima di biocarburanti miscelati alla benzina (rispetto allo 0,5% previsto negli anni precedenti);
- quota di biocarburanti avanzati (prodotti da scarti) almeno dell'8%; di cui almeno l'1% da RFNBO (idrogeno verde e e-fuels).

Inoltre, il decreto introduce obblighi di miscelazione progressivi anche per il GPL con quote bio (bio-GPL), a partire dal 2027 e delle forti semplificazioni per il conteggio del biometano nella contabilizzazione ai fini dei target, riconoscendo ai biocarburanti un ruolo importante nel processo di transizione.

Parallelamente, il provvedimento dispone anche alcune misure volte a favorire l'integrazione di veicoli elettrici con la rete elettrica (ad esempio, attraverso l'obbligo, di ricarica smart per i nuovi sistemi di ricarica e attraverso le semplificazioni sull'accesso ai dati delle batterie, per facilitarne il mercato dell'usato).

Di pari passo, con specifico riferimento alla filiera automobilistica, l'elaborazione strategica della Commissione UE ha generato una **proposta di revisione del Regolamento CO2 per i LDV (Reg Eu/2019/631 revisionato con Reg Eu/2023/851)** pubblicato lo scorso 16 dicembre 2025, nell'ambito di un più ampio **"EU 2025 Automotive Package"** presentato dalla Commissione stessa come uno strumento per rendere più flessibili i passaggi attuativi necessari per raggiungere i confermati target di decarbonizzazione al 2030 e al 2035 nel comparto dell'Automotive definiti dalle misure legislative e regolamentari (il c.d. "Green Deal").

Fermo restando che tutti i Dealer intendono dare il proprio concreto contributo alla transizione energetica e al raggiungimento dei target di decarbonizzazione – la produzione regolamentare promossa dalla Commissione continua a risultare quantitativamente **eccessiva**, e l'impegno richiesto alle imprese del settore appare sproporzionato rispetto al beneficio effettivamente conseguibile, soprattutto in un periodo di criticità per il settore.

Con il **"EU 2025 Automotive Package"** del 16 dicembre 2025, la Commissione UE ha presentato una proposta di modifica del Regolamento CO₂ per auto e furgoni (Reg Eu/2019/631 revisionato con Reg Eu/2023/851) che introduce i seguenti cambiamenti rispetto alle disposizioni vigenti.

- Dal 2035: **da 100% al 90% di riduzione delle emissioni di CO2 al tailpipe**, con compensazione del 10% residuale da conseguire mediante l'utilizzo dei carburanti

rinnovabili, per un concorso limitato a non oltre il 3%, e di acciaio cosiddetto "green", per un concorso limitato a non oltre il 7%.

- Prima del 2035: **"super-credits" per piccole EV "accessibili" prodotte in UE** (crediti maggiorati, per un valore di ponderazione pari a 1,3).
- Target 2030: **più flessibilità con "banking & borrowing" nel periodo 2030-32** (margin/crediti da utilizzare tra anni vicini per rendere più flessibile la compliance).
- Target 2030 per **Veicoli Commerciali Leggeri-LCV: alleggerimento del target di emissione di CO2 al 2030** (dal 50% al 40%) motivato con la maggiore difficoltà strutturale di uptake EV nel segmento LCV.

Pur guardando con favore ai fattori migliorativi introdotti nella proposta di revisione della Commissione, sopra descritti, **FEDERAUTO manifesta insoddisfazione sui contenuti complessivi del "2025 Automotive Package"** presentato dalla Commissione Europea lo scorso 16 dicembre".

Nei fatti, vengono ridefiniti generici indirizzi che assomigliano tanto a **palliativi** poco più che ornamentali, confermando di fatto un indirizzo strategico a supporto di una sola tecnologia, quella del veicolo elettrico.

Nella sostanza, **FEDERAUTO ritiene deludente il "pacchetto Automotive" perché** – a dispetto delle premesse – **viene disatteso l'approccio pluri-tecnologico**, limitandosi ad una serie di misure-tampone destinate a non cambiare la traiettoria critica verso cui si sta indirizzando il comparto Automotive.

Questo significa che **per i Dealer continuano a permanere pressioni commerciali per l'immatricolazione dei veicoli elettrici a scapito del principio di neutralità tecnologica.**

FEDERAUTO approva l'azione del Governo italiano per l'importante ruolo propositivo che sta ricoprendo in sede di Consiglio UE.

E' positiva la road map del **"Non-Paper sulle prospettive dell'Automotive"** promosso dal Governo, che definisce le linee strategiche per una revisione complessiva del pacchetto "Green Deal Automotive" e dello stesso "2025 Eu Automotive Package", sia per ciò che riguarda la necessità di rendere più flessibili tempistiche e regolamenti, sia per ciò che riguarda il principio della **"neutralità tecnologica"**, per rendere anche i **carburanti rinnovabili** vettori in grado di contribuire al raggiungimento i target di decarbonizzazione dei trasporti, anche nelle applicazioni di **ibridizzazione** termico-elettrico, coerentemente con quanto disposto dalla direttiva RED III.

Si tratta essenzialmente di **revisionare l'approccio metodologico sul calcolo della CO2 superando il dogma del calcolo delle emissioni al tailpipe**, modificando sia il Regolamento per le autovetture (LDV) che – successivamente - quello per i veicoli pesanti (HDV), rispettando rigorosamente il principio della "neutralità tecnologica", mediante meccanismi in grado di **considerare "zero emission"** (o "low emission") **tutti i veicoli alimentati da Renewable Fuels**, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

Nel merito, per Federauto è doveroso mettere in luce l'esistenza di problema enorme, quello

della **coerenza normativa**.

Vanno superate le palesi contraddizioni insite in una produzione legislativa europea che si basa su **criteri metodologici incoerenti e non allineati**.

Basti pensare alla palese incoerenza che emerge dall'approccio metodologico che è alla base dei Regolamenti sui target di emissione della CO₂ applicati a LDV e HDV, che si fondano su un criterio di calcolo delle emissioni esclusivamente e superficialmente "al tailpipe", ossia al terminale di scarico del veicolo, valorizzando così solo i veicoli elettrici, senza tener conto delle disposizioni della **direttiva REDIII**, che, invece, definisce macro-obiettivi volti a valorizzare tutti i carburanti sostenibili.

Nel contempo, tali criteri metodologici appaiono analogamente privi della necessaria coerenza rispetto al criterio metodologico applicato nella normativa sugli **ESG** (Environment/Social/Governance, ossia il "Counting Emission Regulation") e sul sistema **ETS2** (Emission Trade System) a carico (anche) delle imprese del comparto trasporti, che valuta le emissioni di climalteranti in base alla fonte energetica del vettore utilizzato.

L'impressione che se ne ricava – a fronte di una simile e palese assenza di coerenza regolamentare – è che le varie misure siano state **ritagliate su misura della tesi politico-ideologica che la Commissione UE** – spesso imbeccata da advisor esterni parziali, oltre che poco competenti - **ha deciso di sostenere**, prescindendo dalle ricadute reali.

Occorre quindi **aprire una stagione di profonda revisione dell'assetto regolamentare** relativo alla transizione tecnologica del settore Automotive – a partire dagli emendamenti necessari per revisionare la stessa proposta di revisione del Regolamento sui target di emissione della CO₂ per i LDV elaborata dalla Commissione, partendo dalla definizione di un impianto normativo costruito sulla base della **coerenza tecnica e metodologica**, oltre che di **neutralità tecnologica**.

Nel dettaglio, si riportano di seguito i **principali punti emendativi** proposti da Federauto:

1. **contrarre dal 90 al 75% il target di riduzione delle emissioni di CO₂ alla scadenza 2035 per le autovetture e al 60% per i veicoli commerciali leggeri**, definendo un target intermedio al 2030 pari ad una riduzione del 40% per le autovetture e del 30% per i veicoli commerciali leggeri.

In tal senso, è possibile definire ulteriori target di riduzione emissiva dopo la scadenza del 2035, in relazione ai trend reali di mercato e delle condizioni abilitanti relative alle tecnologie ambientalmente più sostenibili.

2. **Riconoscere fin da subito** (e non a partire dal 2035) **la funzione strategica di concorso alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti di tutti i carburanti "Renewable Fuel"** (biocarburanti, biometano, bio-GNL, bioliquidi, combustibili da biomassa, combustibili sintetici a basse emissioni di carbonio, RFNBO e RCF, conformi ai criteri di sostenibilità della RED) e **senza alcun limite di produzione, distribuzione e utilizzo** come **"Carbon Neutral Fuel" (CNF)** nell'ambito delle normative sugli standard di riduzione delle emissioni di CO₂, sia per i LDV che per gli HDV, in coerenza con il riconoscimento di "zero rated fuels" già applicato nell'ambito del Sistema EU ETS

(art 3(23d) del Regolamento (UE) 2018/2066 (MRR), come modificato dal regolamento (UE) 2024/2493), laddove si riconosce un bilanciamento netto pari a zero tra la CO₂ catturata nel processo di produzione del carburante e la CO₂ rilasciata nella fase di combustione.

3. **Introdurre una nuova classe di veicoli a emissioni zero (ZEV) che comprenda veicoli alimentati esclusivamente con Carbon Neutral Fuel (CNF)**, da riconoscere trasversalmente in tutta la legislazione pertinente dell'UE, in coerenza con la disciplina normativa di RED III e ETS.

Si tratta quindi di **classificare i veicoli alimentati esclusivamente dai CNF come veicoli a zero emissioni**, con emissioni nette di CO₂ pari a zero, da porre su un piano di parità con i veicoli elettrici e a idrogeno già classificati – in modo tecnicamente improprio - come ZEV. Secondo questo approccio, si ritiene indispensabile **classificare come LEV – veicoli a basse emissioni** – i veicoli che utilizzano i **CNF in blending in % definite** con i carburanti convenzionali e i veicoli che applicano **tecnologie ad elevato tasso di ibridizzazione termico-elettrico** (Extended-Range, Full Hybrid e Plug-In Hybrid).

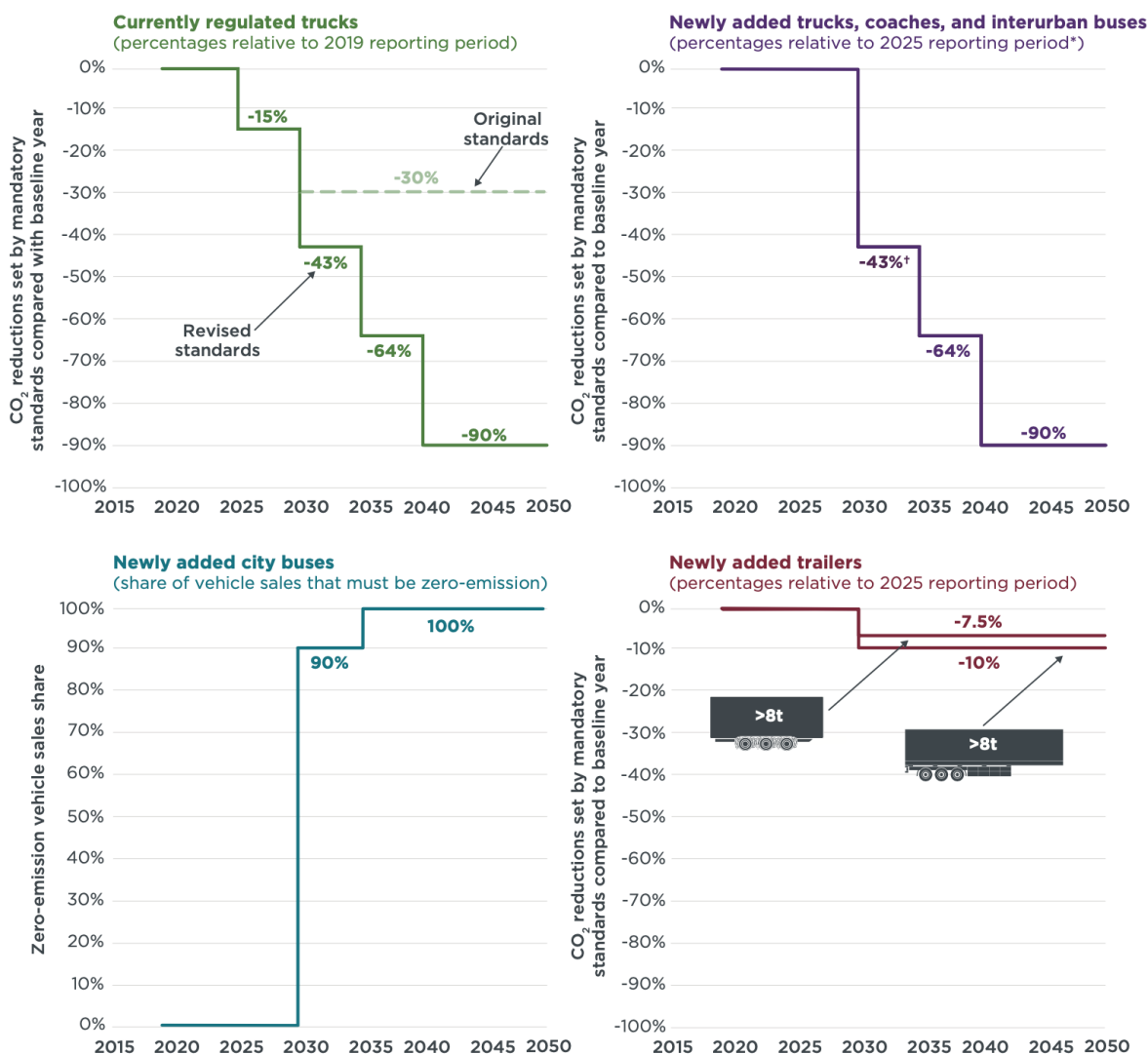
Sarebbe questo l'indirizzo attuativo corretto per concretizzare sul mercato il principio di **neutralità tecnologica**, oltre che di complementarità delle soluzioni, lasciando più libertà di scelta a cittadini e imprese in relazione alle proprie esigenze di mobilità e di operatività.

4. **Sospendere le modifiche all'Utility Factor dei veicoli Plug-In**, al fine di non modificare l'approccio e gli obiettivi di decarbonizzazione del Regolamento sugli standard di CO₂, aprendo al contributo di più tecnologie.

I costruttori di veicoli avranno a disposizione un **maggior numero di opzioni tecnologiche e industriali** per far fronte alla loro compliance e ottimizzare le scelte strategiche in funzione della tipologia di veicolo.

Nell'ambito di tale approccio più razionale e realistico, appare, infine, ineludibile un complessivo intervento di **revisione dei Regolamenti sui target CO₂ anche per gli HDV**, in senso realmente applicativo del principio "technology neutral" e aderente alle logiche del mercato logistico globale, applicando con il dovuto rigore le clausole di revisione che lo stesso Regolamento 1610/23 vigente prevede, tendente a **superare l'attuale approccio mono-tecnologico**.

Target Specifici per HDV (rappresentazione grafica ICCT):



* The reference period for vehicle groups 1, 2, 3, 11, 12, and 16 is the 2021 reporting period
† Vocational vehicles do not have a target for 2035

THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION [THEICCT.ORG](https://www.theicct.org)

2.4.1 Regolamento Clean Corporate Fleet

La proposta di nuova regolamentazione sui “**Clean Corporate Fleet**”, avanzata dalla Commissione UE nel quadro del “Automotive Package” riflette la medesima **impostazione dirigistica** in materia di scelte tecnologiche per le imprese, distorcendo le più elementari logiche del libero mercato.

Pur apprezzando l’esclusione degli HDV e delle PMI dalla proposta di Regolamento da parte della Commissione UE, **FEDERAUTO è fortemente contraria ad ogni forma di regolamentazione coercitiva per le imprese in materia di Corporate Fleet.**

E, in via generale, **Federauto intende ribadire la sua contrarietà alla promozione di bonus dedicati di natura fiscale** nel comparto Automotive aventi come inevitabile effetto

quello di distorcere i trend di mercato in favore di una sola tecnologia (ad esempio, la tecnologia BEV) e/o a favore di una sola forma distributiva.

Riteniamo che qualsiasi iniziativa finalizzata al sostegno delle imprese per gli investimenti di rinnovo del parco, sia di autovetture che di veicoli commerciali leggeri e pesanti, debbano essere implementati nel rispetto effettivo del principio di **“neutralità tecnologica”**, lasciando agli operatori la scelta della tecnologia più sostenibile e considerata peculiare per i propri profili di missione.

Il nostro auspicio – anche relativamente al **Regolamento “Clean Corporate Fleet”** - risiede quindi in un’**azione emendativa forte da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo** in grado di riportare il mercato a funzionare senza alcuna distorsione di natura tecnologica e concorrenziale, coerentemente con i reali target di decarbonizzazione.

Nel dettaglio, si riportano di seguito i **principali punti emendativi** proposti da Federauto:

1. **revisare profondamente – se non abrogare - la proposta di Regolamento “Corporate Fleet”** sui “Veicoli Aziendali Puliti”, incluso nel “2025 EU Automotive Package”, in quanto i suoi contenuti non soddisfano i requisiti di neutralità tecnologica;
2. **eliminare le misure mono-tecnologiche vincolanti** a carico delle imprese, promuovendo al contrario condizioni abilitanti in grado di permettere agli operatori di flotte di scegliere il percorso di decarbonizzazione più appropriato per le loro esigenze operative. **Gli incentivi fiscali dovrebbero favorire l’adozione di tutte le tecnologie** che concorrono alla decarbonizzazione del sistema di mobilità, compresi i veicoli ibridi e i veicoli alimentati esclusivamente da carburanti rinnovabili (CNF), in coerenza con le misure di attuazione del principio di neutralità tecnologica declinata nei punti precedenti.

Questa impostazione consente, compatibilmente con le logiche di libero mercato, di orientare le scelte aziendali verso le tecnologie pulite economicamente più convenienti al momento del rinnovo delle flotte. In particolare, in un periodo di forte rincaro dei prezzi energetici correlato alle tensioni geopolitiche, la soluzione del full electric potrebbe essere molto meno conveniente rispetto a tecnologie ibride o rispetto ai biocarburanti avanzati.

2.4.2 Regolamento CAFE

Il contesto regolamentare confuso e frastagliato elaborato dalle precedenti legislature UE ha generato una fase di **estrema confusione** per l'intero tessuto industriale e commerciale dell'Automotive.

Il **processo di elettrificazione**, come presagito - fortemente indirizzato dai regolamenti europei e sostenuto dal “doping” degli incentivi a pioggia - si sta dimostrando **molto più rallentato del previsto**, con una quota di mercato di **EV** in Italia che – in media, nei primi mesi del 2026 - si è attestato intorno al **7%** scarso e nell’insieme dei Paesi UE intorno al **18%**, e un andamento della domanda che non si avvicina nemmeno parzialmente al trend previsto dalla pianificazione del PNIEC nazionale, che fissa in 6 milioni di auto elettriche il target di mercato LDV per il 2030.

NEW CAR REGISTRATIONS BY MARKET AND POWER SOURCE

YEAR TO DATE

	BATTERY ELECTRIC			PLUG-IN HYBRID			HYBRID ELECTRIC ¹				OTHERS ²			PETROL			DIESEL			TOTAL		
	Jan-Dec 2024	Jan-Dec 2023	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	Jan-Dec 2025	Jan-Dec 2024	% change 25/24	
Austria	60,651	44,622	+35.9	28,820	16,928	+70.3	83,044	64,090	+29.6	2	13	-84.6	79,457	84,004	-5.4	33,004	44,132	-25.2	284,978	253,789	+12.3	
Belgium	143,849	127,703	+12.6	39,584	66,611	-40.6	47,023	41,675	+12.8	3,161	3,518	-10.1	168,444	186,891	-9.9	12,709	21,879	-41.9	414,770	448,277	-7.5	
Bulgaria	2,420	1,494	+62.0	566	467	+21.2	2,045	1,005	+103.5	200	178	+12.4	38,875	33,984	+14.4	5,313	5,813	-8.6	49,419	42,941	+15.1	
Croatia	1,296	1,793	-29.4	2,529	1,405	+80.0	22,538	17,736	+27.1	1,280	1,404	-8.8	32,365	30,479	+6.2	9,863	12,203	-19.2	69,841	65,020	+7.4	
Cyprus	1,474	1,193	+23.6	773	664	+16.4	6,899	6,438	+7.2	0	0	0	5,083	6,394	-20.3	395	368	+7.3	14,634	15,057	-2.8	
Czechia	13,806	10,912	+26.5	11,033	5,872	+87.9	57,120	45,505	+25.5	6,487	5,876	+14.3	117,692	113,606	+3.6	42,581	50,029	-14.9	248,719	231,600	+7.4	
Denmark	126,542	89,082	+42.0	4,892	7,090	-33.8	25,128	29,868	-15.9	28	0	+100.0	23,477	39,902	-41.2	4,774	7,043	-32.2	184,641	172,995	+6.7	
Estonia	868	1,320	-34.2	1,403	1,269	+10.6	6,748	11,535	-41.5	0	146	-100.0	2,842	6,695	-57.6	1,194	4,421	-73.0	13,055	25,386	-48.6	
Finland	26,745	21,869	+22.3	14,516	14,864	-2.3	19,569	22,510	-13.1	9	157	-94.3	8,118	11,257	-27.9	2,924	3,413	-14.3	71,881	74,070	-3.0	
France	326,922	290,614	+12.5	108,627	146,398	-25.8	716,154	588,891	+21.6	55,819	59,805	-6.7	345,233	507,756	-32.0	79,397	124,952	-36.5	1,632,152	1,718,416	-5.0	
Germany	545,142	380,609	+43.2	311,398	191,905	+62.3	816,111	755,493	+8.0	12,277	14,115	-13.0	777,641	991,948	-21.6	395,022	483,261	-18.3	2,857,591	2,817,331	+1.4	
Greece	8,892	8,707	+2.1	11,656	8,262	+41.1	73,125	57,917	+26.3	4,715	3,431	+37.4	40,861	48,923	-16.5	4,950	9,835	-49.7	144,199	137,075	+5.2	
Hungary	11,002	8,565	+28.5	7,136	5,695	+25.3	65,369	56,034	+16.7	639	363	+76.0	30,920	36,280	-14.8	14,374	14,874	-2.0	129,440	121,611	+6.4	
Ireland	23,601	17,460	+35.2	18,934	12,538	+51.0	29,692	26,840	+10.6	0	0	0	31,378	36,735	-14.6	21,351	27,743	-23.0	124,954	121,316	+3.0	
Italy	94,624	65,611	+44.2	98,340	52,701	+86.6	671,923	622,678	+7.9	140,529	146,918	-4.3	372,150	455,197	-18.2	147,277	214,966	-31.5	1,524,843	1,558,071	-2.1	
Latvia	1,602	1,258	+27.3	2,742	766	+258.0	—	—	—	402	374	+7.5	14,638	11,012	+32.9	3,122	3,721	-16.1	22,506	17,131	+31.4	
Lithuania	3,150	1,779	+77.1	4,448	1,685	+164.0	19,603	13,891	+41.1	689	577	+19.4	8,929	7,844	+13.8	5,155	4,346	+18.6	41,974	30,122	+39.3	
Luxembourg	12,663	12,777	-0.9	3,721	3,831	-2.9	13,821	10,460	+32.1	4	1	+300.0	12,276	13,824	-11.2	4,673	5,763	-18.9	47,158	46,656	+1.1	
Malta	2,450	2,886	-15.1	421	515	-18.3	1,538	1,410	+9.1	1	0	0	1,818	2,558	-28.9	240	294	-18.4	6,468	7,663	-15.6	
Netherlands	156,139	132,167	+18.1	73,445	52,757	+39.2	102,331	107,350	-4.7	1,367	2,189	-37.6	50,749	83,235	-39.0	3,993	3,765	+6.1	388,024	381,463	+1.7	
Poland	43,311	16,564	+161.5	34,137	15,562	+119.4	272,968	256,475	+6.4	19,177	16,579	+15.7	185,299	198,209	-6.5	42,543	48,178	-11.7	597,435	551,567	+8.3	
Portugal	52,256	41,757	+25.1	34,106	28,346	+20.5	50,117	35,020	+43.1	20,326	15,077	+34.8	55,185	71,072	-22.4	12,989	18,440	-29.6	225,039	209,712	+7.3	
Romania	8,849	9,795	-9.7	—	—	—	77,140	58,470	+31.9	22,470	15,392	+46.0	35,658	49,005	-27.2	12,686	18,443	-31.2	156,803	151,105	+3.8	
Slovakia	4,377	2,227	+96.5	4,085	2,243	+82.1	32,168	28,206	+14.0	1,680	1,807	-7.0	38,089	44,118	-13.7	12,704	14,808	-14.2	93,103	93,409	-0.3	
Slovenia	6,419	3,148	+103.9	1,939	1,253	+54.7	7,969	5,481	+45.4	496	834	-40.3	32,022	32,644	-1.9	8,709	9,658	-9.8	57,556	53,018	+8.6	
Spain	101,627	57,376	+77.1	123,989	58,565	+111.7	482,880	392,384	+23.1	59,275	33,521	+76.8	318,209	378,688	-16.0	62,670	96,429	-35.0	1,148,650	1,016,963	+12.9	
Sweden	99,723	94,333	+5.7	72,737	63,113	+15.3	30,302	27,416	+10.5	1,892	5,234	-63.9	52,882	60,716	-12.9	15,412	18,770	-17.9	272,998	269,582	+1.3	
EUROPEAN UNION	1,880,370	1,447,631	+29.9	1,015,637	761,305	+33.4	3,733,325	3,284,778	+13.7	352,927	327,309	+7.8	2,880,298	3,542,976	-18.7	960,024	1,267,347	-24.2	10,822,631	10,531,546	+2.8	
Iceland	5,988	2,661	+125.0	2,932	1,647	+78.0	3,143	2,089	+50.5	0	3	-100.0	1,239	1,538	-19.4	1,245	2,280	-45.4	14,547	10,218	+42.4	
Norway	172,231	114,400	+50.6	2,750	3,489	-21.2	2,391	7,015	-65.9	0	9	-100.0	487	986	-50.6	1,773	2,938	-39.7	179,632	128,837	+39.4	
Switzerland	53,250	46,141	+15.4	26,189	20,801	+25.9	82,603	80,513	+2.6	10	23	-56.5	55,732	69,527	-19.8	15,953	22,530	-29.2	233,737	239,535	-2.4	
EFTA	231,469	163,202	+41.8	31,871	25,937	+22.9	88,137	89,617	-1.7	10	35	-71.4	57,458	72,051	-20.3	18,971	27,748	-31.6	427,916	378,590	+13.0	
United Kingdom	473,348	381,970	+23.9	225,143	167,178	+34.7	745,388	689,973	+8.0	0	0	0	529,285	658,853	-19.7	47,359	54,804	-13.6	2,020,523	1,952,778	+3.5	
EU + EFTA + UK	2,585,187	1,992,803	+29.7	1,272,301	954,420	+33.4	4,566,850	4,064,368	+12.4	352,937	327,344	+7.8	3,467,041	4,273,880	-18.9	1,026,354	1,349,899	-24.0	13,271,270	12,962,714	+2.4	

¹ Includes full and mild hybrids

² Includes fuel-cell electric vehicles, natural gas vehicles, LPG, E85/ethanol, and other fuels

Figura 4- Mercato Europeo

Nel contempo, **il mercato degli HDV ad alimentazione elettrica è sostanzialmente inesistente** (79 veicoli \geq 16 ton su un totale di 592 veicoli nel 2025) e non evidenzia alcun segnale di vero start-up.

Mercato VI per alimentazione e classi PTT - 2025								
	> 3,5 Ton		3,51 - 6 Ton		6,01 - 15,99 Ton		\geq 16 Ton	
Diesel	26.030	96,25%	602	54,23%	2.849	98,04%	22.579	98,05%
Elettrico	592	2,19%	499	44,95%	14	0,48%	79	0,34%
GNC	346	1,28%	9	0,81%	37	1,27%	300	1,30%
GNL, di cui	63	0,23%	0	0,00%	2	0,07%	61	0,26%
Gasolio - GNL	35	0,13%	0	0,00%	0	0,00%	35	0,15%
GNL	28	0,10%	0	0,00%	2	0,07%	26	0,11%
Diesel + Elettrico	12	0,04%	0	0,00%	4	0,14%	8	0,03%
Totale	27.043	100,00%	1.110	100,00%	2.906	100,00%	23.027	100,00%

Figura 5- Immatricolazioni in Italia – Elaborazione FEDERAUTO su dati MIT

In questo modo, gli **“ambiziosi obiettivi”** stabiliti dalla normativa europea si confrontano con la realtà del comportamento dei consumatori e degli operatori professionali,

dimostrando di essere **irrealistici**, più che “ambiziosi”.

Diversi sono i fattori che stanno ostacolando la diffusione dei BEV, non solo in Italia ma in tutta l'UE, con pochissime eccezioni: **costi** elevati di investimento, crescenti costi dell'energia, scarsa e disomogenea diffusione dei punti di ricarica (colonnine) di potenza adeguata, difficoltà di installazione dei “**wallbox**” domestici per molti utenti, scarsa e incerta **autonomia** di percorrenza, **tempi di ricarica** incompatibili con le esigenze di utenti e operatori, valore di **pay-back** dell'usato del tutto inadeguato, limitata **capacità di carico** per gli HDV. Ultimi, ma non meno importanti, la differenza orografica di ciascuna nazione e i comportamenti dei consumatori.

A queste criticità, si aggiunge la consapevolezza, sempre più evidente, da parte della cittadinanza che **le BEV non sono particolarmente virtuose sul piano ambientale**, in particolare nella riduzione delle emissioni climalteranti, considerando il mix energetico dell'elettricità (europea e Italiana) ancora ad elevata intensità di fonti fossili e l'impatto notevole generato dai processi di produzione, distribuzione e smaltimento delle batterie.

Al punto che **l'Autorità AGCM (Antitrust) italiana ha vietato l'uso del claim “Emissioni Zero” per le BEV**, non essendo nella realtà autovetture ad emissioni zero, e ha intimato (Moral Suation) alcune case automobilistiche su tale tipo di pubblicità di fatto ingannevole, a cui ha fatto seguito una specifica indagine sulle potenziali pubblicità anch'esse ingannevoli in materia di autonomia di marcia relativamente a determinati prodotti, soprattutto di alta gamma.

Come conseguenza di tutto ciò, già nell'ambito del triennio 2025-27, il comparto dell'Automotive europeo si trova nelle condizioni di poter ricevere **molte multimilionarie** per il mancato rispetto dei target di emissione di CO₂ al 2025 (TTW), ridotti a 93,6 g/Km di CO₂, pari a -15% rispetto al 2019.

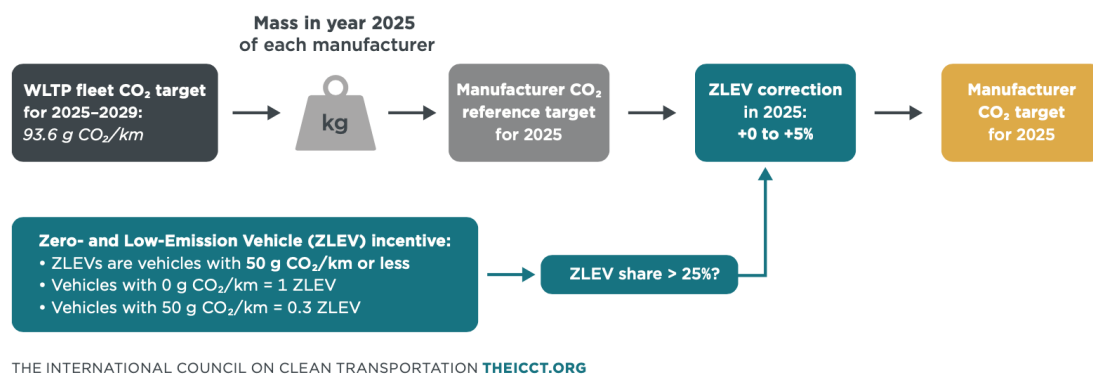


Figura 6- schema calcolo multe a carico dei costruttori

E a poco potrà servire la spalmatura triennale delle multe CAFE recentemente accordata ai Costruttori dalle Istituzioni Europee sia per i LDV che per gli HDV, trattandosi di un semplice trasferimento temporale di multe a carico degli OEM i cui criteri di calcolo e i relativi importi del quadro sanzionatorio sono rimasti inalterati.

Si tratta di uno scenario disastroso anche per i concessionari che saranno ancora più chiamati ad assorbire quote crescenti di **veicoli elettrici, anche "auto immatricolati"** che il mercato rifiuta, come effetto dei tentativi che faranno le case costruttrici per limitare le multe CAFE.

Il probabile ricorso ad un contingentamento della produzione di veicoli termici ridurrà nel contempo l'offerta sul mercato delle auto nuove, con un conseguente effetto di consolidamento del circolante vetusto e insicuro sulle strade, che significa favorire un processo esattamente opposto a quello che tutti auspicano. È il cosiddetto **"effetto Cuba"**.

2.4.3 ***Invecchiamento del parco veicoli***

Esiste un **rischio reale di frammentazione del mercato** in Italia e in tutta l'UE se non si affronta il problema dell'accessibilità economica e dell'accesso a infrastrutture sufficienti in tutti gli Stati Membri.

La problematica non riguarda solo le auto elettriche, mediamente più costose del 25/30% rispetto alle pari categoria ad alimentazione termica, ma anche le gamme più richieste, che hanno subito considerevoli **incrementi di listino** negli ultimi 3 anni (soprattutto per via dell'evoluzione dei contenuti standard di sicurezza e di elettrificazione).

Questo rischio si riflette già nei dati attuali: nei paesi del Nord Europa, laddove il PIL medio pro-capite è di circa 57.000 euro, il parco autoveicoli con un'età media inferiore ai **9 anni e 7 mesi**. D'altra parte, la stragrande maggioranza dei paesi dell'Est Europa, con PIL inferiori a 22.500 euro, il parco autoveicoli ha un'età media superiore ai **15 anni e 3 mesi**.

L'Italia, con un PIL medio pro capite di circa 35.000 euro, ha una delle flotte più vetuste d'Europa: nel 2025 l'anzianità del parco autoveicoli ha continuato ad aumentare ed ha raggiunto ormai la media di **13 anni (un invecchiamento pari a circa 3 mesi ogni anno)**.

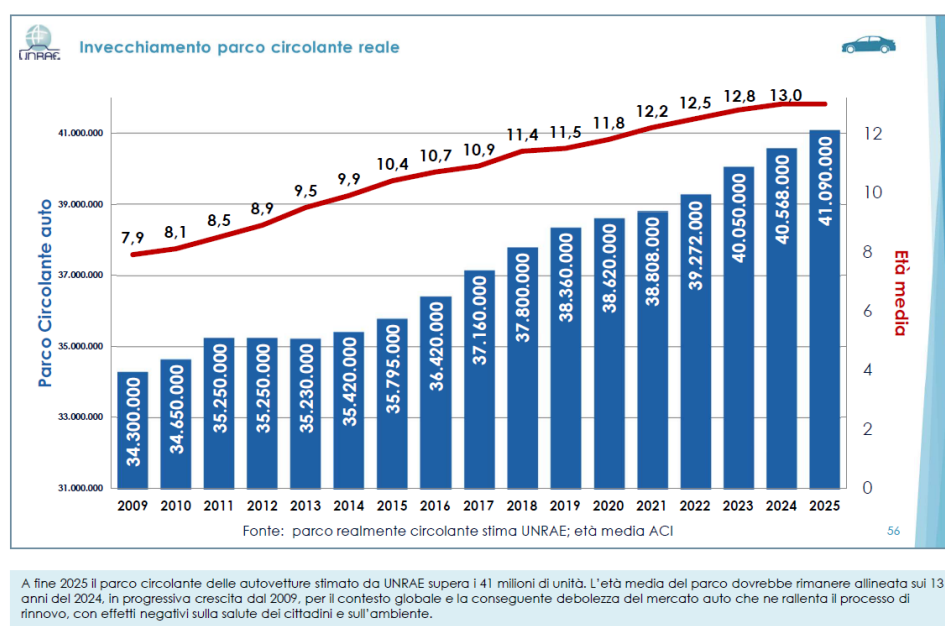
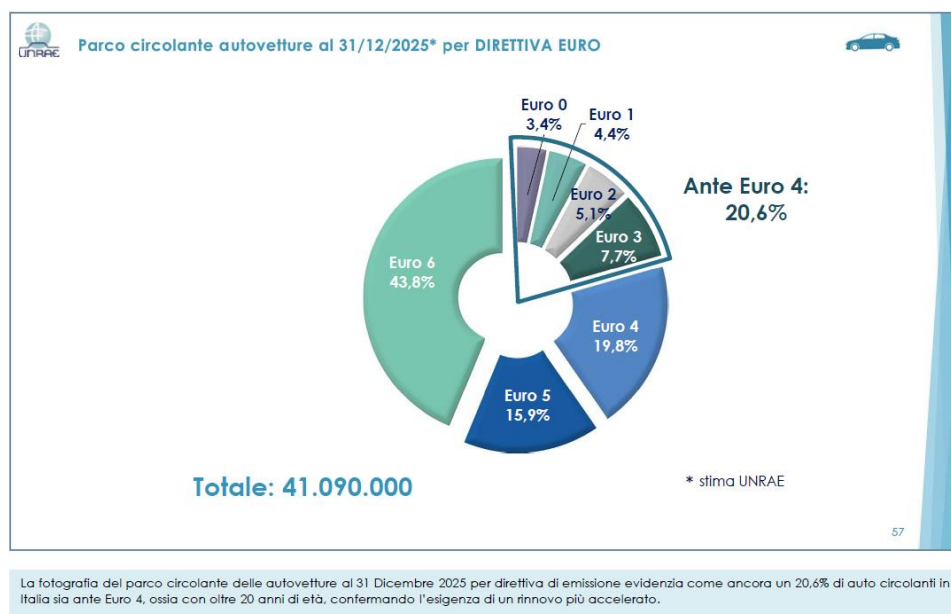


Figura 7- Evoluzione del circolante e anzianità (fonte UNRAE)

Il rallentamento del mercato, riconducibile ad un quadro di incertezza, sia economico-sociale che regolamentare, è destinato a generare un **invecchiamento** ulteriore e progressivo del

parco, con effetti diametralmente opposti rispetto alle tendenze necessarie per il raggiungimento del target di decarbonizzazione. Invecchiamento misurato in 3 mesi per anno!



La fotografia del parco circolante delle autovetture al 31 Dicembre 2025 per direttiva di emissione evidenzia come ancora un 20,6% di auto circolanti in Italia sia ante Euro 4, ossia con oltre 20 anni di età, confermando l'esigenza di un rinnovo più accelerato.

Figura 8- Circolante per categoria Euro (Fonte UNRAE)

Intervenire sulla semplificazione e sull'alleggerimento della fiscalità a carico dell'auto (abbandonando le politiche di "Ecobonus" che hanno effetto "nei tempi" del processo di acquisto e sulle scelte) diventa sempre più indispensabile per creare le condizioni di ecosistema generale che può favorire la ripresa del mercato.

Detrazione IVA

Imprese: detrazione IVA al 100% per i veicoli strumentali (tassisti e delle società di noleggio) e una detrazione del 40% per quelli non assegnati.

Professionisti: la detrazione IVA è al 40%, mentre per gli agenti di commercio, la detrazione IVA è al 100%.

Deducibilità dei costi

Imprese: 100% per i veicoli strettamente strumentali all'attività, scendendo al 70% per quelli assegnati ai dipendenti e limitandosi al 20% per quelli non assegnati.

Professionisti: 20%, riflettendo un uso del veicolo meno centrato sull'attività rispetto alle imprese.

Agenti di commercio: fino all'80% dei costi

Limiti della deducibilità dei costi

Gli autoveicoli e i van presentano un limite per l'acquisto di 18.075,99 euro, che si incrementa a 25.822,84 euro per gli agenti di commercio.

Nel caso di leasing o noleggio, la soglia massima deducibile è di 3.615,20 euro annuali, che aumenta a 5.164,57 euro annui per gli agenti.

Descrizione	Azienda	Agente	Uso Promiscuo	Società di noleggio
% deducibilità	20%	80%	70%	100%
Costo deducibile annuo	€ 904	€ 5.061	€ 5.196	€ 6.557
% detraibilità IVA	40%	100%	40%*	100%
IVA detraibile	€ 2.308	€ 5.770	€ 2.308	€ 5.770

Figura 9- schema indicativo fiscalità Auto italiana

Il confronto con la Fiscalità delle auto aziendali in uso promiscuo per i paesi europei da una chiara indicazione della direzione che dovremmo prendere in Italia:



Paesi	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia 	18.076	20%	3.615	40%
Germania 	Illimitata	100%	Illimitato	100%
Gran Bretagna 	Illimitata	100%	Illimitato	50%
Spagna 	Illimitata	100%	Illimitato	100%

Figura 10- Confronto della fiscalità dell'auto aziendale con i principali mercati europei

2.4.4 Elettrificazione: processo critico

Aver messo l'accento – mediante un processo normativo comunitario di tipo dirigitico e poco attento alle ricadute economiche, sociali ed occupazionali – esclusivamente alla promozione dell'auto elettrica (**dimenticando la decarbonizzazione!**) sta creando un' **Europa a due velocità**: da una parte i paesi più ricchi, che possono "permettersi" di acquistare più agevolmente modelli di ultima generazione – anche per la maggior presenza di consistenti flotte aziendali e famiglie con 2 o più autovetture – dall'altra i paesi con PIL medio-basso – tra cui l'Italia - che tendono a considerare **non prioritario l'acquisto di un'auto nuova**, ancor più se è elettrica o elettrificata (PHEV o MHEV).

Il risultato è che in Italia e nei paesi con reddito medio-basso, **la quota di mercato delle autovetture BEV oscilla da mesi tra il 6 e il 7%**, nonostante le periodiche misure a supporto dell'acquisto delle BEV promosse dai vari Ministeri.

Si tratta di dati che evidenziano la sostanziale impossibilità a raggiungere i target di previsione del PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima), che prefigurano un Outlook di ben 6 milioni di BEV circolanti in Italia al 2030 (a 4 anni dal timing del PNIEC), **il circolante reale delle BEV è inferiore alle 300.000 unità**.

Il processo di elettrificazione del parco veicoli non sta evidenziando una particolare vivacità nemmeno nel resto d'Europa, con una quota complessiva di mercato a livello UE al 2025 che non arriva è **al 19%** (citiamo solo il dato delle elettriche e non delle elettrificate) e rappresenta meno del 3% del circolante complessivo.

La "velocità di crociera" richiesta dagli obiettivi UE sulla elettrificazione è assai più lenta del previsto e appare sempre più chiaro che i target prefissati dalla programmazione sia europea che nazionale saranno verosimilmente falliti, anche a fronte di una riduzione del target di riduzione delle emissioni climalteranti (dal tailpipe) dal 100% al 90% al 2035, come prefigurato nel testo di revisione della Commissione UE del Regolamento CO2 per i LDV.

Il mancato allineamento delle dinamiche reali del mercato rispetto ai "desiderata" dei lawmaker europei in materia di elettrificazione in Europa richiama anche le ricadute che si generano a livello industriale. È tangibile il rischio di una forte dipendenza da materie prime

e tecnologie delle batterie provenienti e fornite da aziende extra-europee e lo **squilibrio creato da un'offerta di prodotti e componenti a basso costo provenienti dalla Cina** e dall'Estremo Oriente, in grado di ridurre di molto la concorrenzialità e la marginalità delle aziende italiane ed europee de comparto automotive.

In questo senso, i correttivi che tenta di fornire l'“Automotive Package” – laddove si prefigura un sostegno specifico per le gamme che si avvalgono di componentistica di almeno il 70% made-in-Europe (al netto delle batterie), nello specifico per i modelli di segmento A e B ad alimentazione elettrica – appaiono come dei **palliativi difficilmente applicabili** nel mercato reale.

2.4.5 Non esiste un'unica soluzione: il ruolo strategico dei Biocarburanti

In questa corsa condizionata da metodologie e obiettivi davvero ambiziosi, al punto da essere considerati irrealistici, occorre ampliare l'offerta di tecnologie per la decarbonizzazione, valorizzando il principio della **“piena neutralità tecnologica”**, riconosciuta dalla stessa Commissione UE nell'“Automotive Package”, ma inspiegabilmente limitata circoscrivendo l'apporto dei Renewable Fuel a quote irrisorie, che deve riflettersi su una maggiore flessibilità delle scadenze e il riconoscimento definitivo dei **carburanti rinnovabili – Biofuels, Biometano, Bioetanolo, HVO**, ecc. – come vettori ammessi a pieno titolo anche all'indomani della scadenza del 2035 (2040 per gli HDV) per il sostanziale azzeramento delle emissioni climalteranti per i veicoli di nuova immatricolazione (superando di fatto il bando ai motori ICE).

Si tratta quindi di spostare l'approccio metodologico relativo al calcolo delle emissioni della CO₂ dal ciclo “Tank-to-Wheel” (o al tailpipe), ai cicli ambientalmente più virtuosi ed esaustivi, ossia il **ciclo “Well-to-Wheel”**, che considera almeno anche l'intensità carbonica del mix energetico che alimenta il veicolo, e il **ciclo “Life Cycle Assessment”**, che considera il carbon footprint dell'intero ciclo di vita del veicolo.

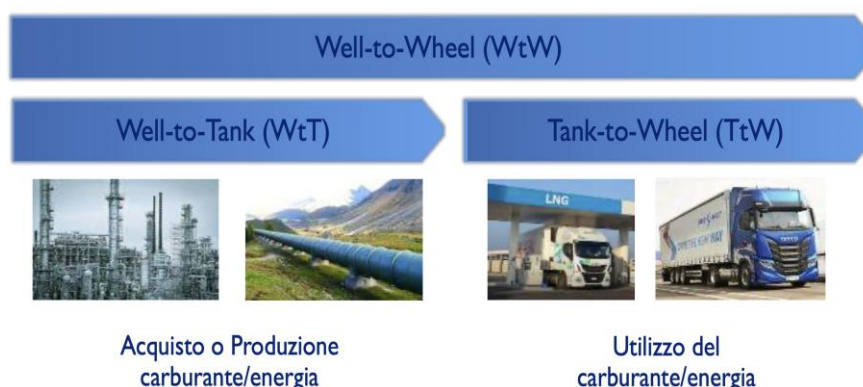


Figura 11- Metodi di calcolo delle emissioni CO₂

Questo spostamento di approccio metodologico rappresenta la base per la revisione dei Regolamenti sui target delle emissioni di CO₂, sia per gli LDV che per gli HDV,

rappresentando il **criterio più tangibile per contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione** di mobilità e logistica.

Quindi, occorre certamente proseguire con la promozione dei veicoli elettrificati (**BEV, PHEV, FCEV**), laddove si va verso una produzione dell'energia elettrica sempre più pulita e rinnovabile e considerando i valori che tale tecnologia rappresenta in termini di efficienza energetica, di impatto positivo per la riduzione delle emissioni inquinanti e per la silenziosità di esercizio, quindi – tenendo conto delle sue peculiarità funzionali - in termini di soddisfazione della **mobilità urbana** e di **breve raggio**.

Occorre valorizzare, allo stesso tempo, tutte le tecnologie che possono contribuire a decarbonizzare il trasporto terrestre, a partire dagli attuali **motori a combustione alimentati da carburanti rinnovabili**, anche in una configurazione **ibrida** termico-elettrico.

Infatti, **soluzioni “carbon neutral” e “low emission”**, come i Biofuels, il Biometano, il Bio-LNG, l'HVO, il Bioetanolo, gli stessi carburanti sintetici (E-Fuels) dimostrano di essere perfettamente compatibili con i target di decarbonizzazione nei cicli di calcolo più corretti ai fini della riduzione effettiva delle emissioni di CO₂, ossia quelli che considerano il carbon footprint del veicolo, oltre che la fonte energetica del vettore che alimenta il veicolo, e nello stesso tempo, hanno un peso specifico sul mercato che non è più possibile ignorare.

2.5 Ambiente digitale

Il Regolamento UE 2023/2854 del 13 dicembre 2023, recante norme armonizzate per l'accesso equo ai dati e il loro utilizzo e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva (UE) 2020/1828 (“**Data Act**”), è un passo importante verso l'eliminazione degli ostacoli operativi all'accesso dei dati nel settore Automotive, sia per il settore privato che per quello pubblico, preservando nel contempo gli incentivi a investire nella generazione di dati, garantendo un controllo equilibrato sui dati per i suoi creatori.

La caratteristica più distintiva del Data Act è la sua enfasi sul dare sia agli individui che alle aziende un maggiore controllo sui propri dati.

La legislazione rafforza il diritto alla **portabilità dei dati**, consentendo di copiare o trasferire facilmente i dati generati attraverso oggetti, macchine e dispositivi intelligenti tra diversi servizi, il tutto sulla base di uno sviluppo giuridico orientato a garantire **pari opportunità nell'ambiente digitale**, promuovere un mercato dei dati competitivo e aperto, stimolare l'innovazione.

In questo contesto, il “**veicolo connesso**”, inteso come scambio di dati tra veicolo, conducente e infrastruttura, è una delle tante tecnologie strategiche per l'evoluzione futura della mobilità e della logistica funzionali al miglioramento degli standard di sicurezza, comfort e infotainment.

L'attuale priorità per le case automobilistiche – supportate anche dalla recente programmazione dei “Piani d'Azione” UE per l'Automotive - è quella di includere tutte le possibili **opzioni di connettività** nei loro veicoli. Le automobili di oggi sono dotate di diverse opzioni di connettività, molte delle quali si basano su una connessione Internet per

funzionare.

Si tratta di un mercato destinato ad espandersi a livello globale, il cui fatturato si prevede possa raggiungere gli oltre **175 miliardi di euro entro il 2030**, di cui l'Europa rappresenta il secondo mercato dopo gli USA (fonte: Precedence Research).

Il Data Act del 2023 consente un accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli destinato a modellare il settore Automotive nei prossimi anni, soprattutto quando avrà luogo la progressiva introduzione del **veicolo autonomo e connesso**.

Proprio a causa dell'impatto di questi progressi per l'ecosistema automobilistico, è necessario andare oltre e dotarsi di una **regolamentazione settoriale specifica**, ma compatibile con il regolamento MV-BER, in modo che i produttori di veicoli e componenti, i concessionari e i cittadini possano esercitare il loro diritto di accesso ai dati generati dai veicoli.

Un altro elemento cruciale in questa equazione è l'irruzione dell'**Intelligenza Artificiale (AI)**, che sta già svolgendo un ruolo chiave in aree sensibili come la **guida autonoma**, la **sicurezza stradale** e la **cybersecurity**.

L'integrazione dell'intelligenza artificiale nell'ecosistema automobilistico sta avanzando rapidamente, promettendo anche miglioramenti significativi nell'efficienza e nella sicurezza dei veicoli. Tuttavia, questo progresso introduce anche nuove sfide per la **sicurezza informatica**, poiché le auto connesse e autonome sono vulnerabili agli attacchi informatici che potrebbero compromettere la sicurezza degli occupanti e l'integrità dei sistemi di regolazione del traffico.

Nello sviluppo di questa offerta devono essere inclusi i dealer per garantire corretta informazione, giusti prezzi e servizio in caso di necessità.

Vale la pena ripetere ed evidenziare come sia in gioco, riguardo questo tema, la sicurezza stradale che potrebbe essere minacciata, ad esempio, da un attacco informatico mirato o da una cattiva calibrazione (da soggetti non adeguatamente istruiti e dotati di strumenti opportuni) dei sistemi di sicurezza.

2.6 Talento e formazione

La formazione è un fattore chiave per la competitività. Questo è stato ben compreso dall'industria automobilistica, in particolare dai Concessionari, che stanno facendo un grande sforzo per incrementare l'intensità e la qualità delle attività di formazione, al fine di rendere appetibile per le giovani generazioni l'occupabilità nel comparto Automotive.

Ciononostante, e secondo l'analisi effettuata da Federauto e basata sui Concessionari presenti in tutta l'UE, è necessario coprire 230.000 posti di lavoro (una media di 3 o 4 dipendenti per concessionario), di cui l'85% nell'attività post-vendita. Questa carenza di posti di lavoro è particolarmente acuta nell'aftermarket dei veicoli commerciali.

In breve, dimostra che **il settore non è particolarmente attrattivo per i potenziali giovani lavoratori e addetti**, sia per l'industria che per la distribuzione, da qui il problema dei posti vacanti nel settore Automotive.

In questo processo, l'inserimento e la valorizzazione del **talento femminile** nel settore automobilistico è fondamentale. L'ingresso delle donne nel mondo del lavoro è stato il fattore più decisivo nel mercato del lavoro dell'UE nel suo complesso negli ultimi decenni. Tuttavia, l'industria automobilistica, e più in particolare la distribuzione e la riparazione di veicoli, sembra non essere stata influenzata da questo processo, occorre adesso **aprire in modo deciso il mercato del lavoro del comparto alle risorse femminili**.

La diversità di genere deve cessare di rappresentare un'eccezione nel comparto Automotive e diventare un'opportunità per valorizzare le sinergie necessarie per rilanciare il settore, dando spazio a nuovi profili professionali in grado di **umentare l'impegno, la reputazione e la sensibilità verso i clienti** delle aziende che svolgono le attività di commercio e distribuzione nel comparto Automotive.

In tale ambito, e soprattutto nel mondo del trasporto professionale, è la mancanza di infrastrutture idonee (aree di sosta) e di norme chiare (tempi attesa al carico/scarico) che rivestono importanza cruciale.

2.7 Imprese competitive

Il contesto imprenditoriale europeo è stagnante. Fattori quali l'eccesso di regolamentazione, i prezzi dell'energia, l'impatto dell'inflazione, i target irrealistici della transizione ecologica e digitale e le politiche del lavoro e fiscali stanno generando uno stato di complessiva criticità per chiunque faccia impresa in Italia e nell'UE, in particolare nel mondo delle PMI.

Sebbene l'UE abbia un tessuto imprenditoriale molto solido, l'andamento dello sviluppo economico è in ritardo rispetto a quelli di altre importanti economie concorrenziali. Le aziende europee crescono più lentamente, investono meno in innovazione ed hanno **prestazioni insufficienti a contrastare la competitività dei prodotti extra-UE**.

Una delle prime cause – come ben messo in evidenza dal **Rapporto sulla Competitività** dell'Europa di Mario Draghi – risiede nell' **eccessivo onere normativo e regolamentare** che sta caratterizzando l'UE, che sta frenando lo sviluppo e compromettendo la competitività delle imprese.

Negli ultimi cinque anni sono state adottate più di 5.000 pagine di regolamento a livello dell'UE. Questa **inflazione normativa** sta avendo una notevole ripercussione in termini di capacità produttiva e di incremento dei costi per le aziende italiane ed europee, in particolare per le PMI.

I Concessionari – pur in un quadro di solida capacità finanziaria, almeno in Italia - soffrono particolarmente gli effetti di questa perdita generalizzata di produttività, a causa della loro **minore capacità di realizzare economie di scala**.

Si tratta di un quadro strategico davvero critico, in cui **l'Europa rischia di perdere il suo ruolo di leader nei settori della manifattura "tradizionale"** che ha storicamente guidato, in particolare nella filiera Automotive.

2.8 Il Fattore Dazi

I dazi minacciati o imposti dalla nuova Amministrazione USA riguardano in varia misura tutti i paesi che esportano i prodotti finiti e componenti del comparto Automotive negli Stati Uniti, **colpendo in modo particolare il settore automotive europeo**, già penalizzato da un processo di decarbonizzazione confuso, astratto e che si sta muovendo sul terreno dell'ideologia anziché su quello del realismo.

Ed è proprio sul piano del **pragmatismo** che l'Europa e l'Italia devono misurare le loro risposte all'iniziativa dell'Amministrazione USA.

Federauto è sempre stata contraria a contese daziarie, perché, dietro le illusioni muscolari che le motivano, esse provocano solo disastri: soprattutto in un mondo ormai globalizzato, come quello che viviamo, i dazi non favoriscono i commerci, distorcono i mercati, rallentano la produzione, generano inflazione, ricadono sull'occupazione, finendo per essere misure destinate ad essere implementate in un contesto di continuo **stop&go** risultante degli inevitabili pesi e contrappesi con cui diventa indispensabile gestire i rapporti con i singoli Stati e con i singoli comparti dell'economia globale, creando una condizione di incertezza generalizzata (oltre che di perdita di credibilità per chi le promuove), che è il vero nemico di un mercato che ha bisogno di essere sostenuto da un contesto di serietà e di continuità normativa ed amministrativa se si vuole che si mantenga in salute.

Il settore dell'automotive ne è un paradigma: i dazi peseranno in negativo sulle auto europee esportate negli USA, su quelle fabbricate negli USA da produttori europei e su quelle dei produttori americani che utilizzano componentistiche europee.

A questo quadro bisogna aggiungere l'impatto diretto sulla **componentistica** e quello, indiretto, sulla **logistica** che sarà sicuramente rallentata, complicata e resa più costosa per le procedure di frontiera.

Si tratta di un ventaglio di ricadute così ampio che è difficile oggi prevederne il peso reale, al di là delle prime reazioni dei mercati finanziari che hanno immediatamente mostrato con drammatica chiarezza di **non gradire queste misure**.

Proprio partendo dalle chiare risposte dei mercati finanziari, **Federauto auspica che l'Unione europea sappia trovare una risposta univoca e capace di disinnescare la spirale perversa dei dazi incrociati**, attraverso una mediazione efficace che, in particolare per un settore strategico come quello dell'Automotive, riesca a trovare un accordo di libero scambio o quanto meno a ridurre il peso dell'imposizione daziaria, compensandola anche con misure non tariffarie - a cominciare dall'ormai attesa revisione dei target e degli standard dei regolamenti UE sulle emissioni CO2 - che mantengano la competitività dell'industria automobilistica europea e riportino il cliente-consumatore al centro delle politiche del settore.

Per lo specifico comparto dei concessionari, l'impatto dei dazi va calcolato nella misura di un occupato in meno per ogni mille autoveicoli di diminuzione delle vendite: **un calo di 50.000 veicoli può compromettere 5000 posti di lavoro**.

Si tratta di una prospettiva preoccupante che mette in ulteriore grave difficoltà il settore

della distribuzione degli autoveicoli, già attaccato da una lettura imprecisa e forzata della Direttiva sugli accordi verticali, che - se dovesse prevalere - porterebbe agli stessi **gravi effetti occupazionali**.

3. PROPOSTE D'AZIONE

Una dinamica di rilancio dell'Automotive presuppone un **modello di società** in cui la mobilità individuale, commerciale e la logistica industriale e la mobilità pubblica – e quindi l'automobile, i veicoli industriali e i Bus- **non siano considerati come un "male necessario"**.

I trasporti devono tornare ad essere intesi come un **sistema integrato**, in cui le diverse modalità di trasporto svolgono le proprie funzioni e missioni in relazione alla peculiarità richiesta.

Occorre superare prima possibile l'approccio secondo cui esistono modalità "buone" e modalità "cattive", occorre invece lavorare per creare le condizioni tecnologiche e di mercato affinché il sistema dei trasporti possa offrire il suo contributo concreto e misurabile ai target di **decarbonizzazione**, in un quadro di ottimizzazione funzionale e di sostenibilità sociale, economica e geopolitica.

3.1 Revisione dei Regolamenti sui target CO2 per LDV e HDV

Federauto ritiene indispensabile aprire una stagione di profonda **revisione dell'assetto regolamentare relativo alla transizione tecnologica del settore Automotive**, partendo dalla definizione di un impianto normativo costruito sulla base della coerenza tecnica e metodologica, oltre che di **neutralità tecnologica**.

Occorre revisionare l'approccio metodologico sul calcolo della CO2 superando il dogma del calcolo delle emissioni al tailpipe, modificando sia la proposta di Regolamento per i **LDV** presentato dalla Commissione UE lo scorso 16 dicembre nel quadro del "Automotive Package", che il Regolamento attualmente in vigore per gli **HDV**, rispettando rigorosamente il principio della "**neutralità tecnologica**", mediante meccanismi in grado di considerare "zero emission" (o "low emission") tutti i veicoli alimentati da **Renewable Fuels**, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

Occorre inoltre definire una linea guida per i fondi europei e nazionali finalizzati al **rinnovo di tutto il parco**, da destinare al sostegno per investimenti in veicoli di ultima generazione – in un'ottica **technology neutral** – in grado di contribuire a decarbonizzare (e ammodernare) il circolante, sia per gli **LDV** che per gli **HDV**.

3.2 Una nuova tassazione per l'automobile e per le flotte aziendali

Nel quadro della politica di decarbonizzazione dell'Unione, è fondamentale istituire un **sistema di fiscalità applicato all'automobile strutturale e armonico che favorisca il rinnovo del parco**, con vantaggi per l'ambiente e per la sicurezza.

Si tratta di **ottimizzare il complesso quadro fiscale** e di tassazione diretta e indiretta che oggi grava sull'automobile – sia in fase di investimento che di esercizio – secondo criteri tendenti a premiare fiscalmente i soggetti che investono e utilizzano veicoli tecnologicamente

più avanzati e meno impattanti, tenendo conto del carbon footprint del veicolo.

Tale sistema deve essere coerente, basato sulla **neutralità tecnologica**, applicabile sia ai cittadini che alle imprese, con l'obiettivo di evitare la frammentazione del mercato.

Mediante un orientamento ottimale della leva fiscale, si promuoverebbe l'adozione di veicoli con tecnologia più pulita, più connessa e più sicura, attraverso la **rottamazione** dei veicoli più vecchi e più inquinanti, contribuendo al rinnovo del parco, garantendo una **corretta accessibilità per tutti i ceti sociali**.

In tal senso, **Federauto è fortemente contraria ad ogni forma di regolamentazione coercitiva per le imprese** in materia di Corporate Fleet.

E, in via generale, **Federauto intende ribadire la sua contrarietà alla promozione di bonus dedicati di natura fiscale** nel comparto Automotive aventi come inevitabile effetto quello di distorcere i trend di mercato in favore di una sola tecnologia (ad esempio, la tecnologia BEV) e/o a favore di una sola forma distributiva (ad esempio, il noleggio nelle sue più svariate forme).

3.3 Misure per un corretto funzionamento del mercato Automotive

Federauto ritiene essenziale, aggiornare e ripristinare il regolamento europeo sulla distribuzione automobilistica e sensibilizzare le istituzioni riguardo l'eccessiva deregulation raggiunta e il rischio che questa rappresenta per gli automobilisti in un momento di drammatica evoluzione del prodotto.

Si tratta di un contesto inedito e delicato che richiamerebbe l'esigenza di prefigurare un **nuovo patto tra Dealer e OEM** finalizzato a restituire equilibrio nelle funzioni che ciascun player svolge all'interno del mercato dell'Automotive, in un quadro di valorizzazione reciproca e di contestuale impegno per superare una crisi del comparto, ultimamente resa ancor più grave ed incerta dalle **ricadute sul sistema logistico globale degli inediti conflitti medio-orientali**.

3.4 Misure a sostegno del lavoro nel settore Automotive

La transizione ambientale e i progressi compiuti in tutte le tecnologie Automotive e nella loro digitalizzazione richiederanno un **profondo adeguamento delle modalità di lavoro**, mettendo a dura prova l'intera catena del valore del comparto, richiedendo un rapido adattamento a nuove competenze e know-how, sia industriale che commerciale.

Questo scenario si trova a dover convivere con una situazione generale di **crisi del lavoro specializzato**, particolarmente pressante nei settori della distribuzione e della riparazione dei veicoli.

Nei prossimi anni, occorre concentrare l'attenzione su tutte le forme di attività per la **formazione professionale e specialistica**, affrontando problematiche cruciali come l'adattamento dei contenuti educativi alle esigenze degli studenti e delle imprese, nonché il divario esistente tra questi e le istituzioni accademiche.

Esperienze come la **formazione duale** dimostrano che ci sono formule pratiche, utili e con buoni risultati, sulle quali dobbiamo insistere per continuare a progredire.

Inoltre, per affrontare il crescente problema dei posti vacanti e rispondere ai cambiamenti del settore, è essenziale concentrarsi su politiche e iniziative che incoraggino una maggiore **integrazione e interoperabilità** dei team di lavoro.

Ciò include l'**integrazione di profili finora meno valorizzati nella filiera dell'Automotive**, come quelli femminili e migratori, che possono arricchire l'ambiente di lavoro e contribuire all'innovazione e alla competitività, oltre a definire politiche in grado di rendere attrattive per i giovani le attività di lavoro nel settore Automotive.

Per raggiungere questi obiettivi, è necessario attuare diverse strategie: in primo luogo, va rafforzata la **collaborazione tra aziende e istituzioni educative, a partire dagli ITS**, creando programmi di formazione che rispondano direttamente alle richieste del mercato settoriale del lavoro.

Ciò potrebbe includere l'**aggiornamento costante dei programmi di studio** e l'integrazione di competenze pratiche e tecnologiche rilevanti per i datori di lavoro.

In secondo luogo, le politiche di inserimento al lavoro devono essere promosse e attuate in modo efficace, generando non solo l'assunzione di una forza lavoro diversificata e retributivamente soddisfatta, ma anche la creazione di un **ambiente di lavoro attrattivo e stimolante**, in cui tutti i dipendenti si sentano apprezzati e possano svilupparsi professionalmente.

Infine, è importante **incoraggiare la partecipazione dei giovani al mercato del lavoro** attraverso iniziative professionali, stage e programmi di mentoring che consentano loro di acquisire esperienza e competenze pratiche fin da giovanissimi.

Allo stesso tempo, gli ostacoli incontrati dalle **donne** e dai **migranti** nell'accesso e nel mantenimento del lavoro dovrebbero essere rimossi, attraverso politiche di pari opportunità e di sostegno specifico.

Acronimi

Acronimo	Significato
AI	Intelligenza Artificiale
BEV	Battery Electric Vehicle
CAFE	Corporate Average Fuel Economy
EU/UE	Unione Europea
HDV	Heavy-Duty Vehicle (veicolo pesante)
HEV/FullHybrid	Veicoli ibridi "classici" con motore a combustione e un motore elettrico
EV	Termine generico per tutti i veicoli elettrici, inclusi BEV, PHEV e idrogeno
ITS	Istituto Tecnico Superiore
LCA	Life cycle Assesment
LDV	Light-Duty Vehicle (veicolo leggero)
MHEV	Sistemi ibridi "leggeri", il motore elettrico assiste quello a combustione in fase di avvio o accelerazione
MVBER	Motor Vehicle Block Exemption Regulation
PHEV	Ibridi ricaricabili, combinano un motore termico e uno elettrico con una batteria ricaricabile esternamente
PNIEC	Piano Nazionale Integrato Energia e Clima
REEV/EREV	Auto elettriche con un piccolo motore termico che ricarica la batteria non muovendo direttamente le ruote
TTW	Tank to Wheels (dal serbatoio alla ruota)
WTW	Well to Wheels (dal pozzo alla ruota)

Glossario

Bio-Fuels: combustibili di origine organica, di natura circolare a impatto ambientale neutro

Contratto di Agenzia: Modello contrattuale in cui il dealer agisce come rappresentante diretto della casa madre, con autonomia limitata.

Contratto di Concessione: Modello tradizionale di distribuzione con maggiore autonomia per il concessionario.

Dealer: Concessionario ufficiale di veicoli, punto di vendita e assistenza autorizzato da un costruttore.

Decarbonizzazione: Processo di riduzione delle emissioni di CO2 nei trasporti attraverso nuove tecnologie e combustibili alternativi.

E-Fuels: Carburanti sintetici prodotti da energia rinnovabile e CO2, a basso impatto climatico.

Life Cycle Assessment (LCA): Analisi del ciclo di vita del veicolo, comprese produzione, uso e smaltimento

Neutralità tecnologica: Principio secondo cui nessuna tecnologia deve essere favorita a priori, ma valutata per i risultati ambientali.

Post-vendita: Servizi forniti dopo la vendita di un veicolo, come manutenzione e

assistenza tecnica.

Tailpipe: Emissioni allo scarico, riferite solo alla CO2 emessa durante la guida.

Tank-to-Wheel (T-t-W): Metodo di calcolo delle emissioni al tubo di scarico

Well-to-Wheel (W-t-W): Metodo di calcolo delle emissioni lungo tutta la filiera del carburante, dalla produzione all'utilizzo.

Bibliografia

ACEA: Economic_and_Market_Report-Full_year_2023

ACEA: fact_sheet_EU_US_vehicle_trade_March_2025

ACEA: Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025

ACEA: Pocket-Guide-2023-2024

UNRAE Book UNRAE 2025

ANFIA

AGID: Strategia_italiana_per_l_Intelligenza_artificiale_2024-2026

ARERA: Relazione Annuale RA24_vol1

ATRI: ATRI-Renewable-Diesel-A-Catalyst-for-Decarbonization-04-2024

CEP:

Decarbonised_Road_Transport_Driven_by_a_Globally_Competitive_EU_Automotive_Industry

CLEPA: CLEPA-Sustainability-Manifesto

Confcommercio: LE DINAMICHE DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE E L'INTERESSE NAZIONALE - febbraio25

CNR: CNR-IIA Studio WtW Biometano

Cascetta: La sfida della sostenibilità per il trasporto stradale

Cluster Trasporti: Path to 2030

ICCT: ID-130---EU-CO2_policy_update_final

ICCT: ID-242---EU-CO2-cars_final

ISPRA: Le emissioni del trasporto stradale (2021)

ITF: italy-road-safety (2023)

EBA: STUDIO Biometano in EU 2024 -Biogases-towards-2040-and-beyond_FINAL

POLIMI: Zero Carbon Technolgy Pathways (2024)

Draghi: 2024 The future of European competitiveness_Sectorial Analysis and Recommendations

UNEM: Decarbonizzare i trasporti pesanti (2024)



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto