



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**RASSEGNA STAMPA**

**Aprile 2026**



## **Sommario Rassegna Stampa**

Cartaceo.....	2
Web .....	32
Eventi.....	94



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO**  
**Cartaceo**



## Rapporti

### Trasporti&logistica

Il caro gasolio  
azzerà i margini

— a pag. 21-24

# Autotrasporto, il caro gasolio azzerà i margini delle imprese

**Allarme diesel.** Gli extracosti derivanti dalla crisi mediorientale costringono moltissimi operatori a lavorare in perdita: proclamato il fermo nazionale

**Marco Morino**

**A**utotrasporto in ginocchio a causa del caro gasolio, aumentato di circa il 20% in poche settimane, mentre il taglio temporaneo delle accise deciso dal governo non è bastato a contrastare l'emergenza. Il timore è che il prezzo del diesel resti inchiodato sopra i due euro al litro per tutto l'anno, prosciugando la liquidità delle imprese. Gli extracosti della crisi energetica, esplosa in seguito al conflitto in Medio Oriente, costringono già oggi moltissimi operatori a lavorare in perdita. Nell'autotrasporto merci, i margini netti sono assai risicati, intorno al 3-5% e i rincari record del gasolio rischiano di mandare fuori controllo i costi operativi (il diesel incide per il 30-35% sui costi totali di un'impresa). E nelle prime otto settimane di conflitto militare l'autotrasporto avrebbe già sostenuto un extracosto di circa 1,5 miliardi di euro.

La dimensione dello shock va oltre le capacità di risposta nazionale. È necessaria un'azione immediata e coordinata da parte dell'Europa, per scon-

giurare il tracollo finanziario degli autotrasportatori e l'interruzione delle catene di approvvigionamento. Senza ristori e credito d'imposta, il trasporto su strada italiano, composto per oltre il 70% di piccole e microimprese, rischia un aumento strutturale dei costi, l'azzeramento dei margini e l'espulsione dal mercato degli operatori più piccoli. Ma si tratta di interventi che devono necessariamente essere collocati in un quadro europeo. Un'altra, il coordinamento unitario delle federazioni italiane dell'autotrasporto, ha già proclamato il fermo nazionale dei Tir per cinque giorni, dal 25 al 29 maggio prossimi, salvo revoche.

Una finestra temporale che il governo può sfruttare per avviare un confronto serio con il settore (lo ha già fatto, convocando le categorie lo scorso 22 aprile) e studiare misure concrete a sostegno della liquidità delle imprese. Il primo banco di prova è dietro l'angolo: il 1° maggio scadrà la proroga del taglio alle accise sui carburanti. Senza sconti, il prezzo del gasolio potrebbe addirittura salire oltre i 2,3 euro al litro. Un'ul-

teriore stangata alla tenuta dell'autotrasporto. Ma non c'è solo l'allarme carburante. Sul futuro del settore, colonna portante della logistica nazionale, premono altre sfide decisive: il rinnovo del parco circolante, la questione alpina e l'estensione del sistema europeo di tassazione del carbonio anche al trasporto stradale (Ets2).

Il rinnovo delle flotte è la sfida più urgente. L'età media dei veicoli pesanti che circolano in Italia sfiora i 15 anni e oltre il 96% dei mezzi viaggia con motori diesel, mentre l'Europa punta a ridurre, entro il 2040, le emissioni inquinanti dell'autotrasporto del 90% rispetto ai valori del 1990. Il governo, con una misura senza precedenti, ha stanziato 590 milioni di euro per sostenere la transizione verso mezzi più moderni ed efficienti: elettrici, ibridi o endotermici di ultima generazione. Il fondo copre il periodo 2027-2031, con la seguente ripartizione: 100 milioni nel 2027; 100 milioni nel 2028; 50 milioni nel 2029; 150 milioni nel 2030; 190 milioni nel 2031. Con un nuovo decreto, il governo definirà i criteri operativi per accedere ai finanziamenti. Un primo click-day di prenotazione degli incentivi potrebbe essere previsto già la prossima estate. Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari), auspica che «gli incentivi statali includano anche alimentazioni alternative come Hvo (biodiesel) e bio-Lng (biometano)».

Un secondo fronte riguarda l'attraversamento dei valichi alpini, corridoi sensibili per logistica ed export. Due le emergenze: i divieti alla libera circolazione dei Tir imposti dall'Austria lungo l'asse del Brennero e le chiusure prolungate del traforo del Monte Bianco per i lavori di manutenzione. Entro fine anno è attesa la decisione della Corte di Giustizia europea sul ricorso presentato dall'Italia contro i blocchi austriaci. La sentenza potrebbe modificare in modo significativo l'accessibilità del principale corridoio terrestre tra Italia ed Europa centrale, influenzando costi, tempi di consegna



e strategie logistiche di imprese esportatrici e autotrasportatori.

È in sofferenza anche il traforo del Monte Bianco, che richiede un ammodernamento integrale della struttura. Sempre entro l'estate, la Commissione intergovernativa Italia-Francia dovrà decidere come procedere con i lavori di risanamento: chiusure di tre mesi l'anno per i prossimi 18 anni oppure una chiusura totale per 4-5 anni. Entrambe le opzioni avranno ricadute economiche rilevanti, nell'ordine di centinaia di milioni di euro l'anno.

Per quanto riguarda l'Ets2, il rinvio al 2028 dell'entrata in vigore del nuovo

sistema di tassazione, pur avendo fatto tirare un sospiro di sollievo alle imprese, non modifica la natura strutturale dell'impatto economico, ma ne posticipa solo gli effetti. Secondo stime prudenziali di Federtrasporti, l'Ets2 comporterebbe a carico dell'autotrasporto un aggravio annuo di oltre 6 mila euro per veicolo su percorrenze medie di circa 100 mila chilometri. Tali valori, sottolinea Federtrasporti, sono incompatibili con la struttura economica del settore. In questo quadro, l'Ets2 potrebbe mettere in grave pericolo la capacità delle imprese di mantenere l'equilibrio economico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Ma sul settore premono anche altre sfide, dal rinnovo del parco circolante ai transiti attraverso le Alpi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## IL CASO

## Auto, minicampagna di Urso sui veicoli commerciali

Il ministro promette "interventi mirati" per spingere gli acquisti, ma non sono chiare le coperture

di **FILIPPO SANTELLI**  
ROMA

Mentre il mercato dell'auto ancora non mostra convincenti segnali di inversione di tendenza rispetto al disastroso 2025, il governo Meloni torna a parlare di incentivi all'acquisto, ma solo per i veicoli commerciali. Lo ha fatto ieri il ministro del made in Italy Adolfo Urso, intervenendo a una conferenza di Federauto sulle criticità del settore. Dopo avere rivendicato il ruolo dell'Italia nella battaglia per la revisione delle norme ambientali europee, Urso ha aggiunto che «per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e soste-

nere la ripresa del mercato». Tra le categorie speciali potrebbe rientrare la riqualificazione elettrica di veicoli commerciali con motore a combustione interna.

Il ministero fa sapere che le valutazioni sono ancora in corso e che non sono fissate cifre o tempistiche. Precisa però che al momento non c'è alcuna ipotesi di incentivo alle automobili, dopo il pacchetto varato lo scorso anno dal ministero dell'Ambiente. Quel bonus, fino a 11 mila euro per l'acquisto di veicolo completamente elettrico e risorse nel complesso di poco inferiori ai 600 milioni di euro, andò esaurito nel giro di 24 ore. La sua onda lunga sembra aver contribuito al discreto risultato registrato nel primo trimestre di quest'anno con quasi 486 mila immatricolazioni, in crescita del 9,4% rispetto al 2025. Onda che però sembrerebbe essere in esaurimento, stando agli ultimi negativi sondaggi sulle prospettive effettuate tra i concessionari.

Negli ultimi mesi il ministro Urso ha sempre escluso il ritorno di in-

centivi universali, definendoli «inefficaci» per rilanciare la produzione italiana (buona parte premia modelli importati e, nel caso dell'elettrico, cinesi) e preferendo orientare gli aiuti sul lato dell'offerta. L'anno scorso si è chiuso nel nostro Paese con appena 238 mila automobili prodotte, un crollo del 19,8%, e 474 mila veicoli complessivi. Per l'anno in corso è attesa una ripresa, ma solo parziale e lontanissima dal milione di unità che il governo considera un obiettivo recuperabile nei prossimi anni.

Urso è tornato ad attaccare le «folli idee» del Green Deal europeo, rivendicando il ruolo da capofila svolto dall'Italia nel processo di revisione, ma ribadendo anche che il governo giudica insufficiente la proposta della Commissione. Bruxelles ha proposto di limitare dal 100 al 90% l'obiettivo di riduzione di CO<sub>2</sub> previsto per il 2035. La proposta va ora negoziata da Europarlamento e governi, tra i quali si registrano posizioni molto distanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'OBIETTIVO È STIMOLARE LA DOMANDA

## Urso: "Il governo sta studiando incentivi Così sosterremo i veicoli commerciali"

Il governo ha allo studio «incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche». «Vogliamo facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato», spiega il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, al convegno sul settore organizzato da Federauto. Anche

il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti sottolinea che «il governo non vuole assuefarsi alla fase di contrazione strutturale che la filiera dell'auto sta vivendo: nel primo trimestre del 2026 abbiamo avuto qualche segnale positivo ma dobbiamo monitorare gli effetti della guerra in Iran». —



## LA LINEA DI GIORGETTI

# «Imporre l'elettrico per legge ha distrutto il mercato dell'auto»

Il ministro dell'Economia parla alla platea di Federauto e spiega: «Giusto rispettare gli obiettivi climatici, ma non a scapito di un'intera filiera. La soluzione? Differenziare le tecnologie...»

### FABIO RUBINI

Le eurofolle green volute dalla Commissione Ue e votate dal Parlamento europeo a trazione Ppe-Pse, sono alla base di molte delle sciagure economiche che i nostri Paesi stanno affrontando. Un concetto che i nostri lettori conoscono bene. E che ieri è stato ribadito anche dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti. Parlando a un convegno organizzato da Federauto, l'esponente leghista non usò mezzi termini nel descrivere la situazione attuale del mercato automobilistico. «Le imposizioni delle tecnologie per legge, anzi per regolamento europeo, non sono una mera variabile nell'andamento delle immatricolazioni, ma sono il cuore del problema. Aver pensato di imporre il regolamento sugli standard sulla CO2, il monopolio di una tecnologia

(l'elettrico, ndr), ha distrutto l'industria europea e anche il mercato». Poi ha ricordato come «la contrazione in sei anni per la filiera dell'auto, ha registrato un calo attorno al 20%. È una tendenza alla quale non vogliamo assuefarci e non vuole assuefarsi il governo». Anche perché «quando le immatricolazioni calano a farne le spese è soprattutto l'ambiente perché si riduce il tasso di sostituzione dei veicoli inquinanti, ma anche l'industria automobilistica, in particolare quella nazionale. E per ultimo le casse dello Stato, per la riduzione di gettiti che deriva dalla mancata vendita di prodotti ad altissimo valore aggiunto come le auto».

Giorgetti non si è limitato all'invettiva: «Alcuni segnali nel primo trimestre di quest'anno, relativo alle immatricolazioni, indicano che esistono altre strade realistiche per decarbonizzare il parco

auto. Per questo è urgente ampliare, consolidare, accelerare le aperture che l'Ue ha concesso, anche grazie all'impulso di questo governo e degli stakeholder. Occorre lavorare su di un approccio multitecnologico - ha proseguito Giorgetti - declinato in modo coerente nel pacchetto automotive e nella proposta di veicoli aziendali puliti». Questo perché «non vogliamo fare nessun passo indietro sul clima, ma non accettiamo di danneggiare interi settori industriali. Vogliamo rispettare in pieno gli obiettivi climatici, ma non c'è solo l'elettrico».

Sul tema, al medesimo convegno, è intervenuto anche il ministro per il Made in Italy, Adolfo Urso, che ha spiegato come «il governo ha allo studio incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche».

Tornando a Giorgetti, in

un'intervista rilasciata al periodico dell'Ugl, *Pagine Libere*, ha spiegato gli sforzi del

governo per il ceto medio: «Il nostro obiettivo è stato e continua ad essere quello di restituire potere di acquisto ai

bassi redditi. Ma ci sono due fattori collegati - analizza il ministro - che non rendono questo percorso così immediato e agevole. Il primo, e purtroppo lo stiamo verificando ancora in questi giorni, è il clima di incertezza causato dalle tensioni internazionali che porta le persone anche a una maggiore propensione al risparmio. Altro fenomeno da considerare - chiude Giorgetti - è che una parte della domanda si rivolge a beni non nazionali ma di importazione. Fenomeni sui quali riflettiamo e che incidono negativamente sulla crescita della domanda interna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti (Ansa)



**ECONOMIA** IL MERCATO DELLA MOBILITÀ

# Bonus e nolo La strigliata di Federauto

VALERIO BERRUTI

**È** il momento di stringere un patto tra costruttori e concessionari ma anche di cominciare a lavorare tutti con le stesse regole per risollevarlo il mercato dell'auto», è questo il messaggio forte di **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta la rete dei distributori nel nostro Paese, un settore che conta circa un migliaio di aziende, 90 mila occupati diretti e 4,1 miliardi di investimenti netti sostenuti nel 2024. Un grido d'allarme, l'ennesimo per un settore che rischia di pagare caro, più di altri, l'attuale crisi automotive, nonostante il mercato registri ancora numeri in positivo con vendite cresciute del 9,2 per cento nel primo trimestre di quest'anno. «Purtroppo, le immatricolazioni complessive non raccontano esattamente

la vera situazione – dice Artusi

**I ritardi nei rimborsi dei bonus, la corsia preferenziale del lungo termine: i concessionari sono sul piede di guerra e immaginano anche una class action contro il ministero dell'Ambiente**

a *L'Espresso* – soprattutto quella dei concessionari, sempre più esposti economicamente per i mancati rimborsi degli incentivi e in grande difficoltà di fronte alle società di noleggio che hanno altre regole e acquistano le vetture direttamente dalle filiali dei costruttori».

La prima emergenza, dunque, è quella degli incentivi per le auto elettriche. Sotto accusa è finita, infatti, la mancata restituzione di svariati milioni, anticipati dalla rete dei concessionari per finanziare i bonus. «Si tratta di un'operazione che continua ad incepparsi nella fase decisiva dell'erogazione del sostegno da parte del ministero dell'Ambiente – spiega il presidente di Federauto – il cui blocco dura da oltre un mese. La misu-

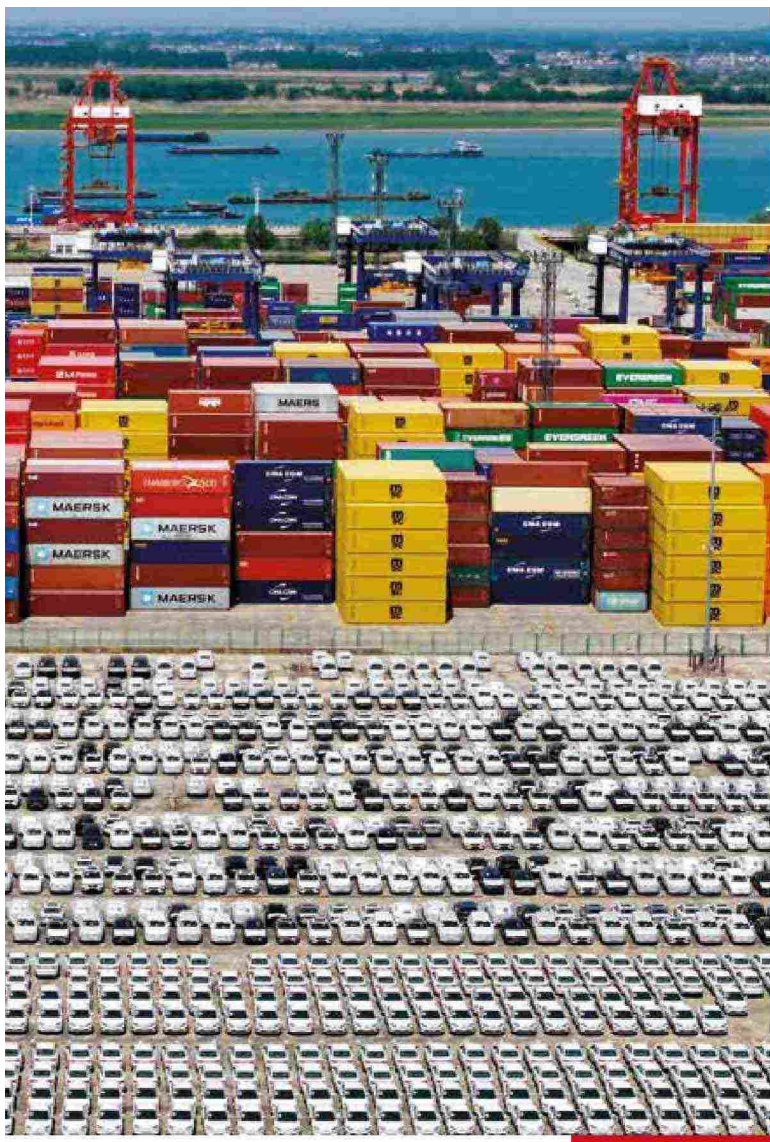
ra prevede che l'incentivo sia erogato sotto forma di sconto sul prezzo d'acquisto: le concessionarie si devono far carico di anticipare alle case la differenza che mediamente si aggira intorno a 10 mila euro per poi essere rimborsate dal ministero. In questa situazione di blocco, le aziende restano esposte per svariati milioni di euro e si trovano nella paradossale difficoltà di spiegare al cliente, come mai non possono consegnargli l'auto che ha acquistato». Un bel problema, esploso durante l'ultimo convegno milanese della Federauto dove qualcuno ha anche parlato di una possibile class action nei confronti del ministero.

«Il rischio che si sta configurando – si legge in un'interrogazione parlamentare di Azione al ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin – è quello di generare una pressione in termini di liquidità per centinaia di imprese, con conseguenti danni anche



Foto: Afp via Getty Images

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



per i consumatori finali».

Ma i problemi non finiscono qui. Sempre durante il convegno, tenuto nella sede dell'Acì di Milano, il vicepresidente di Federauto, **Plinio Vanini**, ha chiesto un tavolo di confronto per trovare un nuovo equilibrio rispetto alla corsia preferenziale di cui godono i noleggiatori. Con un messaggio alle case automobilistiche: «Se non serviamo più ditecelo», chiarendo come la redditività dei concessionari prevista per il 2026 sia inferiore all'1 per cento e come i noleggiatori abbiano condizioni di vantaggio sul mercato. Di cosa si tratta è sempre l'imprenditore a spiegarlo: «La rete dei concessionari in due burrascosi decenni ha saputo riorganizzarsi mentre ora si ritrova a operare in un mercato in cui il cliente tradizionale si è progressivamente ridotto e cresce il canale del noleggio, caratterizzato da regole e condizioni di acquisto diverse e da un rap-

## I PRODUTTORI

Auto di fabbricazione cinese, nel porto di Nanchino, nella provincia di Jiangsu

alla Federauto non resta che rilanciare il loro patto per risolvere l'intero settore automotive del nostro Paese. Un patto che prevede innanzitutto la revisione delle regole della decarbonizzazione che, abbandonando il dogma del calcolo delle emissioni allo scarico, dovrà essere indirizzata verso la neutralità tecnologica; una fiscalità equa ed equilibrata sull'esempio dei principali Paesi europei, al posto di una politica di incentivi spesso episodici, scollegati e di effetto distortore sul mercato e una ridefinizione dei rapporti tra produttori e concessionari, riconoscendo l'insostituibilità della funzione imprenditoriale di questi ultimi. Insomma, tutto (o quasi) il contrario di quanto è stato fatto in passato e si sta facendo adesso.

porto privilegiato con i costruttori».

Insomma, la grande preoccupazione della categoria riguarderebbe proprio le nuove formule di distribuzione e i canali alternativi all'acquisto che non sempre vedono il coinvolgimento diretto delle reti e spesso non tutelano nemmeno il consumatore. «La distribuzione automobilistica – ha concluso Vanini – è una filiera, non una somma di interessi contrapposti: costruttori, importatori, noleggiatori e concessionari devono operare secondo regole comuni e trasparenti». Sembra la solita missione impossibile ma a detta di Federauto resta invece l'unica ricetta per affrontare la crisi del mercato dell'auto, sempre più complicata e incerta. Complici da una parte i fatti contingenti come la guerra del Golfo e il costo del petrolio e dall'altra l'incertezza di una transizione energetica sempre più difficile da decifrare.

In mezzo, le anomalie tutte italiane, difficili da cancellare. Come quella del parco circolante tra i più vecchi d'Europa con un'età media che supera i 12 anni: problema ambientale, ma anche un limite per la sicurezza. Motivo per il quale sempre per Federauto (insieme ad altre associazioni di categoria, compresa l'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri in Italia) richiederebbe un piano d'emergenza per accelerare il rinnovo dei veicoli «attraverso un sistema che premi chi decide di rottamare mezzi altamente inquinanti». Insomma, non soltanto una corsia preferenziale per le auto elettriche,

Vecchia storia anche questa, sempre raccontata e mai realizzata, visti i numeri del mercato italiano. E così tornando all'inizio,

# Urso: «Pensiamo a **incentivi** mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche»



**Adolfo Urso**  
ministro delle Imprese  
e del Made in Italy

«**P**ensare di imporre una tecnologia per legge (l'elettrico ndr) come ha fatto l'Ue, ha distrutto il mercato dell'auto». Lo ha detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti in collegamento al convegno La parola al mercato di Federauto in corso a Milano. «Oltre all'elettrico – ha spiegato Giorgetti – esistono altre strade per decarbonizzare il parco auto, come l'ibrido che ha superato la metà delle immatricolazioni».

«Bisogna consolidare le aperture che l'Ue ha concesso e puntare su un approccio multi-tecnologico. Il Mef e il governo continueranno ad essere al fianco del settore», ha concluso.

Ma per quanto riguarda eventuali incentivi? «Per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato. Credo davvero che insie-

me a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa». Ad affermarlo è il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso in un messaggio inviato all'evento di Federauto. «Stiamo attraversando una congiuntura epocale per molte ragioni di natura geopolitica, industriale e tecnologica che impattano sull'automotive. Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. Tuttavia l'andamento ancora crescente della compravendita dell'usato denota come in realtà il mercato chiedi prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie», sottolinea Urso.



# Il mercato km0: record in Italia

**Andamento** / I numeri di questo segmento

**Il mercato delle auto a chilometro zero** si conferma protagonista in Italia, raggiungendo risultati record nell'ottobre 2025. Secondo i dati diffusi da Federauto, le autoimmatricolazioni hanno toccato quota 17.616 unità, pari al 14% del totale delle nuove targhe. Un risultato che evidenzia il ruolo sempre più centrale di questo canale nel sostenere il set-

tore. La crescita rispetto allo stesso mese del 2024 è significativa: quasi 4.000 vetture in più, per un incremento del 36,1%. Un'accelerazione che ha reso le km0 le vere protagoniste del mercato, soprattutto negli ultimi giorni del mese, quando si è concentrato oltre il 37% delle immatricolazioni complessive. Nonostante questo exploit, il mercato dell'au-

to nuova nel suo complesso resta leggermente in flessione. I dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indicano infatti 125.826 immatricolazioni a ottobre, in calo dello 0,6% rispetto all'anno precedente. In questo scenario, le vetture a km zero rappresentano una leva strategica per le concessionarie, che utilizzano le autoimmatricolazioni per sostenere i volumi. Il noleggio resta rilevante, e sostiene il mercato.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

23

**Usato in ripresa, salgono anche elettriche e ibride**

**FUORI TUTTO!**  
PREZZI SHOCK su 100 AUTO STOCK!  
AFFRETTATI!

Forlì e Forlì, Via Mezzetti 18  
Tel: 0542 777554

**NRG**



**INDAGINE** dell'istituto: "Mercato deterioramento delle valutazioni" per i rialzi dell'energia e per l'incertezza"

# Bankitalia: con la guerra le imprese più pessimiste sull'economia



**L**a guerra rende le imprese italiane più pessimiste sul futuro dell'economia. Dall'indagine condotta dalla Banca d'Italia nei giorni scorsi, a cavallo dello scoppio del conflitto nel Golfo Persico, emerge "un mercato deterioramento delle valutazioni delle imprese sull'evoluzione del quadro macroeconomico". Rispetto alla precedente rilevazione, i giudizi sulla situazione economica generale sono peggiorati in tutti i settori, così come le prospettive sulle proprie condizioni operative.

Queste ultime risentono in particolare dell'incremento del prezzo delle materie prime energetiche e dell'incertezza economica e politica.

In particolare, la domanda totale, si legge nell'indagine "si è indebolita in tutti i comparti; l'industria in senso stretto ha registrato un peggioramento anche nella componente estera. Per i prossimi tre mesi le attese delle imprese sulle vendite complessive rimangono positive, a fronte tuttavia di un calo delle prospettive sull'export. Anche le condizioni per investire segnalano un mercato peggiora-

mento, accentuato dallo scoppio della guerra". Tuttavia, i piani di investimento per il 2026 sono sostanzialmente invariati rispetto a quanto prefigurato nella precedente rilevazione, salvo una moderata flessione nell'industria in senso stretto. Infine, secondo il questionario diffuso fra le aziende, "l'adozione dell'intelligenza artificiale (Ia) nelle imprese italiane all'inizio del 2026 è ancora moderata, con un impiego più diffuso nelle grandi aziende e nei servizi. Le principali barriere all'adozione o a un utilizzo più estensivo di questa tecnologia deriverem-

bero dalla mancanza di competenze adeguate e dalla percezione di scarsa applicabilità dell'Ia all'attività specifica della propria impresa".

In ogni caso, le imprese italiane prevedono una riduzione dei propri margini nei prossimi dodici mesi derivante dal rialzo dei costi alla produzione e da un aumento solo moderato dei listini. È quanto si ricava sempre dall'indagine della Banca d'Italia secondo cui prezzi praticati negli ultimi 12 mesi sono cresciuti a un ritmo sostanzialmente analogo rispetto alla precedente rilevazione; nei prossimi 12 mesi i listini aumenterebbero in misura moderata, nonostante le attese di maggiori costi di produzione, prefigurando una riduzione dei margini. Le aspettative sull'inflazione al consumo continuano ad attestarsi al di sotto del 2 per cento su tutti gli orizzonti temporali.

Un dato interessante: prosegue, anche a gennaio, la crescita della spesa dei turisti stranieri in Italia dopo un 2025 positivo. Secondo le tabelle della Banca d'Italia è risultata pari a 3,01 miliardi di euro contro i 2,9 dello stesso mese del 2025 (+3,8%) a fronte dei 2,6 miliardi (+1,2%) spesi dai viaggiatori italiani oltre confine con un saldo positivo quindi di 399 milioni. Per il 2025 l'avanzo della bilan-

cia turistica è stato marginalmente rivisto al ribasso rispetto ai dati diffusi nei giorni scorsi, risultando pari a 22,7 miliardi (1,0 per cento del Pil) nel complesso dell'anno.

Nel frattempo, il governo ha allo studio incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche. "Vogliamo facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato", ha spiegato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, in un messaggio inviato al convegno sul settore automotive organizzato, nella sede dell'Automobile Club di Milano, da Federauto, l'associazione che rappresenta 1.100 concessionarie di auto, veicoli commerciali leggeri, pesanti e autobus. Urso ha spiegato che lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. "Tuttavia l'andamento ancora crescente delle compravendite dell'usato - osserva - denota come in realtà il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie". Urso ha ricordato che il governo italiano ha dato una scossa all'Ue, mettendo in discussione le folli idee del Green Deal.

**Rodolfo Ricci**



## Automotive

# La Russa: “Le nostre imprese vanno difese”

■ ROMA (Adnkronos) - “Quando si parla di sostenibilità ambientale e di riduzioni delle emissioni, il ragionamento non può e non deve essere solo di natura ideologica. Per quanto ci riguarda il percorso da intraprendere è quello che consenta di raggiungere obiettivi concreti difendendo anche l'economia dell'automotive, le nostre imprese e soprattutto i posti di lavoro delle nostre imprese, patrimonio fondamentale del sistema-Italia”. Così Geronimo La Russa, presidente nazionale dell'AcI, all'evento 'L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato', organizzato da Federauto alla sede dell'Automobile Club di Milano.



# Urso: «Incentivi per rilanciare l'automotive»

## La proposta alla Commissione europea: «Scossa per un mercato depresso»

**Roma** Il mercato dell'auto è in crisi e, per stimolare l'offerta, il governo punta ad un pacchetto di incentivi per alcune categorie di automobili: «Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. Tuttavia l'andamento ancora crescente della compravendita dell'usato denota come in realtà il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l'of-

ferta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie. In questo contesto il Governo italiano con fermezza ha dato una scossa all'Unione Europea mettendo in discussione le folli idee del Green Deal. Siamo stati pionieri di una posizione fuori dal coro, promuovendo già nel novembre 2024 un non paper, sottoscritto da altri 14 Stati membri, che indicava con chiarezza le riforme radicali, le azioni strategiche e i fondi adeguati che servono

per uscire dalla crisi». Così il ministro delle Imprese e Made in Italy, Adolfo Urso, in un messaggio inviato alla conferenza di Federauto.

«Con un documento informale a fine marzo, abbiamo ribadito che la proposta della Commissione Europea di revisione degli standard sulle emissioni di Co2 per le auto non ci soddisfa, mantenendo in gran parte l'attuale quadro normativo che non contempla un approccio tecnologicamente neutrale. Paralle-

lamente per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato. Credo che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa», conclude Urso. ●



### L'analisi

Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando una contrazione significativa per la filiera produttiva

Il ministro  
del Made  
in Italy  
Adolfo Urso



## RILANCIO DELLE IMMATICOLAZIONI

# Mezzi commerciali e autobus, il governo sta per introdurre «incentivi mirati»

*Federauto propone  
«un nuovo patto  
tra costruttori  
e concessionari»*

Il ministro Urso: «Vogliamo facilitare il rinnovo del parco circolante e la ripresa del mercato»

## MOTORI

**TORINO.** Il governo ha allo studio «incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche». «Vogliamo facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato», spiega il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, in un messaggio inviato al convegno sul settore automotive organizzato, nella sede dell'Automobile Club di Milano, da Federauto, l'associazione che rappresenta 1.100 concessionarie di auto, veicoli commerciali leggeri, pesanti e autobus.

Urso spiega che «lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. Tuttavia l'andamento ancora crescente delle compravendite dell'usato - osserva - denota come in realtà il mercato chiedi prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie».

**Il confronto.** Urso ricorda che «il governo italiano ha dato una scossa all'Unione europea, mettendo in discussione le folli idee del Green Deal».

Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, in collegamento video, sottolinea che «il governo non vuole assuefarsi alla fase di contrazione strutturale che la filiera dell'auto sta vivendo: nel primo trimestre del 2026 abbiamo avuto qualche segnale positivo, sia sul fronte della produzione sia delle immatricolazioni, in linea con una piccola ripresa dell'economia, ma anche in questo comparto dobbiamo monitorare gli effetti dello choc del conflitto iraniano» afferma Giorgetti.

«Nessun passo indietro sul clima, assolutamente non vogliamo farli, ma non accettiamo di danneggiare interi settori industriali. Vogliamo rispettare in pieno gli obiettivi climatici, ma non c'è solo l'elettrico» ricorda il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto, mentre per il vicepresidente esecutivo della Commissione Ue Raffaele Fitto «l'Italia, con il contri-

buto delle istituzioni e del sistema produttivo, può continuare a svolgere un ruolo importante nella mobilità del futuro».

**Le proposte.** Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, propone «un nuovo patto tra costruttori e concessionari finalizzato a restituire equilibrio nelle funzioni che ciascun player svolge all'interno del mercato dell'automotive per superare una crisi del comparto resa ancor più grave e incerta dalle ricadute sul sistema logistico globale degli inediti conflitti medio-orientali».

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

l'ambito dell'Automotive Package che la Commissione europea ha pubblicato a dicembre 2025, con l'intento di revisionare il Green Deal Automotive, la proposta di nuovo Regolamento sui target di emissione della CO<sub>2</sub> dei Ldv (auto, Suv e veicoli commerciali leggeri) «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». 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 CO<sub>2</sub> fissati dalla medesima proposta di Regolamento», dice Federauto.



**I ministri.** Giancarlo Giorgetti e Adolfo Urso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**Evento di Federauto  
e Automobil Club**

## La Russa (Aci): «No alle scelte solo ideologiche Pensiamo a posti di lavoro e imprese»

■ «Quando si parla di sostenibilità ambientale e di riduzioni delle emissioni, il ragionamento non può e non deve essere solo di natura ideologica. Per quanto ci riguarda il percorso da intraprendere è quello che consenta di raggiungere obiettivi concreti difendendo anche l'economia dell'automotive, le nostre imprese e soprattutto i posti di lavoro delle

nostre imprese, patrimonio fondamentale del sistema-Italia». Lo ha affermato Gerónimo La Russa, presidente nazionale dell'Automobile Club d'Italia, durante l'evento «L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato», organizzato da Federauto nella sede dell'Automobile Club milanese.



# Urso: «Incentivi per rilanciare l'automotive»

## La proposta alla Commissione europea: «Scossa per un mercato depresso»

**Roma** Il mercato dell'auto è in crisi e, per stimolare l'offerta, il governo punta a un pacchetto di incentivi per alcune categorie di automobili. «Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa», dice il ministro delle Imprese e Made in Italy, Adolfo Urso, in un messaggio inviato alla conferenza di Federauto.

L'andamento ancora crescente dell'usato «denota come in realtà il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie – prosegue il ministro –. In questo contesto il Governo italiano con fermezza ha dato una scossa all'Unione europea mettendo in discussione le folli idee del Green Deal. Siamo stati pionieri di una posizione fuori dal coro, promuovendo già nel novembre 2024 un non paper, sottoscritto da altri 14 Stati membri, che indicava con chiarezza le riforme radicali, le azioni strategiche e i fondi adeguati che servono per uscire dalla crisi».

Il governo, con un documento informale, a fine marzo, ha «ribadito che la proposta della Commissione europea di revisione degli standard sulle emissioni di Co2 per le automobili non ci soddisfa, mantenendo in gran parte l'attuale quadro normativo che non contempla un approccio tecnologicamente neutrale. Parallelamente per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato. Credo che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia riparti-

re un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa».



**Adolfo Urso**  
ministro  
delle Imprese

Nel 2025 le immatricolazioni sono calate per le auto e per i veicoli commerciali, con una contrazione significativa per la filiera produttiva



## MISURE MIRATE

# Annuncio di Urso Nuovi incentivi per l'Automotive



Tornano gli incentivi per il settore automotive. L'annuncio arriva dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso: le misure riguarderanno i bonus per l'acquisto di veicoli commerciali e alcune categorie specifiche. Non incentivi generalizzati, precisa Urso durante il convegno organizzato da Federauto. Parliamo quindi di "incentivi mirati" con l'obiettivo di rinnovare "il parco circolante e sostenere la ripresa del mercato". Urso ricorda come siano calate lo scorso anno le immatricolazioni per auto e veicoli commerciali, anche perché il mercato chiede prodotti "ma l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie". L'intervento è ritenuto necessario anche dal ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, che sottolinea la consapevolezza del governo di una "fase strutturale di contrazione" per la filiera dell'auto. In sei anni parliamo di circa il 20% delle immatricolazioni, secondo i dati citati da Giorgetti: "È una tendenza a cui non possiamo assuefarci e non vuole assuefarsi questo governo".

**Proposta di Urso all'Ue:**  
**«Subito incentivi  
 per l'automotive»**



apag. 14

# Urso: «Incentivi per rilanciare l'automotive»

## La proposta alla Commissione europea: «Scossa per un mercato depresso»

**Roma** Il mercato dell'auto è in crisi e, per stimolare l'offerta, il governo punta ad un pacchetto di incentivi per alcune categorie di automobili: «Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. Tuttavia l'andamento ancora crescente della compravendita dell'usato denota come in realtà il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie. In questo contesto il Governo italiano con fermezza ha dato una scossa all'Unione Europea mettendo in discussione le folli idee del Green Deal. Siamo stati pionieri di una posizione fuori dal coro, promuovendo già nel novembre 2024 un non paper, sottoscritto da altri 14 Stati membri, che indicava con chiarezza le riforme radicali, le azioni strategiche e i fondi adeguati che servono per uscire dalla crisi». Così il ministro delle Imprese e Made in Italy, Adolfo Urso, in un messaggio inviato alla conferenza di Federauto. «Con un documento informale a fine marzo, abbiamo ribadito che la proposta della Commissione Europea di revisione degli standard sulle emissioni di Co2 per le automobili non ci soddisfa, mantenendo in gran parte l'attuale quadro normativo che non contempla un approccio tecnologicamente neutrale. Parallelamente per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commer-

ciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato. Credo che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa», conclude Urso.



Il ministro  
 del Made  
 in Italy  
 Adolfo Urso

**Lo scorso  
 anno le imma-  
 tricolazioni  
 sono calate  
 per auto e per  
 i veicoli com-  
 merciali, regi-  
 strando una  
 contrazione  
 significativa  
 per la filiera  
 produttiva**

## L'AUTOMOTIVE

### Urso: incentivi per i veicoli commerciali e alcune categorie

«Per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato. Credo davvero che insieme a tutti gli

operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa». Ad affermarlo è il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso in un messaggio inviato all'evento di Federauto in cui rivendica il pressing del governo italiano sulla Ue in materia.



## IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

# Tra Green Deal e nuovi incentivi La ricetta di Urso a Federauto

di MARIA GRAZIOSI

**I**l governo ci riprova, anzi ci ripensa: sarebbe in arrivo una nuova campagna di incentivi economici per sostenere l'automotive. Una proposta, quella lanciata dal ministro all'Industria e Made in Italy, Adolfo Urso, che ha riscontrato il plauso della platea di Federauto. Ma, come ha puntualizzato il titolare del dicastero del Mimit, non saranno fondi a pioggia né agevolazioni indiscriminate. "Per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato", ha affermato Urso. Facile, a questo punto, prevedere che gli incentivi riguarderanno i veicoli ibridi e pure elettrici, almeno in parte. "Credo davvero che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione

sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le

sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa", ha affermato Urso. E, difatti, la depressione del mercato dell'automotive è una delle poche costanti in un periodo economico imprevedibile e pericoloso come quello in cui viviamo. Un tema, questo, da sempre al centro dell'azione e dell'attenzione dell'esecutivo. "Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. Tuttavia l'andamento ancora crescente della compravendita dell'usato denota come in realtà il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra il reale potere d'acquisto delle famiglie", ha ribadito il ministro. Che ha aggiunto: "In

questo contesto il Governo italiano con fermezza ha dato una scossa all'Unione Europea mettendo in discussione le folli idee del Green Deal. Siamo stati pionieri di una posizione fuori dal coro, promuovendo già nel novembre 2024 un non paper, sottoscritto da altri 14 Stati membri, che indicava con chiarezza le riforme radicali, le azioni strategiche e i fondi adeguati che servono per uscire dalla crisi". Ma una soluzione, al momento, sembra ancora lontana dal momento che a Bruxelles il green rimane, più che una pista, una verità di fede da sostenere a ogni costo. E su cui è intervenuto pure il ministro all'Ambiente Pichetto: "Il cambiamento deve essere migliorativo e non deve essere distruttivo. Questo è il rischio che si è corso e si corre in Unione Europea: quello di demolire il passato senza essere capaci di costruire un futuro".



## Trasporti. Urso da Federauto Auto, il ministro: «Nuovi incentivi»

Per stimolare la domanda nel settore automotive «prevediamo misure mirate, tra cui la reintroduzione di incentivi per i veicoli, anche commerciali, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato». Lo ha detto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, in un messaggio letto durante il convegno sul settore automotive organizzato da Federauto e in corso nella sede dell'Automobile Club di Milano. «Credo davvero che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata ed inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare i successi per il nostro Paese e per l'Europa», ha sottolineato. «Credo davvero che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata ed inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l'Europa».



## CONFERENZA

# Automotive fra sfide nazionali e limiti europei

MILANO

ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin.



La Stellantis di Melfi

La filiera italiana dell'automotive attraversa una delle fasi più complesse della sua storia recente, stretta tra tensioni geopolitiche, trasformazioni industriali e nuove regole europee. A pesare è innanzitutto il contesto internazionale, caratterizzato da conflitti e instabilità che incidono su produzione, approvvigionamenti e costi. A questo si aggiungono le politiche di decarbonizzazione promosse dalla Commissione europea: obiettivi condivisi nelle finalità ambientali, ma spesso contestati dagli operatori per modalità e tempistiche ritenute troppo rigide. Il settore chiede infatti un quadro normativo più semplice, sostenibile e accompagnato da una fiscalità equa, oltre a relazioni più bilanciate tra costruttori e rete distributiva. Questi temi saranno al centro della conferenza «L'Automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato», organizzata da Federauto con il supporto di Next to the Truckers. L'evento si apre oggi nella sede dell'Automobile Club di Milano, e rappresenta un momento di confronto tra istituzioni, industria e operatori. Ad aprire i lavori sarà il presidente dell'Automobile Club d'Italia, Geronimo La Russa, seguito dalla relazione del presidente di Federauto, Massimo Artusi, che porterà la voce dei concessionari italiani tra criticità e proposte. Interverranno poi Davide Tabarelli, Gianluca Pellegrini e Massimo Santori, insieme a rappresentanti di grandi gruppi come Eni, Bosch e Findomestic. Previsti interventi del vicepresidente esecutivo della Commissione europea Raffaele Fitto, del ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e del



## Mercato dell'auto

# «NON SOLO ELETTRICO I BIOCARBURANTI SONO LA VERA CHIAVE PER LA DECARBONIZZAZIONE»

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi analizza lo stato di salute del settore. Tra incentivi "antibiotici" e lo sconcerto dei consumatori spunta l'ipotesi di un ritorno al diesel HVO come alternativa concreta ai limiti delle batterie

di Francesca Cutolo

**L**e auto ibride stanno conquistando il mercato ma si sta assistendo anche al fenomeno del ritorno al diesel. L'elettrico 'a spina' non è decollato. La soluzione è investire in biocarburanti. Ne abbiamo parlato con Massimo Artusi, presidente di Federauto, l'associazione delle concessionarie auto di Confcommercio.

**Presidente, cosa ci dice dell'attuale stato di salute del mercato auto italiano?**

È come un malato di bronchite cronica: a ogni spiffero rischia di peggiorare. Va avanti con gli "antibiotici" degli incentivi o con l'"aspirina" delle autoimmatricolazioni, ma senza rimuovere le cause di fondo, la situazione non cambierà. Gli acquisti dei privati, che restano il vero motore del mercato, sono

«Ci aspettiamo che il Parlamento europeo riconosca che anche i biocarburanti hanno titolo per concorrere al raggiungimento del target di decarbonizzazione»

risaliti solo del +2,4% dopo il -9,3% del 2025, pari a circa 85mila auto in meno. A trainare continuano invece a essere il noleggio (+27,8%) e i concessionari (+29,0%). È quindi probabile che, una volta esaurito l'effetto degli incentivi, il mercato torni a ristagnare.

**Qual è oggi il peso reale delle auto elettriche e ibride nelle vendite delle concessionarie italiane?**

Per avere un quadro significativo e attendibile - depurato cioè dall'effetto degli incentivi - bisogna tornare ai dati complessivi del 2025, anno nel quale le immatricolazioni delle auto ibride hanno superato il 40% della quota di mercato, mentre quelle 'a spina' si aggirano intorno al 6%,

con un cedimento del 18% del tradizionale motore a benzina.

**Cosa pensate del nuovo "Pacchetto Automotive" della Commissione EU e dello stop ai motori termici nel 2035?**

Non siamo contrari alla trazione elettrica, ma alla mancanza di alternative che le istituzioni europee le stanno costruendo intorno. Pensiamo, in particolare, ai biocarburanti che già garantiscono un trasporto "carbon neutral", ma che sono bloccati da un'assurda normativa che calcola l'impatto climatico al tubo di scarico e non nell'intero ciclo di vita del vettore, dalla sua produzione al suo smaltimento, passaggi nei quali le batterie sono chiaramente molto più inquinanti. Il «Pacchetto Automotive» fa un passo avanti e due passi indietro: apre ai combustibili rinnovabili sostenibili, cioè ai biocarburanti, ma ne riduce il concorso alla decarbonizzazione, limitandone l'impiego al 3%. Non è questa la strada giusta. Ci aspettiamo che il Parlamento europeo modifichi profondamente ►

continua a pag 38



Massimo Artusi

## Mercato dell'auto

► segue da pag 36

questa impostazione, riconoscendo che anche i biocarburanti hanno titolo per concorrere al raggiungimento del target di decarbonizzazione.

**La transizione verso l'auto elettrica è ormai avviata.**

In realtà non è avviata la transizione verso l'auto elettrica, ma quella verso la decarbonizzazione. Sono le lobby dell'auto elettrica, molti ex dirigenti delle case costruttrici in cerca di numeri a spese pubbliche e la Commissione europea che finanzia

**È vero che c'è un ritorno al motore diesel?**

Parlare di un ritorno del diesel mi pare eccessivo. È vero, però, che lo scontro in atto a Bruxelles tra gli ideologi del "full electric" e i fautori dei biocarburanti, sta convincendo molti costruttori a fare marcia indietro rispetto all'adesione totale all'utopia della batteria per tutti e, dunque, mentre vengono abbandonati programmi di vetture elettriche, c'è chi ripropone veicoli a gasolio, che hanno una loro nicchia di fedelissimi ne-

gli automobilisti che percorrono chilometri importanti. In abbinata con l'HVO, questi veicoli hanno un impatto ambientale e climalterante davvero minimo e potrebbero costituire una soluzione valida per la decarbonizzazione, senza dover farsi carico degli alti costi e delle altre problematiche dell'auto elettrica.

**Come sono cambiati negli ultimi anni i comportamenti di acquisto degli automobilisti italiani?**

L'automobilista italiano oggi è sconcertato proprio da questa imposizione dall'alto dell'auto che gli si vuole far acquistare. Il suo rapporto con l'automobile è stato sempre un rapporto di libertà e di autonomia: la prima nella scelta del veicolo sulla sua misura, la seconda nel suo impiego. Entrambe rischiano di essergli negate e, dunque, mentre prima i comportamenti d'acquisto si concentravano su aspetti come la sicurezza, la comodità, i consumi, oggi, nell'approccio a un veicolo elettrico, le domande che vengono rivolte al concessionario sono quelle che andrebbero girate al legislatore: l'autonomia, il rifornimento, la funzionalità. In ogni caso la maggiore attenzione è per i costi, sia d'acquisto che di gestione.

**Che tipo di auto scelgono oggi gli automobilisti over 50?**

Non c'è un tipo di auto per gli over 50. Potrebbe essere difficile pensare che un ultracinquantenne possa andarsene in giro a bordo di una spider, ma non è detto. I cinquant'anni di oggi non sono più quelli di una volta: oggi si è ancora molto impegnati, in ottime condizioni di salute e la pensione è ancora lontana. Se tempo fa l'auto per un over 50 poteva essere quasi solo una berlina, adesso c'è l'imbarazzo della scelta, tra city car, utilitarie, compatte, Suv, ammiraglie, premium, luxury, monovolume. E - perché no? - anche sportive. ■



come consulente la più nota associazione di sostenitori della batteria, a far coincidere la decarbonizzazione con l'auto elettrica. Ed è proprio la coincidenza di questi due concetti la principale difficoltà per i clienti. I quali vorrebbero contribuire alla decarbonizzazione, ma non possono permettersene i costi e non vedono intorno a loro un sistema di rifornimento sufficiente. Tutti problemi che con i biocarburanti riavvicinerebbero i clienti all'automobile, rilanciando il mercato.

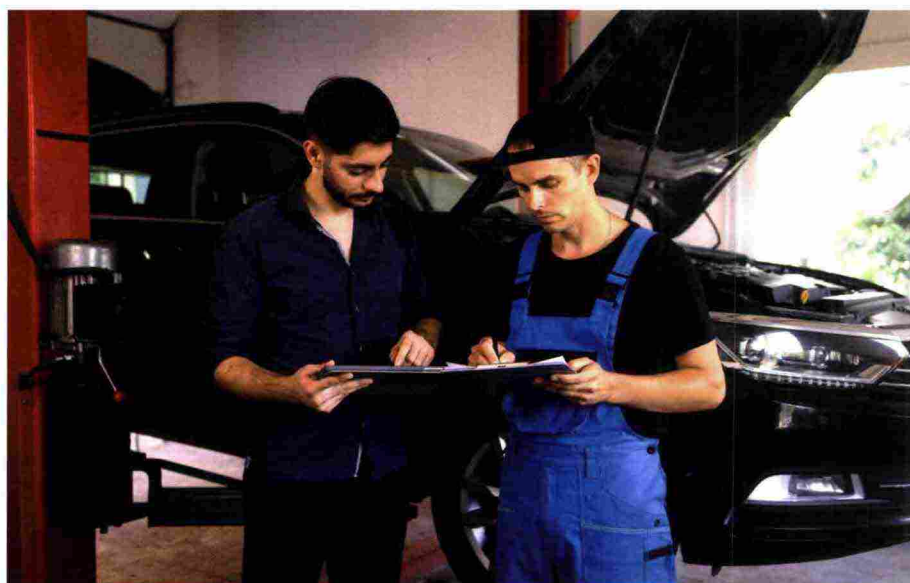


# Fatti & Notizie

Attualità, eventi, tendenze nel settore dell'automotive

## POST-VENDITA **Attenzione, sempre più dealer auto puntano sul service**

Oggi la rete ufficiale di distribuzione delle auto in Italia conta circa **2.700 punti di assistenza**. In media, ogni concessionario rappresenta due brand, confermando un modello sempre più orientato all'efficienza organizzativa e alla gestione multi-marca. Lo dicono i dati di Federauto e Asconauto, sottolineando come **per i dealer oggi il service non è un'attività accessoria**, ma un'infrastruttura industriale che sostiene metà dell'occupazione e contribuisce in modo determinante alla redditività... a scapito delle imprese di autoriparazione indipendenti. Il fatturato dei dealer auto italiani relativo al post-vendita si aggira intorno ai **5,2 miliardi di euro** (anno 2024, +12% circa rispetto al 2020) e contribuisce con un 12% a quello complessivo. Un valore significativo, ma inferiore alla media europea, dove l'incidenza si attesta almeno al 15%. Nel nostro Paese il service genera mediamente tra il 20 e il 22% dei profitti complessivi, mentre in molti altri mercati supera il 30%. Il divario è riconducibile a un mix di fattori strutturali:



■ *Le concessionarie italiane si interessano sempre di più al post-vendita, carrozzeria inclusa, elemento che contribuisce in modo determinante alla loro redditività totale.*

nella Penisola le officine sono mediamente più piccole, c'è una minore fidelizzazione dei clienti alle reti autorizzate e le tariffe di manodopera sono nettamente inferiori rispetto a quelle applicate nei principali Paesi europei ad elevato tasso di motorizzazione. Elementi

che evidenziano come il sistema italiano disponga di **ampi margini di crescita** e valorizzazione dell'area. Il peso del service è rilevante anche sotto il **profilo occupazionale**. In una concessionaria italiana **circa il 50% degli addetti opera nell'area post-vendita**: accettatori, tecnici specializzati, magazzinieri, addetti alla carrozzeria e agli pneumatici. Si tratta di professionalità che costituiscono un presidio fondamentale per la sicurezza dei veicoli, per la qualità del servizio e per la gestione delle nuove tecnologie. ◀

**IL FATTURATO DELLE CONCESSIONARIE ITALIANE RELATIVO AL POST-VENDITA SI AGGIRA INTORNO AI 5,2 MILIARDI DI EURO (ANNO 2024, +12% CIRCA RISPETTO AL 2020) E CONTRIBUISCE CON UN 12% A QUELLO COMPLESSIVO.**

## IL CASO

# Dealer in protesta per i ritardi sui rimborsi Bev

Sale la tensione tra i Concessionari per i ritardi nei rimborsi degli incentivi destinati all'acquisto di veicoli elettrici previsti dal decreto dell'8 agosto 2025. Durante la conferenza di Federauto a Milano, la Dealer Miriam Loiacono ha espresso un malcontento diffuso nel settore, arrivando a non escludere l'avvio di una class action contro le attuali modalità e tempistiche di rimborso.

Il sistema prevede che i Concessionari anticipino il contributo sotto forma di sconto al cliente, recuperando successivamente l'importo dallo Stato, ma i ritardi stanno mettendo sotto pressione la liquidità delle imprese, soprattutto quelle di dimensioni più ridotte.

**LA QUESTIONE È ARRIVATA** anche in Parlamento con un'interpellanza presentata da esponenti di Azione, che richiama le criticità operative del bonus auto elettriche. Il programma, finanziato con circa 597 milioni di euro del Pnr e gestito tramite piattaforma Sogei per conto del Ministero dell'Ambiente, è destinato a favorire il rinnovo del parco circolante con veicoli a zero emissioni.

I contributi arrivano fino a 11.000 euro per i Privati e fino a 20.000 euro per le Microimprese.

Tuttavia, i ritardi nei rimborsi rischiano di compromettere l'efficacia della misura, scaricando sui Concessionari l'onere finanziario della transizione ecologica.

**IL CASO**  
**Dealer in protesta per i ritardi sui rimborsi Bev**

**MARZO IN CIFRE**

Indicatore	Marzo 2025	Febbraio 2025	Marzo 2024
Auto immatricolate	102.500	105.000	108.000
Auto immatricolate elettriche	15.000	18.000	20.000
Auto immatricolate ibride	87.500	87.000	88.000

**JOINT VENTURE**  
**Sony-Honda, l'alleanza prosegue il percorso**

**FRANCE EOS**

Indicatore	Marzo 2025	Febbraio 2025	Marzo 2024
Auto immatricolate	102.500	105.000	108.000
Auto immatricolate elettriche	15.000	18.000	20.000
Auto immatricolate ibride	87.500	87.000	88.000

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

EVENTI

## Federauto, il mercato chiede regole sostenibili: a Milano il confronto tra industria e istituzioni

Si è tenuta il 13 aprile a Milano, nella sede dell'Automobile Club, la conferenza promossa da Federauto: "L'Automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato", un momento di confronto tra operatori della filiera e rappresentanti istituzionali in una fase particolarmente complessa per il settore.

**L'INIZIATIVA HA PRESO LE MOSSE** da una constatazione condivisa: l'automotive italiano ed europeo sta attraversando una delle stagioni più difficili degli ultimi decenni, condizionata da tensioni geopolitiche, trasformazioni industriali e scelte regolatorie legate alla transizione energetica. Le politiche europee sulla decarbonizzazione, pur riconosciute negli obiettivi, vengono considerate dagli operatori ancora critiche nei metodi e nei tempi di attuazione, soprattutto in assenza di un quadro normativo stabile e di strumenti adeguati a sostenere imprese e consumatori.

Ad aprire i lavori sono stati il Presidente di Aci, Geronimo La Russa, e il Presidente di Federauto, Massimo Artusi, che ha portato la posizione dei Concessionari italiani, evidenziando le principali criticità del comparto e avanzando proposte per un riequilibrio del sistema.

A seguire, hanno avuto spazio gli interventi di esperti e analisti, con approfondimenti sul contesto macroeconomico e geopolitico, sull'andamento del mercato e sulle prospettive per il 2026, oltre a un

### CONCERTAZIONE

L'obiettivo è stato quello di favorire un confronto diretto tra mercato e decisori pubblici per individuare soluzioni sostenibili e competitive

focus sullo stato della normativa europea in materia di decarbonizzazione.

La conferenza ha previsto anche contributi tecnici dedicati all'innovazione e alle soluzioni per la transizione, con particolare attenzione alle tecnologie per la riduzione delle emissioni e al ruolo della finanza negli acquisti automotive.

**IL CUORE DELL'EVENTO** è stato rappresentato da due tavole rotonde: una sul mercato delle autovetture e una sui veicoli pesanti. In entrambi i casi, i principali player del settore si sono confrontati sulle scelte strategiche da adottare in un contesto di forte incertezza, tra evoluzione della domanda, transizione tecnologica e pressione normativa.

Ampio spazio è stato riservato anche al dialogo con le istituzioni, con la partecipazione di rappresentanti del Governo italiano e del Parlamento europeo. L'obiettivo è stato quello di favorire un confronto diretto tra mercato e decisori pubblici per individuare soluzioni condivise che garantiscano sostenibilità ambientale, ma anche competitività industriale e accessibilità per i cittadini.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Thumbnail of the article content, featuring the title "Federauto, il mercato chiede regole sostenibili: a Milano il confronto tra industria e istituzioni" and a Methods logo with a 4.8/5 rating. The thumbnail also includes a QR code and the text "Non siamo professori, siamo partner." and "Methodos".

INTERVISTE



# Doppio **RUOLO** stessa **VISIONE**

**La nostra intervista a Giovanni Dattoli nel suo doppio ruolo di Amministratore Delegato di Volvo Trucks Italia e nuovo Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE**

di Francesco Oriolo

**Q**uando Giovanni Dattoli parla del suo ruolo, oggi lo fa con uno sguardo più ampio. Alla guida di Volvo Trucks Italia e, allo stesso tempo, presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, il suo punto di osservazione non è più rivolto soltanto al brand di cui è responsabile, ma si estende all'intero ecosistema del trasporto italiano. In questa doppia veste lo abbiamo intervistato al termine di un anno di

grandi soddisfazioni per il marchio svedese, sia a livello europeo sia nazionale. Per quanto riguarda UNRAE, "non si tratta di un cambio di visione — precisa Dattoli — quanto piuttosto di un'evoluzione naturale: il modo di pensare resta lo stesso, ma l'attenzione si è allargata dalla dimensione aziendale a quella della comunità del settore".

**Giovanni Dattoli, il 2025 ha visto Volvo Trucks "prima della classe" in Europa nel segmento pesante. E in Italia?**

Il 2025 si è chiuso con un risultato particolarmente significativo: Volvo Trucks si è confermata leader nel segmento pesante in Europa. Un



Giovanni Dattoli  
Presidente Sezione VI  
UNRAE

### Per l'immatricolato nuovo luce verde. E l'aftermarket?

Per il post-vendita il 2025 è stato più complesso. Dopo anni di crescita, il circolante oltre i dieci anni si è stabilizzato, rendendo più difficile ottenere risultati. A complicare il quadro ha contribuito proprio l'elevata qualità dei veicoli: mezzi più affidabili significano meno interventi in officina. Nonostante ciò, Volvo Trucks Italia ha chiuso l'anno con un risultato positivo, sostenuto soprattutto dai contratti di servizio. Oggi due veicoli su tre sono coperti da contratto di assistenza; il programma 5+, dedicato ai mezzi oltre i cinque anni, continua a crescere e circa 9.000 veicoli over 5 anni risultano sotto contratto. Un dato estremamente raro nel panorama dell'automotive industriale, che testimonia la fiducia dei clienti e il valore percepito del brand.

### Prevedete novità nella distribuzione?

Sul fronte distributivo non si registrano cambiamenti radicali, ma un'evoluzione costante. Il Truck Center di Milano, aperto poco più di un anno fa, è ora pienamente operativo e rappresenta un tassello strategico nello sviluppo della rete diretta. Parallelamente, numerosi concessionari stanno investendo nelle proprie strutture: a Salerno, Benevento — dove la sede è stata rinnovata —, Roma e Ascoli. L'affidabilità dei veicoli e la solidità del business contribuiscono a creare fiducia e a stimolare nuovi investimenti.

### Quali sono le previsioni per il 2026?

Negli ultimi anni il mercato italiano dei veicoli industriali si è stabilizzato

attorno alle 24.000 unità annue, un livello superiore rispetto alle previsioni di pochi anni fa. Il 2025 ha registrato un calo del 6% nei trattori stradali, mentre il resto del mercato è rimasto sostanzialmente stabile: un dato che riflette il rinvio degli investimenti da parte dei grandi operatori più che una debolezza strutturale. Per il 2026 le previsioni indicano un andamento in linea con gli ultimi due anni. Gli incentivi pubblici pluriennali potranno influenzare le decisioni di acquisto, spostando alcuni investimenti più avanti nel tempo. I primi mesi appaiono positivi, mentre l'ultimo trimestre potrebbe rallentare in vista del 2027 e dell'avvio del piano da 590 milioni di euro stanziato dal Governo per il rinnovo del parco.

### Volvo Trucks è protagonista anche di una campagna sulla sicurezza nei luoghi di lavoro?

Per Volvo Trucks si tratta della conferma, anche per il 2026, di un impegno forte e coerente sulla sicurezza, valore storico del marchio che oggi assume una rilevante dimensione sociale. Oltre allo sviluppo di veicoli sempre più avanzati e dotati di sistemi di rilevamento evoluti, l'azienda promuove una cultura della prevenzione rivolta a tutti gli utenti della strada. Il messaggio chiave della nuova campagna, "See and Be Seen", sottolinea che la sicurezza non dipende solo dalla tecnologia: non basta vedere, bisogna anche farsi vedere. La collaborazione tra conducenti, pedoni e ciclisti è fondamentale per ridurre gli incidenti. Le iniziative di responsabilità sociale

traguardo importante, raggiunto in un contesto non semplice. Per onestà intellettuale va riconosciuto che la flessione del mercato tedesco, storicamente dominante, ha contribuito a rendere più accessibile la leadership per un costruttore non tedesco. Ciò non toglie valore al risultato, frutto della solidità del gruppo e del lavoro svolto nei diversi mercati. In Italia Volvo ha registrato un leggero incremento della quota di mercato, in linea con le aspettative e coerente con il posizionamento premium del brand. Anche il bilancio economico è motivo di soddisfazione e i dati interni confermano livelli molto positivi sia in termini di qualità sia di soddisfazione della clientela.

## INTERVISTE

si estendono inoltre a diversi ambiti: programmi educativi per i giovani sulla sicurezza stradale, campagne contro la violenza di genere e attività di sensibilizzazione sulla sicurezza sul lavoro nelle officine e nella rete assistenziale.

### A che punto siete con l'elettrico?

Volvo sta adottando un approccio basato sulla pluralità tecnologica per supportare i clienti nella transizione energetica.

L'azienda lavora su diverse soluzioni a basse emissioni e offre consulenza sull'approvvigionamento e sull'utilizzo di carburanti alternativi. Tra le opzioni più rilevanti nel breve termine figura il Biogas (Bio-LNG) e il Gas (LNG), mentre l'elettrico procede a velocità diverse in Europa: i Paesi nordici sono molto più avanzati, mentre nel Sud la domanda resta limitata, nonostante veicoli con prestazioni adeguate. Nel corso dell'anno introdurremo un modello elettrico con circa 500 km di autonomia, sufficiente per coprire il 60% del trasporto europeo. Restano tuttavia ostacoli culturali e operativi alla diffusione su larga scala.

### Dattoli, cambiamo ruolo. Lei è stato nominato Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE. Con quale spirito ha accettato questo prestigioso incarico?

Ho accettato con spirito di servizio, per mettermi a disposizione del settore in un momento di cambiamento epocale.

Dopo oltre cent'anni di dominio del diesel, stiamo entrando in una fase di pluralità tecnologica ed essere al centro delle decisioni in questo momento storico è estremamente interessante e stimolante.



### Qual è stato il primo messaggio dato all'associazione?

Il primo messaggio è stato semplice e immediato: lavoriamo insieme. Desidero ringraziare i colleghi per la fiducia che mi hanno accordato, non solo scegliendomi come presidente, ma anche per la disponibilità immediata dimostrata da tutti a collaborare. Fin dall'inizio è emersa una forte volontà di fare squadra e rafforzare l'unità tra i marchi, elemento essenziale per affrontare le sfide del settore. Fondamentale è anche la collaborazione con le altre associazioni di riferimento, come ANFIA e Federauto: presentarsi al Governo con posizioni diverse significherebbe indebolirsi, mentre una voce condivisa garantisce maggiore forza e capacità di ascolto.

### Come sarà l'UNRAE a guida Giovanni Dattoli?

Credo che UNRAE dovrà evolversi per diventare un'associazione ancora più moderna, dinamica e vicina alla realtà quotidiana del settore. L'obiettivo è rafforzarne il ruolo attraverso una comunicazione più attuale, chiara e coinvolgente, capace di dialogare non solo con gli operatori ma anche con le istituzioni e l'opinione pubblica. UNRAE dispone già di un patrimonio enorme di competenze, dati e informazioni: un valore che, se pienamente valorizzato, può trasformare l'associazione in uno strumento ancora più efficace a supporto dello sviluppo del comparto.



**FEDERAUTO**

Federazione Italiana Concessionari Auto

**AUTO**

**Web**

## AUTO ITALIA: FEDERAUTO, VENDITE SPINTE DALLE CONCESSIONARIE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 apr - A marzo le immatricolazioni in Italia sono salite (+7,6% a 185.367 unita') "sotto la spinta delle auto-immatricolazioni dei concessionari, in coincidenza della chiusura del primo trimestre dell'anno e dei bonus a esso legati, determinanti per raggiungere quel minimo di risultato positivo di bilancio, oltre al contributo non trascurabile del giorno lavorativo in piu' rispetto allo scorso anno". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente Federauto, sottolineando che "la crescita mensile e' piu' contenuta rispetto a febbraio (+14,35%) e gennaio (+6,59%), in parte per effetto di una base di confronto marzo 2025 piu' elevata. Il mercato rimane comunque in territorio positivo per il terzo mese consecutivo, in netto contrasto con il consuntivo 2025 chiusosi a -1,88%". Il presidente di Federauto vede una "tendenza ancora positiva del canale privati, effetto senz'altro dovuto alle immatricolazioni delle (su strada ancora troppo poche) auto beneficiate dal bonus Mase".

Riguardo agli incentivi, "non possiamo tacere che si tratti di un'operazione che continua ad incepparsi nella fase decisiva dell'erogazione del sostegno da parte del Ministero dell'Ambiente, il cui blocco perdura gia' da oltre un mese", ha detto Artusi, ricordando che Federauto "ha piu' volte sollecitato il Ministero dell'Ambiente, prima paventando il crearsi di tale situazione, poi per sollecitare un intervento urgente dello stesso ministro Gilberto Pichetto Fratin, affinche' la presenza di una singola pratica non conforme non blocchi la prosecuzione dell'iter relativo a tutte le altre istanze a danno dei concessionari e con grande disagio per i clienti".

## GLI INCENTIVI SPINGONO LE VENDITE DI AUTO: A MARZO +7,6%. SALGONO LE ELETTRICHE. ECCO I MODELLI PIÙ VENDUTI

**Gli incentivi spingono le vendite di auto: a marzo +7,6%. Salgono le elettriche. Ecco i modelli più venduti**

Ancora un mese positivo. Ottimo il risultato anche per il trimestre con una crescita del 9,2%. Ma Federauto e Unrae non sono soddisfatte

Per il mercato dell'auto in Italia ancora un mese positivo. A marzo le vendite salgono infatti del 7,6% (185.367 nuove immatricolazioni rispetto alle 172.271 unità registrate nello stesso mese del 2025). Ottimo il risultato anche per il trimestre con 484.802 vetture, pari a una crescita del 9,2% sul periodo gennaio-marzo dello scorso anno.

La quota delle vetture elettriche sale all'8,6% con 16.137 immatricolazioni, valore nettamente superiore al 5,4% di marzo 2025 e in aumento anche rispetto al 7,9% registrato a febbraio. Le ibride plug-in raggiungono il 9,1 per cento contro il 4,6% di un anno fa e l'8,5% del mese precedente. Scendono di 6,5 punti le auto a benzina che a marzo riducono

la loro quota al 20,2%. Verso la sparizione le diesel che scendono ad appena il 6,5 di quota a marzo, perdendo quasi un terzo dei volumi.

#### LE AUTOIMMATRICOLAZIONE E LA RETE SOTTO STRESS

Infine, sono ancora le ibride a confermarsi le regine del mercato: guadagnano 4,8 punti arrivando al 50,2% di share (51,3% nel 1° trimestre), con un 14,8% per le **“full” hybrid** e 35,4% per le **“mild” hybrid**.

Tutto bene? Non proprio. Secondo **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari: «A marzo le immatricolazioni salgono sotto la spinta delle auto immatricolazioni dei dealer, oltre al contributo non trascurabile del giorno lavorativo in più rispetto allo scorso anno». Una crescita dovuta anche ai recenti incentivi sulle auto elettriche che però ancora una volta non hanno funzionato fino in fondo. E quanto sostiene Federauto ma anche Unrae, l'associazione dei costruttori esteri che in una nota del presidente, Roberto Pietrantonio, evidenzia che “È necessario intervenire con urgenza sul tema degli incentivi: la rete dei concessionari li ha anticipati di tasca propria, esponendosi per milioni di euro e sostenendo rilevanti oneri finanziari. Il ritardo nei rimborsi sta mettendo sotto pressione centinaia di imprese. È quindi fondamentale garantire tempi certi e rapidi di erogazione, dando priorità alle pratiche correttamente gestite, per tutelare la stabilità della filiera e rafforzare la credibilità delle misure pubbliche”.

#### LA TOP TEN DI MARZO

Tornando ai risultati di marzo, Fiat è naturalmente il marchio più venduto in Italia con 21.168 unità e una crescita del 27,2%, seguono Volkswagen (12.356 +2,72%) e Toyota (11.983 -5,5%). Perde, invece, il 26,7% Peugeot che scende al settimo posto della classifica.

Ecco, infine, **i dieci modelli più venduti nel mese:**

- 1) **FIAT PANDA** 11.123
- 2 **JEEP AVENGER** 5.259
- 3 **LEAPMOTOR T03** 5.022
- 4 **DACIA SANDERO** 4.393

5 **FIAT GRANDE PANDA** 4.387

6 **CITROEN C3** 4.152

7 **NISSAN QASHQAI** 3.686

8 **RENAULT CLIO** 3.653

9 **DACIA DUSTER** 3.600

10 **TOYOTA AYGO X** 3.537

# QN Motori

## Mercato auto Italia a marzo 2026, 185.367 targhe e l'incognita bonus

1 Aprile 2026

Il **mercato auto Italia** chiude il mese di **marzo 2026** con un bilancio di 185.367 contratti siglati ed una **crescita** pari al **7,6%**.

Le reti di vendita sostengono il volume totale attraverso la pratica delle **auto-immatricolazioni** dei **dealer** (concessionari) necessaria per raggiungere gli obiettivi di **bilancio del primo trimestre**.



L'erogazione dei fondi del **bonus** erogato dal **MASE** (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) resta bloccata per settimane causando pesanti difficoltà finanziarie per le imprese del settore.

*"Le concessionarie si trovano nella paradossale difficoltà di spiegare al cliente il motivo della impossibilità di consegna della auto acquistata",* dichiara **Massimo Artusi**, Presidente **Federauto**.

Il contributo del giorno lavorativo extra rispetto alla annata precedente favorisce il segno positivo del periodo con la aggiunta della spinta del canale dei **privati**.

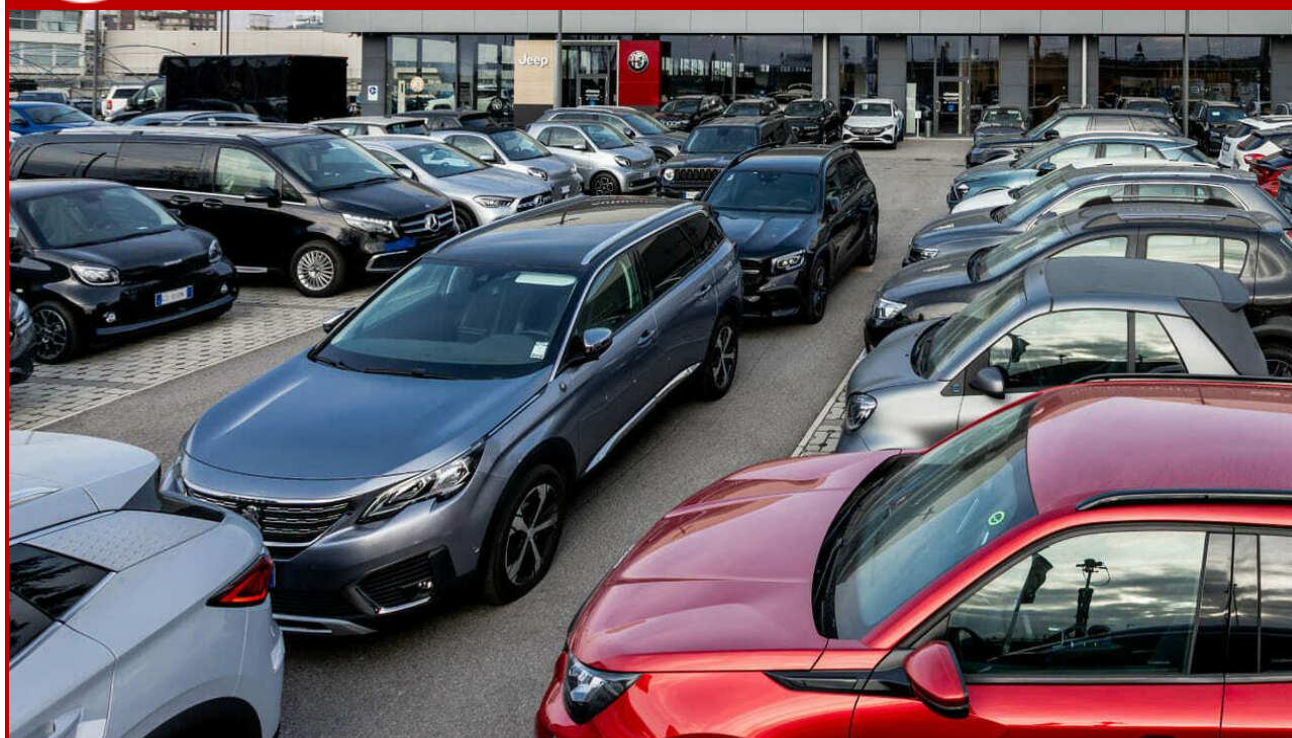
## **Mercato auto Italia, boom delle batterie**

I motori a batteria **BEV** (Battery Electric Vehicle – Veicolo Elettrico a Batteria) toccano la quota record del **8,6%** grazie alla coda degli **incentivi** prenotati nel periodo passato.

Le varianti **PHEV** (Plug-in Hybrid Electric Vehicle – Veicolo Elettrico Ibrido Plug-in) raddoppiano i volumi raggiungendo le **16.000 unità** mentre le **ibride classiche** superano la metà delle preferenze totali.

I propulsori a **benzina** ed a **diesel** subiscono una **contrazione strutturale profonda** che riduce la presenza dei carburanti fossili dentro i listini della nazione.

La transizione energetica procede a velocità alterne poiché i cittadini attendono certezze per la stabilità delle infrastrutture di ricarica pubbliche e private del territorio.



# Federauto, vendite spinte da concessionarie con autoimmatricolazioni per ottenere i bonus della chiusura del primo trimestre

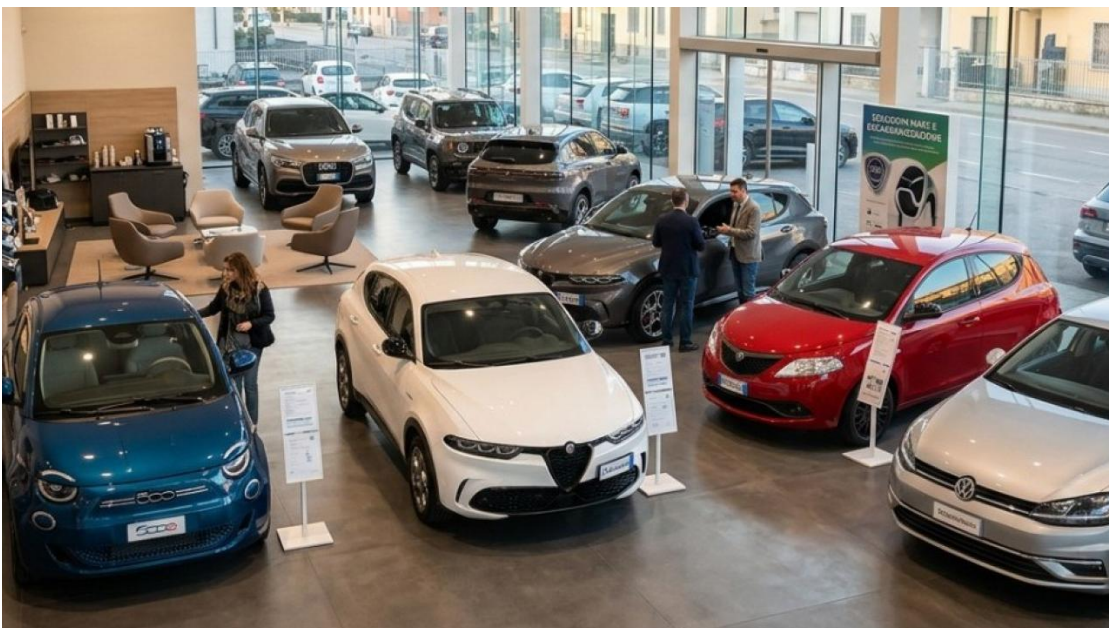
## ECONOMIA

A marzo le immatricolazioni in Italia sono salite (+7,6% a 185.367 unità) "sotto la spinta delle auto-immatricolazioni dei concessionari, in coincidenza della chiusura del primo trimestre dell'anno e dei bonus a esso legati, determinanti per raggiungere quel minimo di risultato positivo di bilancio, oltre al contributo non trascurabile del giorno lavorativo in più rispetto allo scorso anno". Lo ha detto Massimo Artusi, presidente Federauto, sottolineando che "la crescita mensile è più contenuta rispetto a febbraio (+14,35%) e gennaio (+6,59%), in parte per effetto di una base di confronto marzo 2025 più elevata.

Il mercato rimane comunque in territorio positivo per il terzo mese consecutivo, in netto contrasto con il consuntivo 2025 chiusosi a -1,88%".

**Il presidente di Federauto** vede una "tendenza ancora positiva del canale privati, effetto senz'altro dovuto alle immatricolazioni delle (su strada ancora troppo poche) auto beneficiate dal bonus Mase". Riguardo agli incentivi, "non possiamo tacere che si tratti di un'operazione che continua ad incepparsi nella fase decisiva dell'erogazione del sostegno da parte del Ministero dell'Ambiente, il cui blocco perdura già da oltre un mese", ha detto Artusi, ricordando che Federauto "ha più volte sollecitato il Ministero dell'Ambiente, prima paventando il crearsi di tale situazione, poi per sollecitare un intervento urgente dello stesso ministro Gilberto Pichetto Fratin, affinché la presenza di una singola pratica non conforme non blocchi la prosecuzione dell'iter relativo a tutte le altre istanze a danno dei concessionari e con grande disagio per i clienti".

# Mercato auto: marzo chiude a +7,6%, ma scoppia il caso Bonus MASE



Publicato il: 03/04/2026

Autore: Redazione GreenCity

Immatricolazioni in crescita grazie ai dealer, mentre i ritardi nei rimborsi statali mettono in crisi le concessionarie.

Il mercato automobilistico italiano archivia il mese di marzo 2026 con un segno positivo, registrando **185.367 nuove immatricolazioni** e una crescita del **7,6%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Secondo Massimo Artusi, presidente di **Federauto**, il risultato è stato trainato in modo determinante dalle **auto-immatricolazioni dei concessionari** in chiusura di trimestre e dalla spinta del canale privati. Tuttavia, dietro i numeri incoraggianti si cela una criticità finanziaria per gli operatori: il **blocco nell'erogazione dei fondi del Bonus MASE**.

Le concessionarie si trovano attualmente in una posizione paradossale: per legge devono anticipare lo sconto ai clienti sotto forma di voucher, ma il **Ministero dell'Ambiente** non sta

rimborsando queste somme da oltre un mese. Questa situazione ha esposto i dealer per **svariati milioni di euro**, creando tensioni nei rapporti con le case costruttrici e rendendo difficile la consegna delle vetture già acquistate dai cittadini. Federauto ha sollecitato un intervento urgente del Ministro **Gilberto Pichetto Fratin**, chiedendo che eventuali irregolarità in singole pratiche non blocchino l'intero iter burocratico a danno di tutto il settore.

Analizzando i dati tecnici, emerge una netta trasformazione delle alimentazioni preferite dagli italiani:

- **Ibrido (HEV):** domina il mercato con una quota superiore al **50%**.
- **Elettriche (BEV) e Plug-in (PHEV):** segnano crescite record, rispettivamente del **71,6%** e del **99,5%**.
- **Motori tradizionali:** prosegue il crollo strutturale, con il **Diesel a -29,6%** e la **Benzina a -18,9%**.

Un dato significativo riguarda le modalità di acquisto: mentre il **noleggior registra il primo calo** dell'anno, crescono le auto-immatricolazioni dei dealer, che nel trimestre hanno raggiunto quasi il **9% del totale del mercato**.

## Incentivi auto elettriche nel caos: concessionari senza rimborsi, clienti in attesa



**Alessandro Ascione**

aggiornato il 02/04/2026

Incentivi auto elettriche nel caos: concessionari senza rimborsi, clienti in attesa

**Unrae e Federauto lanciano l'allarme sulla gestione degli [incentivi auto 2025](#).** Da oltre un mese, il meccanismo dei rimborsi dell'ecobonus si inceppa di continuo, lasciando i **concessionari scoperti per milioni di euro**. Una situazione che mette **sotto pressione la liquidità di centinaia di imprese**.

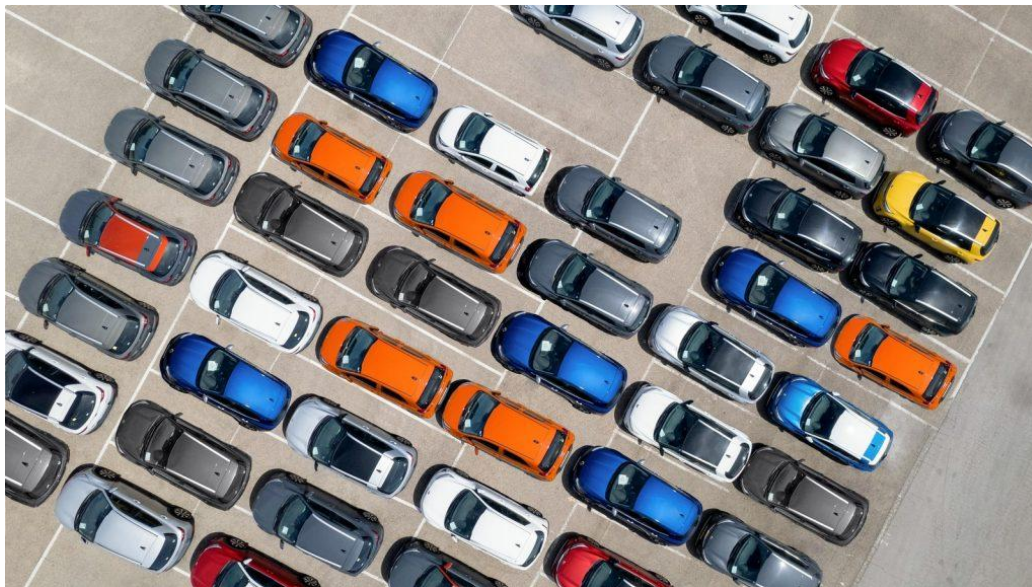
Il sistema prevede infatti che **l'incentivo venga applicato direttamente come sconto**. I venditori devono quindi **anticipare di tasca propria il valore del voucher** alle Case automobilistiche, attendendo poi il **rimborso da parte del ministero dell'Ambiente**.



### I rischi per il cliente

Il blocco delle erogazioni si traduce in un **concreto rischio per l'utente finale**: in assenza dei rimborsi, molti concessionari si vedono costretti a **ritardare la consegna delle vetture elettriche acquistate**, in attesa che l'iter burocratico venga sbloccato.

Federauto invoca un **intervento urgente del ministro Gilberto Pichetto Fratin**. L'obiettivo è superare la paralisi: la richiesta è che **una singola pratica non conforme non sospenda l'intero iter amministrativo**, evitando così **danni economici ai venditori e pesanti disagi alla clientela**.



**NOTIZIE PRODOTTI** 9 Aprile 2026 di Ludovico Bencini

## **“La parola al mercato” conferenza di Federauto con operatori e istituzioni sulle criticità dell’automotive, tra sfide nazionali e condizionamenti europei**

La filiera italiana dell’automotive sta attraversando uno dei periodi più difficili della sua storia. Le tensioni e i conflitti del mondo post globale colpiscono in tutta Europa l’industria trainante dei sistemi economici occidentali: quella dell’automobile. Le decisioni della Commissione europea sulla decarbonizzazione – valide nel fine, opinabili nei metodi – aggiungono criticità a un settore che, invece, ha bisogno, anzitutto, di un quadro normativo semplice con obiettivi sostenibili. Inoltre, di fiscalità più equa e di rapporti più equilibrati con i costruttori.

Di tutto questo si parlerà alla Conferenza, organizzata da FEDERAUTO con il supporto di Next to the Truckers, che si svolgerà presso la sede dell’Automobile Club di Milano, in Corso Venezia 43, nel pomeriggio di lunedì 13 aprile, a partire dalle ore 14, con una serie

di contributi e di confronti sotto il titolo «L'Automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato».

L'incontro, dopo il saluto di benvenuto del Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Geronimo La Russa, sarà aperto dalla relazione del Presidente di Federauto, Massimo Artusi, che affronterà i principali temi che investono la filiera dell'automotive, portando il contributo di critica e di proposta dei concessionari italiani.

Seguiranno le relazioni di Davide Tabarelli, Presidente di Nomisma Energia («Il quadro macroeconomico e geopolitico»), di Gianluca Pellegrini, Direttore editoriale di Quattroruote («Il mercato 2025 e le prospettive per il 2026») e di Massimo Santori, Founder di MS-Italiainvestimenti («La normativa UE per la decarbonizzazione. A che punto siamo?»).

Seguiranno gli interventi tecnici di ENI (Giuseppina Pisaniello: «Tecnologie per la decarbonizzazione dei trasporti su strada»), Bosch (Giulio Lancellotti: «Digital fuel twin platform») e di Findomestic (Claudio Tilli: «Il ruolo delle finanziarie negli acquisti automotive»).

La Conferenza si articolerà, poi, in due tavole rotonde. Una sarà dedicata al tema «La parola al mercato delle autovetture – Il momento delle scelte», moderata da Pierluigi Bonora, direttore di Acì Radio e vedrà la partecipazione di Plinio Vanini, Vice presidente di Federauto e di Andrea Bartolomeo, Country Manager e Vice President at Saic Motor Italy, Giuseppe Bitti, Presidente e CEO Kia Italia, Antonella Bruno, Managing Director di Stellantis Italia, Marco Buraglio, AD di Ford Italia, Marc Langenbrinck, CEO di Mercedes-Benz Italia e Alberto Santilli, AD di Toyota Motor Italia.

L'altra tavola rotonda, «La parola al mercato dei veicoli pesanti – Un anno decisivo», sarà moderata dal direttore di TIR, Massimo De Donato, e vi parteciperanno Giovanni Dattoli, AD di Volvo Trucks Italia, Stefano Crippa, Direttore di DAF Veicoli Industriali, Enrique Enrich, Presidente e AD Scania Italia, Massimiliano Perri, Direttore Generale di Iveco Mercato Italia, Maurizio Pompei, Presidente e CEO di Daimler Truck Italia, Nicola Russo, AD di Ford Trucks Italia e Edouard Savelli, AD Renault Trucks Italia.

Per le istituzioni, intervorranno il Vice presidente esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto, i ministri dell'Economia Giorgetti, dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin. È inoltre previsto il contributo dei deputati europei On. Fidanza, On. Tovaglieri e On. Nardella e del responsabile del settore energia di Forza Italia, On. Squeri.

# TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

## Crisi automotive, a Milano la conferenza FEDERAUTO su sfide UE



**REDAZIONE**

10/04/2026

La filiera automotive italiana affronta una fase critica tra tensioni globali e politiche europee sulla decarbonizzazione. Il 13 aprile a Milano, FEDERAUTO riunisce istituzioni e industria per discutere prospettive, mercato e normative.

### Tavola rotonda firmata FEDERAUTO

La filiera italiana dell'[automotive](#) sta attraversando uno dei periodi più difficili della sua storia. Le tensioni e i conflitti del mondo post globale colpiscono in tutta Europa l'industria trainante dei sistemi economici occidentali: quella dell'automobile. Le decisioni della Commissione europea sulla decarbonizzazione – valide nel fine, opinabili nei metodi – aggiungono criticità a un settore che, invece, ha bisogno, anzitutto, di un quadro normativo semplice con obiettivi sostenibili, oltre che di una fiscalità più equa e di rapporti più equilibrati con i costruttori.

Di tutto questo si parlerà alla Conferenza organizzata da [FEDERAUTO](#) con il supporto di Next to the Truckers, che **si svolgerà presso la sede dell'Automobile Club di Milano, in Corso Venezia 43, nel pomeriggio di lunedì 13 aprile, a partire dalle ore 14**. L'evento, dal titolo «L'Automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato», proporrà contributi e confronti tra i principali attori del settore.

**L'incontro, dopo il saluto di benvenuto del Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Geronimo La Russa, sarà aperto dalla relazione del Presidente di Federauto, Massimo Artusi,** che affronterà i principali temi che investono la filiera dell'automotive, portando il contributo di critica e di proposta dei concessionari italiani.

Seguiranno le relazioni di Davide Tabarelli («Il quadro macroeconomico e geopolitico»), di Gianluca Pellegrini («Il mercato 2025 e le prospettive per il 2026») e di Massimo Santori («La normativa UE per la decarbonizzazione. A che punto siamo?»). Previsti anche interventi tecnici di Eni (Giuseppina Pisaniello: «Tecnologie per la decarbonizzazione dei trasporti su strada»), Bosch (Giulio Lancellotti: «Digital fuel twin platform») e Findomestic (Claudio Tilli: «Il ruolo delle finanziarie negli acquisti automotive»).

## Gli appuntamenti della giornata

La [Conferenza](#) si articolerà poi in due tavole rotonde. La prima, «La parola al mercato delle autovetture – Il momento delle scelte», sarà moderata da Pierluigi Bonora e vedrà la partecipazione di Plinio Vanini, Andrea Bartolomeo, Giuseppe Bitti, Antonella Bruno, Marco Buraglio, Marc Langenbrinck e Alberto Santilli.

La seconda tavola rotonda, «La parola al [mercato](#) dei veicoli pesanti – Un anno decisivo», sarà moderata da Massimo De Donato e vedrà la partecipazione di Giovanni Dattoli, Stefano Crippa, Enrique Enrich, Massimiliano Perri, Maurizio Pompei, Nicola Russo ed Edouard Savelli.

**Per le istituzioni interverranno il Vice presidente esecutivo della Commissione europea Raffaele Fitto, i ministri Giancarlo Giorgetti e Gilberto Pichetto Fratin.** È inoltre previsto il contributo degli eurodeputati Carlo Fidanza, Isabella Tovaglieri, Dario Nardella e del responsabile energia di Forza Italia, Luca Squeri.

# Il Sole **24 ORE**

Auto, Urso: «Prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche»

Messaggio del ministro delle Imprese e del Made in Italy durante il convegno sul settore automotive organizzato da Federauto nella sede dell'Automobile Club di Milano



Per stimolare la domanda nel settore automotive il Governo pensa di reintrodurre gli incentivi AGF

## **I punti chiave**

Per stimolare la domanda nel settore automotive l'Italia prevede incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali e alcune categorie specifiche. Lo ha chiarito il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, in un messaggio letto durante il convegno sul settore automotive

organizzato da Federauto nella sede dell'Automobile Club di Milano. Non dunque incentivi generalizzati.

«Per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato», sono state le parole del ministro.

«Credo davvero che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata ed inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare i successi per il nostro Paese e per l'Europa», ha sottolineato.

## Urso: «Idee Green Deal folli»

Nel settore automotive, ha spiegato il ministro, «l'andamento ancora crescente della compravendita dell'usato denota come, in realtà, il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l'offerta non incontra i reali poteri d'acquisto delle famiglie. In questo contesto il Governo italiano ha dato una scossa all'Unione europea, mettendo in discussione le folli idee del Green Deal».

## «Stiamo attraversando una congiuntura epocale che impatta sull'automotive»

«Stiamo attraversando una congiuntura epocale per molte ragioni di natura geopolitica, industriale e tecnologica che impattano anche l'automotive - ha ricordato il ministro -. Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, facendo registrare per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa».

## Il rimando al non-paper

«Siamo stati pionieri di una posizione fuori dal coro, promuovendo già nel novembre 2024 un non-paper (documento informale di proposta, ndr) sottoscritto da altri 14 Stati membri che indicava con chiarezza le riforme radicali, le azioni strategiche e i fondi adeguati che servono per uscire dalla crisi. Con un nuovo non-paper, a fine marzo, abbiamo ribadito che la proposta della Commissione europea di revisione degli standard sulle emissioni di Co2 per le automobili non ci soddisfa, mantenendo in gran parte l'attuale quadro normativo che non contempla un approccio tecnologicamente neutrale», ha detto il ministro.

## AUTO: FEDERAUTO, CRUCIALE RILANCIARE SETTORE, DA ASSOCIAZIONE PROPOSTE CONCRETE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 13 apr - 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 non siano considerati come un male necessario". Lo ha detto il presidente di Federauto, Massimo Artusi, durante il convegno sul settore automotive organizzato dall'associazione e in corso nella sede dell'Automobile Club di Milano, presentando il Position Paper che illustra le posizioni di Federauto sui principali temi che investono il mondo dell'automotive, ribadendo l'insostituibilità del ruolo del concessionari e offrendo il contributo della Federazione alla soluzione dei problemi. I trasporti devono tornare a essere intesi "come un sistema integrato, in cui le diverse modalità di trasporto svolgono le proprie funzioni e missioni in relazione alla peculiarità richiesta", ha detto Artusi, spiegando che "occorre superare prima possibile l'approccio secondo cui esistono modalità buone e 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 questo contesto, Federauto ha presentato una serie di proposte, a partire dalla revisione dei regolamenti sui target Co2 per Ldv (auto, Suv e veicoli commerciali leggeri) e Hdv (veicoli pesanti). Propone anche una nuova tassazione per l'automobile e le flotte aziendali, misure per un corretto funzionamento del mercato dell'auto e a sostegno dell'occupazione nel settore. "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", ha detto Artusi.

# AUTO: “SERVE UN NUOVO PATTO PER SUPERARE LA CRISI”

Federauto propone un'intesa tra costruttori e concessionari che rimetta in equilibrio le funzioni reciproche. Presentato un “position paper” sui principali temi che riguardano l'automotive.

13 aprile 2026

[Federauto](#) propone *“un nuovo patto tra costruttori e concessionari 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”*.

Lo ha detto il **presidente, Massimo Artusi**, durante il convegno sul settore automotive organizzato il 13 aprile scorso dall'Associazione nella sede dell'Automobile Club di Milano, presentando il “position paper” che illustra le posizioni e le proposte di Federauto sui principali temi che riguardano l'automotive.

*“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”*, dice Federauto.

## **Automotive, Urso a Federauto: prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche**

**Roma - Automotive, Urso a Federauto: prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche**

“Ringrazio il presidente Artusi per l’invito e saluto la prestigiosa platea che partecipa a questa importante conferenza.

Stiamo attraversando una congiuntura epocale per molte ragioni di natura geopolitica, industriale e tecnologica che impattano sull’automotive.”

**Così il ministro Mimit Adolfo Urso, come riporta PMINEWS, nel messaggio inviato all’evento Federauto**

Lo scorso anno le immatricolazioni sono calate per auto e per i veicoli commerciali, registrando per la filiera produttiva italiana una contrazione significativa. Tuttavia l’andamento ancora crescente della compravendita dell’usato denota come in realtà il mercato chieda prodotti, ma evidentemente l’offerta non incontra il reale potere d’acquisto delle famiglie.

In questo contesto il Governo italiano con fermezza ha dato una scossa all’Unione Europea mettendo in discussione le folli idee del Green Deal. Siamo stati pionieri di una posizione fuori dal coro, promuovendo già nel novembre 2024 un non paper, sottoscritto da altri 14 Stati membri, che indicava con chiarezza le riforme radicali, le azioni strategiche e i fondi adeguati che servono per uscire dalla crisi. Con un nuovo non paper a fine marzo, abbiamo ribadito che la proposta della Commissione Europea di revisione degli standard sulle emissioni di CO2 per le automobili non ci soddisfa, mantenendo in gran parte l’attuale quadro normativo che non contempla un approccio tecnologicamente neutrale.

Parallelamente per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato.

Credo davvero che insieme a tutti gli operatori della filiera possiamo tracciare il percorso per una transizione sostenibile, equilibrata e inclusiva, che faccia ripartire un mercato da troppo tempo depresso, così da affrontare le sfide attuali e registrare successi per il nostro Paese e per l’Europa.”



## La Russa, “No a scelte ideologiche. Le imprese automotive sono un patrimonio fondamentale”

Il Presidente dell'Automobile Club d'Italia a Milano per l'evento 'L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato' organizzato da Federauto.

13 Aprile 2026

COMUNICATI STAMPA | MERCATO E PARCO AUTO



“Quando si parla di sostenibilità ambientale e di riduzioni delle emissioni, il ragionamento non può e non deve essere solo di natura ideologica. Per quanto ci riguarda il percorso da intraprendere è quello che consenta di raggiungere obiettivi concreti difendendo anche l'economia dell'automotive, le nostre imprese e

soprattutto i posti di lavoro delle nostre imprese, patrimonio fondamentale del sistema-Italia”.

Questo, in sintesi, il pensiero espresso da Geronimo La Russa, Presidente nazionale dell'ACI, durante l'evento 'L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato', organizzato, oggi, da Federauto alla sede dell'Automobile Club di Milano. “

“ACI – ha aggiunto Geronimo La Russa – sostiene convintamente che i traguardi di carattere ambientale debbano essere conseguiti in condizioni di neutralità tecnologica. Come? Ad esempio, utilizzando quanto già di buono ci offre il mercato e incentivando le possibilità offerte dalla ricerca e dall'innovazione. ACI, in tal senso, è pronto a promuovere collaborazioni tra industria, Governo, Regioni e Università per creare un ecosistema innovativo”.

# Incentivi, neutralità e non solo: le battaglie per il futuro dell'auto

La filiera auto italiana contro le decisioni "scellerate" dell'Europa chiede un cambiamento. Intanto il Governo valuta nuovi incentivi

In 6 anni l'Italia ha **perso 500.000 auto immatricolate**, l'Europa ha toccato un calo di 11 milioni. La pandemia da Covid-19 ci ha messo lo zampino, l'**Unione Europea** ha aggiunto il (corposo) resto facendo **all-in sull'auto elettrica**, indicando il 2035 come l'anno del salto senza ritorno. Ora come si fa a far ripartire il mercato?

Ce lo si chiede da tempo e una risposta univoca non c'è. Perché da una parte l'industria chiede un'inversione quasi a U, **dando ai clienti ciò che i clienti vogliono**, dall'altra l'Europa nicchia e pur avendo ammorbidito le proprie posizioni sul tutto elettrico previsto dal 1° gennaio 2035, per ora ha compiuto i passi decisi (e decisivi) che il mondo auto chiede. Intanto la Cina avanza e la produzione nel Vecchio Continente cala.

## Il collegamento con gli utenti

Di questo e altro si è parlato nell'incontro "**La parola al mercato**" organizzato da Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto). Un'occasione per fare il punto della situazione e che ha registrato in primis una sorpresa: [il ritorno degli incentivi auto](#). A dirlo è stato il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, assente all'incontro ma desideroso di dare un segno al mercato. Nella lettera inviata agli organizzatori infatti il ministro ha dichiarato

Per stimolare la domanda prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato. Non ci sono ancora dettagli su tempistiche né **fondi a disposizione** (difficili da trovare [considerando anche il taglio delle accise in vigore fino al 1° maggio 2026](#)), ma le intenzioni del Governo paiono chiare.

## Niente imposizioni

Al di là delle promesse durante l'incontro sono emerse ancora una volta tutte le **criticità del Green Deal europeo**, che - come più volte sottolineato dai presenti - ha voluto **imporre una tecnologia** senza prendere in considerazione il mercato. Ben venga quindi [l'apertura ai biocarburanti](#) e, come detto dal ministro dell'economia Giancarlo Giorgetti, guardare a **differenti tipologie di powertrain**. Il ministro ha evidenziato come l'inizio del 2026 abbia dato segnali incoraggianti tra immatricolazioni e produzione in Italia e che "ci sono alcuni segnali che dicono che esistono **altre strade per decarbonizzare il mercato**", indicando nella [crescita lineare dell'ibrido](#) una strada percorribile.

La decarbonizzazione non può prendere in considerazione unicamente le **emissioni allo scarico** ma quelle del ciclo vita dell'auto (well-to-wheel, dal pozzo alla ruota), a indicare come il focus debba essere tutto il **ciclo vitale dell'auto**.

"L'industria auto e indotto hanno vissuto cicli, il cambiamento deve essere migliorativo e non distruttivo" ha sottolineato il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, **Gilberto Pichetto Fratin**, aggiungendo come il rischio sia quello che l'Unione Europea demolisca il passato senza costruire un futuro.

## E l'Europa?

Il convegno ha visto anche l'intervento di **Raffaele Fitto**, vicepresidente esecutivo della Commissione europea, che ha però voluto sottolineare come il [nuovo pacchetto auto presentato a fine 2025](#) sia andato proprio nella direzione di quanto chiesto dall'industria auto, mantenendo però **al centro la mobilità pulita**.

Un "**pacchetto pragmatico**" secondo Fitto, con una forte visione verso elettrico ma che vuole aprirsi a modelli basse emissioni. Proprio [in questo frangente si inserisce l'E-Car](#), che per l'Europa può essere la soluzione per risollevare il mercato mentre per l'europarlamentare **Isabella Tovaglieri** (membro della [commissione ITRE](#)) "toglie la libertà di scelta su tecnologia e design, toglie libertà su come ci si deve muovere". La strada per arrivare a un punto comune tra le parti **sembra ancora lunga**.

# AUTO: “SERVE UN NUOVO PATTO PER SUPERARE LA CRISI”

Federauto propone un'intesa tra costruttori e concessionari che rimetta in equilibrio le funzioni reciproche. Presentato un “position paper” sui principali temi che riguardano l'automotive.

13 aprile 2026

[Federauto](#) propone *“un nuovo patto tra costruttori e concessionari 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”*.

Lo ha detto il **presidente, Massimo Artusi**, durante il convegno sul settore automotive organizzato il 13 aprile scorso dall'Associazione nella sede dell'Automobile Club di Milano, presentando il “position paper” che illustra le posizioni e le proposte di Federauto sui principali temi che riguardano l'automotive.

*“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”*, dice Federauto.



# Federauto: «Un nuovo patto tra costruttori e concessionari»

Massimo Artusi, numero uno dell'associazione che riunisce i maggiori concessionari d'Italia, ha illustrato in un evento all'Automobil Club di Milano quattro proposte, tra cui la revisione delle regole della decarbonizzazione, una maggiore equità fiscale per l'automotive, la formazioe e l'aggiornamento dei regolamenti Ue per regole comuni e trasparenti a favore del mercato della distribuzione

Di **Deborah Appolloni**

14 Aprile 2026



Un nuovo patto tra costruttori e concessionari per affrontare la crisi dell'automotive. E' quanto è emerso dalla Conferenza L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei», organizzata da Federauto, l'associazione che riunisce i maggiori concessionari italiani. Il fulcro dell'incontro che si è tenuto il 13 aprile presso l'Automobil Club di Milano ha puntato a rispondere a "Come rispondere alla crisi che sta colpendo in Italia e in Europa il settore dell'automotive? Dove intervenire per correggere gli elementi frenanti e rilanciare il settore? Quali strategie deve adottare la filiera per affrontare un futuro e minaccioso? E, soprattutto, quali indicazioni e quali risposte arrivano dal mercato a questi interrogativi?"

Dopo il saluto del presidente dell'ACI, **Geronimo La Russa**, e di quello dell'AC Milano, **Pietro Meda**, i lavori sono stati aperti dal presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, che ha lanciato la proposta di un **nuovo Patto tra costruttori e concessionari, per affrontare insieme l'attuale fase di crisi dell'automotive**.

## Le proposte di Federauto

Artusi ha illustrato le quattro proposte che l'associazione sta portando avanti per arrivare a una sintesi con le case produttrici:

1. Una profonda **revisione delle regole della decarbonizzazione** che, abbandonando il dogma del calcolo delle emissioni allo scarico, venga indirizzata verso la neutralità tecnologica.
2. L'introduzione di una **fiscalità equa ed equilibrata per il settore**, sull'esempio dei principali paesi europei, al posto di una politica di bonus spesso episodici, scollegati e di effetto distorcente sul mercato.
3. L'aggiornamento dei **Regolamenti europei in materia di distribuzione**, ridefinendo – nella trasparenza – i rapporti tra produttori e concessionari e riconoscendo l'insostituibilità della funzione imprenditoriale di questi ultimi.

4. L'incoraggiamento delle competenze, incentivando **la formazione di risorse giovani e femminili**, a fronte della rapida evoluzione tecnologica di un settore sul quale pesano anche gli effetti della denatalità.

Nel corso del dibattito è intervenuto in collegamento video il ministro dell'Economia e delle Finanze, **Giancarlo Giorgetti** e hanno inviato video messaggi il vice presidente esecutivo della Commissione Europea, **Raffaele Fitto**, e il ministro per l'Ambiente, **Gilberto Pichetto Fratin**. Un saluto è stato inviato anche dal ministro per le Imprese, **Adolfo Urso**. Sono anche intervenuti i parlamentari **Luca Squeri** e **Isabella Tovaglieri**.

## **Regole comuni e trasparenti**

*«La rete dei concessionari, attraverso due decenni burrascosi, ha saputo riorganizzarsi e continuare ad essere un riferimento importante di relazione e di servizi sul territorio per consumatori e Case – ha chiarito **Plinio Vanini**, vice presidente di Federauto – meno imprese, più strutturate, più multi-brand, ma si trova oggi ad operare **in un mercato dove il cliente di riferimento si è progressivamente contratto a favore del canale del noleggio**, che funziona con regole diverse, condizioni di acquisto diverse e un rapporto privilegiato con i costruttori. E che per determinati segmenti, in particolare il privato, a conti fatti rappresenta costi superiori a fronte di una dimensione di servizio meno presente rispetto ai dealer. **Una disparità strutturale che sta minando seriamente la capacità di fare impresa per il settore dei concessionari, che conta 90mila occupati diretti e 4,1 miliardi di investimenti netti sostenuti nel 2024**. La distribuzione automobilistica è una filiera, non una somma di interessi contrapposti: affinché questa sia solida e competitiva, non possono esserci anelli deboli e velocità diverse al suo interno. Costruttori, importatori, noleggiatori e concessionari devono operare secondo regole comuni e trasparenti: occorre aprire un tavolo di confronto per giungere a nuove regole, coinvolgendo tutti gli attori della filiera stessa».*

## Federauto, messaggio chiaro dal mercato: neutralità tecnologica unica strada verso la decarbonizzazione

Alla conferenza organizzata da Federauto a Milano, nella sede di ACI, concessionari, istituzioni e costruttori hanno chiesto regole più realistiche, incentivi mirati e pluralità di soluzioni. Sul fronte dei veicoli pesanti restano centrali i nodi riguardanti costo dell'energia, debolezza delle infrastrutture e sostenibilità economica.

04/14/2026 di Redazione



La **conferenza** organizzata da **Federauto**, dal titolo *“L’automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato”*, ha fatto emergere una posizione piuttosto chiara: il **settore automotive**, in Italia, sta attraversando una fase – ormai strutturale – di **contrazione**. Tra le cause, anche le **regole imposte dall’UE** nel percorso verso la transizione. Il leitmotiv della giornata parla dunque della necessità di tornare a una **neutralità tecnologica reale**, capace di valorizzare tutte le soluzioni utili, **biocarburanti** in primis. Il concetto è chiaro: **l’obiettivo resta la decarbonizzazione del circolante, non l’elettrificazione**.

Al momento sembra evidente la **distanza tra obiettivi europei e condizioni reali del mercato**. E così il cliente – come dichiarato dal presidente di Federauto, Massimo Artusi – “appare incerto, confuso e spesso intimorito”, mentre incentivi, infrastrutture, costo dell’energia e quadro normativo non sembrano ancora in grado di accompagnare davvero il cambiamento.

I **numeri** del mercato italiano degli ultimi anni avvalorano questa tesi: dal 2019 a oggi, sono circa **500 mila le immatricolazioni in meno**; e sul fronte dei veicoli industriali, che è quello che ci riguarda più da vicino, i **dati sulle immatricolazioni di veicoli elettrici sono impietosi**.



## Le proposte di Artusi e la promessa del ministro Urso

Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, ha insistito su alcuni **punti chiave**:

- un profondo **ridisegno delle regole europee** in direzione della neutralità e della pluralità tecnologica;
- una **fiscaltà equa, strutturale e armonica**, non fondata su incentivi episodici che alterano il mercato;
- una **riduzione della politica dei bonus**, ritenuta responsabile di picchi e cadute improvvise della domanda;
- **investimenti** su competenze, ricambio generazionale, formazione, intelligenza artificiale e valorizzazione delle differenze di genere;
- necessità di un **rapporto equilibrato tra costruttori e concessionari**, che consenta anche di trasmettere alle istituzioni europee un messaggio chiaro e compatto.

Interessante anche l'intervento del ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, che ha ribadito l'importanza di trovare soluzioni per una transizione che non sia soltanto ambientale, ma anche industrialmente e socialmente sostenibile, e ha posto l'accento sulla necessità di sostenere la domanda attraverso misure selettive: "Per stimolare la domanda **prevediamo incentivi mirati per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche**, in modo da facilitare il rinnovo del parco circolante e sostenere la ripresa del mercato", ha dichiarato il ministro.



## Il sentiment del mondo camion

A solleticare più di tutte la nostra attenzione è stata la tavola rotonda dal titolo **“La parola al mercato dei Veicoli Pesanti – Un anno decisivo?”**, cui hanno partecipato alcune delle personalità più influenti del mondo camion in Italia: **Giovanni Dattoli** – Ad Volvo Trucks Italia; **Stefano Crippa** – Direttore DAF Veicoli Industriali; **Enrique Enrich** – Presidente e Ad Scania Italia; **Massimiliano Perri** – Direttore Generale IVECO Mercato Italia; **Maurizio Pompei** – Presidente e CEO Daimler Truck Italia; **Nicola Russo** – Ad Ford Trucks Italia; **Marco Bonaveglia** – Direttore commerciale Renault Trucks Italia.

Due i macrotemi attorno a cui è ruotato il dibattito. L'importanza e la rilevanza del [fondo da 590 milioni di euro per il rinnovamento del parco veicolare](#) e la fattibilità relativa al raggiungimento degli obiettivi posti dall'Europa in materia di **decarbonizzazione dei veicoli pesanti** (-45% entro il 2030, -65% entro il 2035 e -90% entro il 2040, rispetto ai livelli emissivi del 2019).

Riguardo al fondo, il sentiment emerso è tutto sommato positivo, anche e soprattutto in riferimento alla **natura pluriennale del provvedimento** che consentirà di lavorare su una prospettiva più stabile e permetterà alle aziende di trasporto di compiere scelte consapevoli.

Detto questo, rimane – ed è stato sottolineato a più riprese – il bisogno di adottare misure coerenti per quel che concerne, ad esempio, la differenziazione dei pedaggi autostradali e lo sviluppo infrastrutturale. Poi, c'è il nodo legato al costo dell'energia: ancora troppo alto, almeno in Italia, e soggetto a oscillazioni che portano i clienti a preferire strade diverse dall'elettrico.



Per quanto riguarda **gli obiettivi al 2040**, invece, il parere di tutti – o quasi – converge sull’idea che siano molto **ambiziosi ma raggiungibili**, soprattutto se programmati per tempo. A staccarsi un po’ dal coro sono stati Massimiliano Perri (Iveco) ed Enrique Enrich (Scania), che hanno sottolineato nuovamente i problemi legati al costo dell’energia e quanto questi siano difficilmente conciliabili con una transizione del settore verso l’elettrico. “Il traguardo del 2040 è come una **ultramaratona**. È possibile tagliare il traguardo, non c’è dubbio, ma ci sono **fattori esterni** – fuori dal controllo dei costruttori – che rimangono decisivi”, ha dichiarato il Presidente e Ad di Scania Italia.

Sul finale, da una domanda dello stesso Artusi, è emerso un altro **concetto** condiviso dalla maggioranza dei presenti sul palco: **il costruttore è destinato a trasformarsi sempre più in consulente**, avvicinandosi in questo modo al concessionario. In vista di una transizione sempre più diffusa, e nell’ottica della tanto auspicata pluralità tecnologica, non basterà più soltanto vendere il veicolo ma **sarà necessario accompagnare il cliente nella scelta della soluzione giusta**.

## In conclusione: cosa conta davvero?

Il messaggio venuto fuori, dunque, è molto chiaro. **La decarbonizzazione resta un obiettivo condiviso, ma il mercato chiede una neutralità tecnologica reale.** Per quel che riguarda i **veicoli pesanti**, i nodi principali restano più o meno i soliti: costo dell'energia e debolezza delle infrastrutture di ricarica. Sciogliergli, nel tempo in cui guerre e instabilità imperano, non appare semplice. E forse, nemmeno prioritario.

Chi sta in alto, e decide sulle sorti di questo mondo, rifletta: ha senso combattere tra uomini se il primo nemico – tra non molto – diventerà la natura stessa? Ci permettiamo di rispondere noi: no. Perché quella – la natura – sa essere davvero distruttiva. Più di qualsiasi bomba.

# QNMotori

## Settore automotive, la linea di La Russa: “Transizione sì, ma senza ideologie”

Di [Francesco Forni](#)

14 Aprile 2026

di *Luca Talotta*

**L'equilibrio tra sostenibilità ambientale e tutela dell'industria** torna al centro del dibattito: imprese e occupazione restano asset strategici

**Il futuro dell'automotive italiano** passa da una parola chiave: **equilibrio**. È questo il concetto emerso con forza durante l'incontro promosso da Federauto a Milano, dove il presidente dell'**ACI Geronimo La Russa** ha ribadito la necessità di affrontare la transizione ecologica senza cadere in approcci rigidi o ideologici.

**Nel pieno di una trasformazione che coinvolge tecnologie**, modelli di business e politiche europee, il settore chiede una visione più ampia, capace di tenere insieme ambiente, economia e lavoro.

### Un comparto strategico da proteggere

L'automotive non è solo mobilità, ma una delle **colonne portanti dell'economia italiana**. Dalla produzione alla distribuzione, passando per servizi e innovazione, la filiera genera valore e occupazione su larga scala.

Per questo motivo, La Russa ha **posto l'accento sulla necessità di difendere il tessuto industriale nazionale**, evitando che le scelte politiche possano compromettere la competitività delle imprese. Il rischio, secondo la visione espressa, è quello di accelerare una transizione senza considerare pienamente le ricadute economiche.

«**Gli obiettivi ambientali sono fondamentali, ma devono essere raggiunti senza penalizzare il sistema produttivo**», è il senso del messaggio lanciato durante l'evento.

### Tecnologie diverse per un unico obiettivo

**Nel dibattito sulla decarbonizzazione**, uno dei punti più discussi è quello della neutralità tecnologica, sempre più centrale nelle strategie del settore. L'idea è quella di non limitare il percorso a una sola soluzione, ma di lasciare spazio a più opzioni capaci di contribuire alla riduzione delle emissioni.

**Dall'elettrico ai biocarburanti**, passando per le soluzioni ibride, il mercato offre già oggi diverse alternative. Secondo l'ACI, è proprio su questa pluralità che bisogna costruire il futuro della mobilità, valorizzando l'innovazione senza imporre vincoli troppo stringenti.

Un approccio che punta a sostenere la ricerca e a favorire collaborazioni tra imprese, istituzioni e mondo accademico, con l'obiettivo di creare un ecosistema competitivo e sostenibile.

## Il peso delle decisioni europee

Il contesto normativo europeo rappresenta uno dei principali fattori di influenza per il settore automotive. Le politiche sulla decarbonizzazione, infatti, stanno ridisegnando le strategie dei costruttori e dell'intera filiera.

**Durante l'incontro**, è emersa la necessità di un confronto più stretto tra mercato e istituzioni, per evitare che le decisioni prese a livello comunitario possano risultare scollegate dalle reali dinamiche industriali.

**Il 2026 si profila** come un anno cruciale, in cui le scelte politiche e industriali avranno un impatto diretto sul futuro del comparto, sia per le autovetture sia per il trasporto pesante.



Geronimo La Russa, Presidente nazionale dell'ACI e Massimo Artusi, presidente di Federauto

## Tra sostenibilità e realismo industriale

**Il dibattito aperto a Milano** mette in evidenza una tensione sempre più evidente: da un lato l'urgenza della transizione ecologica, dall'altro la necessità di preservare un settore chiave per l'economia.

**La posizione espressa da La Russa** si inserisce proprio in questo equilibrio, cercando di superare le contrapposizioni e puntando su una visione più pragmatica. L'obiettivo non è rallentare il cambiamento, ma renderlo sostenibile anche dal punto di vista industriale e sociale.

**In un momento di trasformazione profonda**, il settore automotive italiano si trova quindi davanti a una sfida complessa: innovare senza perdere competitività, evolvere senza disperdere valore. Una partita che richiederà visione, coordinamento e, soprattutto, scelte non ideologiche.



## Urso riparla di incentivi (ma non solo per le elettriche?)



**Il ministro Adolfo Urso annuncia nuovi incentivi mirati per sostenere la domanda di auto e il rinnovo del parco circolante, in una «*transizione equilibrata*». Tradotto: potrebbero non essere riservati alle sole auto elettriche. Lo stesso Urso e l'auditorio a cui parlava con un videomessaggio - l'assemblea di Federauto dal titolo emblematico "*La parola al mercato*" - invocano infatti un ulteriore smantellamento delle regole automotive Ue 2035. Anche nella versione "annacquata" presentata a dicembre e ora in pieno iter per la ratifica. E chiamano al loro fianco i car maker europei, in una mobilitazione generale.**

Nel suo videomessaggio il ministro delle Imprese e del Made in Italy sottolinea come il settore stia attraversando una fase complessa: «*Stiamo*

*affrontando una congiuntura epocale»*, dice, segnata da fattori geopolitici, industriali e tecnologici. Per questo, l'esecutivo punta a **stimolare la domanda con incentivi mirati**, in particolare per i veicoli commerciali e alcune categorie specifiche, con l'obiettivo di facilitare **il rinnovo del parco circolante e sostenere il mercato**.



Un momento dell'assemblea Federauto presso la sede ACI di Milano

## Federauto e governo contro gli standard europei

Urso ribadisce inoltre la **posizione critica dell'Italia** rispetto al quadro europeo sulle emissioni. Il governo, ricorda, si è già mosso con iniziative politiche a Bruxelles per chiedere **una revisione del Green Deal** e degli standard CO2. In particolare, Roma contesta un impianto normativo che non garantisce una reale **neutralità tecnologica**.

In platea, tra i rappresentanti dei circa 1.100 dealer auto italiani, il fallimento della transizione alla mobilità elettrica è dato per scontato. *«I clienti non le vogliono»*, dicono in coro, e la questione è risolta. La politica di

decarbonizzazione europea contenuta nel Green Deal è definita “*demenziale*”, “*ideologica*”, “*irrealizzabile*”, “*folle*”, “*dittatoriale*”, “*un regalo ai cinesi*”. Quindi se ne chiede una “profonda revisione”. Come? Secondo il presidente Federauto **Massimo Artusi**, il quadro regolatorio europeo deve essere ripensato a partire da criteri di **coerenza tecnica, metodologica e neutralità tecnologica**. Evitando di favorire una soluzione unica nella decarbonizzazione dei trasporti.

Per capire cosa si intende per “*neutralità tecnologica*” basta il nome del main sponsor dell’evento: Enilife. Che spiega come il suo nuovo biocarburante HVO sia una piattaforma in grado di replicare perfettamente gasolio per i diesel, GPL, nafta, SAF per l’aviazione. E con emissioni di CO2 ridotte del 79,5%. Già oggi ne produce 1,650 milioni di tonnellate, ma arriverà a 5 milioni nel 2030.

### [Biocarburanti bocciati alla prova-efficienza del prof. Armaroli](#)

Nessuno dice, però, che il fabbisogno annuo italiano per il solo gasolio da autotrazione ammonta a 23-24 milioni di tonnellate.

## **Stop al “dogma” delle emissioni allo scarico**

Tuttavia nella ricetta di Federauto i **biocarburanti sono l’alternativa** alle auto elettriche “*imposte per legge*”. Occorre infatti «*superare i dogmi del 2035*»; soprattutto **il principio delle emissioni allo scarico**, ritenuto limitante. Adottando invece un **approccio più ampio** che tenga conto **dell’intero ciclo energetico** – e qui sta il non detto – anche le auto elettriche non sono più totalmente “carbon neutral”. Almeno fino a quando non sarà decarbonizzata anche tutta la filiera della produzione elettrica. E l’unico obiettivo a cui si può tendere non saranno più le emissioni zero, bensì le “basse emissioni”. Rientrano così in gioco i veicoli a motore termico.

## **Obiettivi CO2 più flessibili nel 2035**

In questa prospettiva, l’associazione chiede che vengano considerati “**zero**” o “**low emission**” anche i veicoli alimentati con carburanti rinnovabili,

oltre a quelli elettrici e a idrogeno. **Biocarburanti, biometano, bio-GNL, combustibili sintetici e da biomassa**, dovrebbero quindi essere riconosciuti fin da subito come **carbon neutral fuel (Cnf)**.

In un *position paper* illustrato da Artusi, Fedrauto entra nel merito anche dei target europei proponendo una revisione significativa degli obiettivi al 2035:

- riduzione delle emissioni per le auto dal **90% al 75%** (comprendendo tra le tecnologie sostenibili i veicoli anche termici alimentati da carburanti alternativi)
- riduzione per i veicoli commerciali leggeri al **60%**
- tappa intermedia per il 2030 con una riduzione delle emissioni del **40% per le auto e del 30% per i veicoli commerciali**.

## **Car maker più cauti: sbagliato cambiare sempre le regole**

Il mondo dei car maker, però, non si allinea del tutto alla narrazione anti elettrica che anima l'evento. **Marc Langenbrinck**, CEO Mercedes-Benz Italia, per esempio, dice di credere che il futuro sarà elettrico : «*E' sbagliato cambiare le regole ogni volta che abbiamo un problema operativo*». L'industria dell'automotive ha **investito 500 miliardi di euro** sulle elettriche, aggiunge, e «*alla fine riusciremo ad offrire un prodotto che soddisfa il cliente*». **Marco Buraglio**, AD Ford Italia, è convinto di esserci riuscito, almeno nei veicoli commerciali.

### **Ford lancia Transit City, il nuovo furgone elettrico low cost**

Anche il Presidente e CEO di KIA Italia **Giuseppe Bitti** si dice ottimista, dall'alto di una gamma che conta 7 diversi modelli elettrici e si appresta a debuttare anche nei veicoli commerciali. **Andrea Bartolomeo**, Country Manager e Vice Presidente di MG-Saic Motor Italy, primo costruttore cinese a sbarcare in Europa nel 2021, allarga lo sguardo ai Paesi del Nord dove MG si è affermata vendendo quasi esclusivamente full electric. «*In un contesto di transizione – dice – ai costruttori si richiede velocità e flessibilità nell'interpretare il mercato. E questa è la specialità dei cinesi*».

# Trasporti-Italia.com



## Federauto, crisi automotive: un nuovo patto tra costruttori e concessionari

Regole comuni, neutralità tecnologica e nuova fiscalità per rilanciare il settore automotive

**Come rispondere alla crisi automotive che sta colpendo Italia ed Europa? Dove intervenire per correggere gli squilibri del mercato e rilanciare il settore? E quali strategie devono adottare gli operatori della filiera?**

A queste domande ha cercato di dare risposta **FEDERAUTO** nel corso della conferenza "L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei" che ha riunito presso l'AC di Milano istituzioni, costruttori, concessionari ed esperti del settore.

## Federauto: Artusi propone un nuovo patto di filiera

Dopo i saluti di **Geronimo La Russa**, presidente dell'ACI, e di **Pietro Meda**, presidente dell'AC Milano, i lavori sono stati aperti da **Massimo Artusi**, presidente **FEDERAUTO**.

**Massimo Artusi** ha lanciato la proposta di un nuovo patto tra costruttori e concessionari per affrontare la crisi automotive, sottolineando la necessità di un'azione condivisa lungo tutta la filiera.

# Federauto: il ruolo dei concessionari secondo Meda

Nel suo intervento, **Pietro Meda, presidente dell'AC Milano**, ha evidenziato il valore strategico della distribuzione:

“Questa occasione di incontro è preziosa per mantenere alta la vitalità di un settore che rappresenta un pilastro dell'economia nazionale e un sensore delle trasformazioni della mobilità. Voi concessionari costituite il primo anello di contatto con il fruitore dell'auto”.

Un richiamo al ruolo centrale dei concessionari nel rapporto con il cliente finale e nell'attuazione concreta delle politiche sulla mobilità.

## Le quattro proposte di Federauto

Nel merito, **Federauto** individua quattro direttrici per affrontare la crisi automotive:

- revisione delle regole della decarbonizzazione in chiave di neutralità tecnologica;
- introduzione di una fiscalità equa ed equilibrata;
- aggiornamento dei regolamenti europei sulla distribuzione;
- incentivazione delle competenze, con attenzione a giovani e occupazione femminile.

## Federauto e il confronto con le istituzioni

Nel corso del dibattito è intervenuto in collegamento video **Giancarlo Giorgetti, ministro del MEF**.

Hanno inoltre inviato videomessaggi **Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo della Commissione europea**, e **Gilberto Pichetto Fratin, ministro per l'Ambiente**.

Un saluto è stato inviato anche da **Adolfo Urso, ministro per le Imprese**, mentre sono intervenuti **Luca Squeri, parlamentare**, e **Isabella Tovaglieri, parlamentare**.

## Federauto: mercato e normativa in uno scenario complesso

L'analisi del mercato è stata affidata a **Gianluca Pellegrini, Direttore editoriale di Quattroruote**, che ha evidenziato un quadro ancora incerto per il 2026, con una domanda privata in contrazione.

Sul fronte normativo, **Massimo Santori, Founder di MS ItaliaInvestimenti**, ha approfondito le implicazioni delle politiche europee sulla decarbonizzazione.

## Tecnologia e credito: le leve della trasformazione secondo Federauto

Tra gli interventi tecnici, **Giuseppina Pisaniello di Enilive (Eni)** ha illustrato le tecnologie per la decarbonizzazione dei trasporti su strada.

**Giulio Lancellotti, Managing Director Software and Services Bosch Mobility di Bosch**, ha evidenziato il ruolo dei servizi digitali nella mobilità definita dal software.

**Claudio Tilli, Direttore Marketing di Findomestic**, ha sottolineato il ruolo crescente delle finanziarie negli acquisti automotive.

## Federauto: il nodo del noleggio e gli squilibri del mercato

Nel corso della tavola rotonda dedicata alle autovetture, **Plinio Vanini, vice presidente FEDERAUTO**, ha evidenziato le trasformazioni della rete distributiva:

“La rete dei concessionari si trova oggi ad operare in un mercato dove il cliente di riferimento si è progressivamente contratto a favore del canale del noleggio. Una disparità strutturale che sta minando seriamente la capacità di fare impresa”.

Un passaggio che sintetizza uno dei nodi principali della crisi automotive.

## Il confronto con i costruttori secondo Federauto

Alla tavola rotonda hanno partecipato **Andrea Bartolomeo, Country Manager e Vice President at Saic Motor Italy**; **Giuseppe Bitti, Presidente e CEO Kia Italia**; **Marco Buraglio, AD di Ford Italia**; **Marc Langenbrinck, CEO di Mercedes-Benz Italia**; e **Alberto Santilli, AD di Toyota Motor Italia**.

Dal confronto è emersa la necessità di maggiore stabilità normativa e chiarezza nelle regole del mercato.

## Federauto: veicoli pesanti, un anno decisivo

Una seconda tavola rotonda è stata dedicata ai veicoli industriali, con gli interventi di **Giovanni Dattoli, AD di Volvo Trucks Italia**; **Massimo Dodoni, CEO di DAF Veicoli Industriali**; **Enrique Enrich, Presidente e AD Scania Italia**; **Massimiliano Perri, Direttore Generale Iveco Mercato Italia**; **Maurizio Pompei, Presidente e CEO di Daimler Truck Italia**; **Nicola Russo, AD di Ford Trucks Italia**; e **Marco Bonavelio, AD Renault Trucks Italia**.

## Federauto: verso un tavolo di filiera per uscire dalla crisi automotive

In chiusura, **Federauto** ribadisce la necessità di aprire un tavolo di confronto tra tutti gli attori della filiera.

Costruttori, concessionari, noleggiatori e istituzioni devono operare secondo regole comuni e trasparenti: solo così sarà possibile affrontare la crisi automotive e costruire un percorso sostenibile per il settore.



# FEDERAUTO: SERVE PROFONDA REVISIONE REGOLE TRANSIZIONE SETTORE

Milano, 13 apr. (askanews) – 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. E’ quanto emerge dal Position Paper di Federauto illustrato dal presidente Massimo Artusi al convegno La parola al mercato

Per Federauto occorre revisionare l’approccio metodologico sul calcolo della CO2 superando il dogma del calcolo delle emissioni allo scarico, modificando sia la proposta di regolamento per i Ldv (auto, suv e furgoni) presentato dalla Commissione Ue lo scorso 16 dicembre nel quadro dell’Automotive Package, che il Regolamento

attualmente in vigore per i veicoli pesanti (Hdv), rispettando rigorosamente il principio della neutralità tecnologica, con meccanismi che considerino “zero emission” (o “low emission”) tutti i veicoli alimentati da renewable fuels, oltre a quelli elettrici e a idrogeno.

Nel dettaglio, Federauto chiede di contrarre dal 90 al 75% il target di riduzione delle emissioni di CO2 al 2035 per le auto e al 60% per i veicoli commerciali leggeri, con un target intermedio al 2030 rispettivamente del 40% e del 30%. Riconoscere fin da subito (e non a partire dal 2035) la funzione strategica di tutti i carburanti renewable Fuel (biocarburanti, biometano, bio-Gnl, bioliquidi, combustibili da biomassa, combustibili sintetici etc) e riconoscerli come carbon neutral fuel (Cnf). Introdurre una nuova classe di veicoli a emissioni zero (Zev) che comprenda quelli alimentati con Cnf. Necessario anche sospendere le modifiche all’utility factor dei veicoli plug-in e rivedere i target CO2 anche per i mezzi pesanti (Hdv).

Sul piano fiscale, 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, in chiave multi-tecnologica.

Nel merito, l’associazione dei concessionari 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. In via generale, Federauto ribadisce la contrarietà alla promozione di bonus dedicati, anche di natura fiscale che hanno come effetto quello di distorcere i trend di mercato favorendo una tecnologia (ad esempio l’elettrico) e una forma distributiva.

Sul fronte del mercato Federauto ritiene essenziale ripristinare (aggiornandolo) il regolamento europeo sulla distribuzione automobilistica e richiama l’esigenza di un nuovo patto tra concessionari e costruttori per restituire equilibrio nelle funzioni che ciascun player svolge. Riguardo il mercato del lavoro Federauto ritiene necessario un adeguamento delle modalità di lavoro, sia in ambito industriale che commerciale, necessitando, quindi, di un apposito strumento di sostegno.

# Federauto: dalla neutralità tecnologica alla fiscalità equa, le proposte per salvare l'automotive

Federauto riunisce a Milano istituzioni, costruttori e concessionari per indicare soluzioni concrete alla crisi dell'automotive

di **Andrea Senatore** 15 Aprile, 2026



Come reagire alla crisi che sta colpendo il settore automotive in Italia e in Europa? Su quali leve intervenire per rimuovere gli ostacoli che frenano il mercato e ridare slancio a una filiera strategica per l'economia? E ancora: quali risposte arrivano oggi dagli operatori, dalle istituzioni e dal mercato? Sono questi gli interrogativi al centro della Conferenza "L'automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei", promossa da **Federauto** con il supporto di Next to the Truck come media partner, andata in scena **lunedì 13 aprile** presso l'Automobile Club di Milano.

**Federauto lancia un nuovo Patto per rilanciare l'automotive italiano ed europeo**

L'appuntamento ha riunito attorno allo stesso tavolo rappresentanti istituzionali italiani ed europei, costruttori, concessionari e specialisti del settore, in un momento in cui l'automotive si trova stretto tra transizione ecologica, pressioni normative, contrazione della domanda e trasformazioni profonde nei modelli di business.

Ad aprire i lavori sono stati i saluti del presidente dell'ACI, **Geronimo La Russa**, e del presidente dell'Automobile Club Milano, **Pietro Meda**, che ha sottolineato il valore dell'iniziativa come occasione per “mantenere alta la vitalità di un settore che rappresenta un pilastro dell'economia nazionale e un sensore delle trasformazioni della mobilità”. Meda ha poi richiamato il ruolo centrale dei concessionari nella filiera, definendoli “il primo anello di contatto con il fruitore dell'auto”, cioè con chi traduce ogni giorno in scelte concrete le politiche europee e nazionali sulla mobilità.

Il cuore politico e strategico del convegno è arrivato con l'intervento del presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, che ha lanciato la proposta di un nuovo Patto tra costruttori e concessionari per affrontare insieme la fase più delicata attraversata dal comparto. Un invito esplicito a superare visioni frammentate e interessi contrapposti, nella convinzione che la crisi dell'automotive non possa essere affrontata in ordine sparso.

Artusi ha messo sul tavolo quattro proposte precise. La prima riguarda **una profonda revisione delle regole della decarbonizzazione**, abbandonando il criterio esclusivo delle emissioni allo scarico e orientando il sistema verso una reale neutralità tecnologica. La seconda punta all'introduzione di **una fiscalità più equa ed equilibrata**, sul modello dei principali Paesi europei, per sostituire una logica di bonus giudicata troppo episodica e spesso distorsiva.

La terza chiama in causa **l'aggiornamento dei regolamenti europei sulla distribuzione**, con l'obiettivo di ridefinire in modo trasparente i rapporti tra produttori e concessionari e riconoscere il ruolo imprenditoriale di questi ultimi. La quarta, infine, guarda al futuro del lavoro e delle competenze, chiedendo di incentivare la formazione di giovani e donne in un settore che sta cambiando rapidamente e che deve fare i conti anche con gli effetti della denatalità.

Nel dibattito sono intervenuti, con contributi video o messaggi, anche esponenti di primo piano delle istituzioni. In collegamento è intervenuto il ministro dell'Economia **Giancarlo Giorgetti**; hanno inviato videomessaggi il vicepresidente esecutivo della Commissione europea **Raffaele Fitto** e il ministro dell'Ambiente **Gilberto Pichetto Fratin**. Un saluto è arrivato anche dal ministro delle Imprese **Adolfo Urso**. Presenti inoltre i parlamentari **Luca Squeri** e **Isabella Tovaglieri**.

A dare una lettura tecnica del contesto sono state poi le relazioni di **Gianluca Pellegrini**, direttore editoriale di Quattroruote, sul mercato automotive 2025 e sulle prospettive per il 2026, e di **Massimo Santori**, founder di MS ItaliaInvestimenti, sulla normativa europea per la decarbonizzazione. Due interventi che hanno contribuito a chiarire come il settore stia vivendo una fase in cui il peso delle decisioni politiche e regolatorie è sempre più determinante per la tenuta industriale e commerciale della filiera.

Spazio anche ai contributi delle aziende, con gli interventi di **ENI**, **Bosch** e **Findomestic**. Giuseppina Pisaniello di Enilive ha affrontato il tema delle tecnologie per la decarbonizzazione del trasporto su strada; Giulio Lancellotti, managing director **Software and Services Bosch Mobility**, si è soffermato sui servizi e sulle soluzioni nella nuova era della mobilità definita dal software; **Claudio Tilli**, direttore marketing di Findomestic, ha invece analizzato il ruolo delle finanziarie negli acquisti automotive, altro snodo decisivo in un mercato in cui l'accessibilità economica dell'auto resta una variabile cruciale.

Uno dei momenti più significativi del convegno è stato rappresentato dalla tavola rotonda dedicata al mercato delle autovetture, moderata da Pierluigi Bonora, con la partecipazione di esponenti di primo piano del comparto: **Andrea Bartolomeo** per Saic Motor Italy, **Giuseppe Bitti** per Kia Italia, **Marco Buraglio** per Ford Italia, **Marc Langenbrinck** per Mercedes-Benz Italia e **Alberto Santilli** per Toyota Motor Italia, oltre al vicepresidente di Federauto **Plinio Vanini**.



Proprio Vanini ha offerto una delle analisi più nette della giornata. “La rete dei concessionari, attraverso due decenni burrascosi, ha saputo riorganizzarsi”, ha detto, ricordando però che oggi il settore si trova a operare in un mercato in cui il cliente tradizionale si è progressivamente ridotto, mentre cresce il canale del noleggio,

caratterizzato da regole e condizioni di acquisto diverse e da un rapporto privilegiato con i costruttori. Una “**disparità strutturale**”, secondo Vanini, che sta minando la capacità di fare impresa di una rete che conta **90mila occupati diretti** e che nel 2024 ha sostenuto 4,1 miliardi di investimenti netti.

Da qui la richiesta di aprire un confronto vero tra tutti gli attori della filiera. “La distribuzione automobilistica è una filiera, non una somma di interessi contrapposti”, ha affermato Vanini. “Costruttori, importatori, noleggiatori e concessionari devono operare secondo regole comuni e trasparenti”.

Il convegno si è chiuso con una seconda tavola rotonda dedicata al mercato dei veicoli pesanti, moderata da **Massimo De Donato**, che ha messo in evidenza come anche questo comparto stia vivendo un anno decisivo. Il messaggio emerso da Milano è chiaro: l’automotive non chiede soltanto sostegno, ma regole più coerenti, più equilibrio competitivo e una visione industriale capace di accompagnare davvero la transizione senza indebolire il sistema.

## Incentivi veicoli commerciali leggeri | Aiuti sì, ma non per i privati

**Danilo Aurilio**

Publicato 17 Aprile 2026

Incentivi da favorire ai veicoli commerciali leggeri a discapito delle auto private, è questo il nuovo orientamento del Governo per aiutare il settore.

Il Governo è al lavoro su nuovi **incentivi** per promuovere la vendita dei **veicoli commerciali leggeri**. Il settore dell'automotive però, non è d'accordo a questi aiuti intermittenti, e chiede una strategia mirata e ben strutturata per il lungo periodo.

La discussione si è trattata al convegno di **Federauto**, dove il MIMIT ha confermato (per il momento) la presenza degli aiuti per far comprare i veicoli commerciali ed **escludendo bonus** per le **auto private**.

### **Quali saranno gli incentivi destinati ai veicoli commerciali leggeri**

Fonte: Freepik.com

Gli **incentivi** previsti sui **veicoli commerciali leggeri** sono stati confermati dal ministro delle imprese e del made in Italy, **Adolfo Urso**, anche se ancora ora oggi mancano tutti i dettagli.

Non si conoscono né le procedure e neppure le risorse disponibili per stanziare i fondi necessari per l'aiuto, ma quel che è **certo** è

che **l'intervento ci sarà** poiché l'industria dell'automotive sta soffrendo una grave crisi.

La scelta del budget dipenderà non solo dalle misure attualmente disponibili, ma anche da quel che resterà dopo il **taglio sulle accise della benzina**.

Nonostante le perdite – del -20% degli ultimi anni – il primo trimestre di quest'anno, 2026, si sta concludendo positivamente, con un picco storico per le **ibride** immatricolate con il **+50%** (mai accaduto prima d'ora).

## La richiesta di Federauto

Secondo l'associazione di categoria, ovvero la Federazione Italiana Concessionari Auto, non servono più bonus e incentivi sporadici, ma una **soluzione strutturale** per contrastare la crisi dell'industria automobilistica, garantendo una **fiscalità sostenibile** e più equa.

La Federazione invita il Governo a valutare eventuali partnership tra concessionari e costruttori, nell'ottica di **investire in nuove competenze così da poter favorire e mantenere in buona salute il settore automobilistico**.

Andrebbe studiata anche la **neutralità tecnologica** che ad oggi penalizzerebbe i motori termici per favorire l'elettrico. Il Governo italiano sembrerebbe propenso a seguire questo principio, aprendo le porte carburanti sintetici e biocarburanti (oltre a mantenere quelli forniti al giorno d'oggi).

# Come consolidare i dealer nel mercato? Il paper Federauto

- Maria Francesca Moro
- Aprile 24, 2026



Un **nuovo patto tra produttori e concessionari** è stato siglato in occasione del convegno *L'Automotive tra sfide nazionali e condizionamento europei. La parola al mercato* di aprile 2026, dove **Federauto** ha presentato un interessante *Position Paper* che affronta i principali temi del mondo automotive, sottolineando le criticità e proponendo soluzioni pratiche ai problemi più comuni. Un documento utile, che val la pena riassumere per i nostri lettori.

## Il peso delle concessionarie in Italia

In Italia, la rete dei concessionari conta **circa 1.100 imprese e oltre 90.000 addetti**, includendo anche i settori di assistenza e post-vendita. Si tratta di un comparto importante, che tuttavia si trova oggi sotto forte pressione, tra calo

delle immatricolazioni, instabilità geopolitica e cambiamenti strutturali del mercato.

## Tra nuovi modelli distributivi e mancanza di personale

Tra le principali criticità emerge l'**evoluzione dei modelli distributivi**. Sempre più case automobilistiche stanno [introducendo il cosiddetto modello di agenzia](#), che riduce l'autonomia dei concessionari nelle politiche commerciali pur lasciando loro parte dei rischi operativi. Una trasformazione che, secondo Federauto, richiede attenzione e un riequilibrio dei rapporti tra dealer e costruttori. In tale contesto di cambiamento, le concessionarie si trovano ad affrontare anche la **carenza di personale qualificato**. Nonostante le prospettive di carriera, in particolare le officine, faticano ad attrarre nuovi talenti.

## Sos transizione energetica

La più grande rivoluzione, nonché la questione più preoccupante resta quella della transizione energetica. Così come i costruttori, anche Federauto **si oppone al modello europeo**, che considerando il calcolo delle emissioni con il solo criterio del tailpipe (ovvero le emissioni allo scarico), trascurando l'impatto complessivo del ciclo di vita dei veicoli, annullando di fatto la neutralità tecnologica.

Tale approccio penalizza soluzioni alternative come **biocarburanti, carburanti sintetici e tecnologie ibride**, che potrebbero contribuire in modo significativo alla decarbonizzazione. Il rischio è quello di puntare su una sola tecnologia mentre il mercato reale procede più lentamente del previsto. [I numeri confermano le difficoltà](#): in Italia le auto elettriche rappresentano ancora una quota limitata del mercato, mentre persistono ostacoli legati a costi elevati, infrastrutture insufficienti e autonomia dei veicoli.

## La digitalizzazione richiede attenzione

Rivoluzione ben più antica è quella della digitalizzazione, di veicoli e concessionarie. Cambiamento che, accelerato dall'avvento dell'**Intelligenza Artificiale**, richiede da parte dei dealer italiani investimenti ingenti nell'aggiornamento delle competenze, e qui torna a pesare il gap di personale, con migliaia di posizioni vacanti. La digitalizzazione, anche di fronte al nuovo **Data Act europeo**, impone inoltre investimenti e rinnovata attenzione nei confronti della cybersecurity.

# Le richieste di Federauto

Ciò che Federauto, la Federazione Italiana Concessionari Auto, auspica è una **revisione profonda delle politiche europee**, a partire dai regolamenti sulle emissioni. L'obiettivo è introdurre un approccio realmente tecnologicamente neutrale, che valorizzi tutte le soluzioni disponibili e tenga conto dell'intero ciclo di vita delle emissioni.

Il messaggio finale è chiaro, la transizione dell'automotive non può essere guidata solo da obiettivi ideologici, ma deve basarsi su **pragmatismo, sostenibilità economica e attenzione alle dinamiche reali del mercato**. Per i concessionari italiani, il futuro passa da qui: trovare un nuovo equilibrio tra innovazione, competitività e servizio al cliente, in un contesto che cambia rapidamente e richiede scelte condivise tra industria e istituzioni.

## BONUS E NOLO: LA STRIGLIATA DI FEDERAUTO

I ritardi nei rimborsi dei bonus, la corsia preferenziale del lungo termine: i concessionari sono sul piede di guerra e immaginano anche una class action contro il ministero dell'Ambiente

«È il momento di stringere un patto tra costruttori e concessionari ma anche di cominciare a lavorare tutti con le stesse regole per risollevarlo il mercato dell'auto», è questo il messaggio forte di **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta la rete dei distributori nel nostro Paese, un settore che conta circa un migliaio di aziende, 90 mila occupati diretti e 4,1 miliardi di investimenti netti sostenuti nel 2024. **Un grido d'allarme**, l'ennesimo per un settore che rischia di pagare caro, più di altri, l'attuale crisi automotive, nonostante il mercato registri ancora numeri in positivo con vendite cresciute del 9,2 per cento nel primo trimestre di quest'anno. «Purtroppo, le immatricolazioni complessive non raccontano esattamente la vera situazione – dice Artusi a L'Espresso – soprattutto quella dei concessionari, sempre più esposti economicamente per i mancati rimborsi degli incentivi e in grande difficoltà di fronte alle società di noleggio che hanno altre regole e acquistano le vetture direttamente dalle filiali dei costruttori».

La prima emergenza, dunque, è quella degli **incentivi per le auto elettriche**. Sotto accusa è finita, infatti, la mancata restituzione di svariati milioni, anticipati dalla rete dei concessionari per finanziare i bonus. «Si tratta di un'operazione che continua ad incepparsi nella fase decisiva dell'erogazione del sostegno da parte del ministero dell'Ambiente – spiega il presidente di Federauto – il cui blocco dura da oltre un mese. La misura prevede che l'incentivo sia erogato sotto forma di **sconto sul prezzo d'acquisto**: le concessionarie si devono far carico di anticipare alle case la differenza che mediamente si aggira intorno a 10 mila euro per poi essere rimborsate dal ministero. In questa situazione di blocco, le aziende restano esposte per svariati milioni di euro e si trovano nella paradossale difficoltà di spiegare al cliente, come mai non possono consegnargli l'auto che ha acquistato». Un bel problema, esploso durante l'ultimo convegno milanese della Federauto dove qualcuno ha anche parlato di una possibile class action nei confronti del ministero.

«Il rischio che si sta configurando – si legge in un'interrogazione parlamentare di Azione al ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin - è quello di generare una pressione in termini di liquidità per centinaia di imprese, con conseguenti danni anche per i consumatori finali».

Ma i problemi non finiscono qui. Sempre durante il convegno, tenuto nella sede dell'Acì di Milano, il vicepresidente di Federauto, **Plinio Vanini**, ha chiesto un tavolo di confronto per trovare un nuovo equilibrio rispetto alla corsia preferenziale di cui godono i noleggiatori. Con un messaggio alle case automobilistiche: «Se non serviamo più ditecelo», chiarendo come la redditività dei concessionari prevista per il 2026 sia inferiore all'1 per cento e come i noleggiatori abbiano condizioni di vantaggio sul mercato. Di cosa si tratta è sempre l'imprenditore a spiegarlo: «La rete dei concessionari in due burrascosi decenni ha saputo riorganizzarsi mentre ora si ritrova a operare in un mercato in cui il cliente tradizionale si è progressivamente ridotto e cresce il canale del noleggio, caratterizzato

da regole e condizioni di acquisto diverse e da un rapporto privilegiato con i costruttori».

Insomma, la grande preoccupazione della categoria riguarderebbe proprio le nuove formule di distribuzione e i canali alternativi all'acquisto che non sempre vedono il coinvolgimento diretto delle reti e spesso non tutelano nemmeno il consumatore. «La distribuzione automobilistica – ha concluso Vanini – è **una filiera, non una somma di interessi contrapposti**: costruttori, importatori, noleggiatori e concessionari devono operare secondo regole comuni e trasparenti». Sembrerebbe la solita missione impossibile ma a detta di Federauto resta invece l'unica ricetta per affrontare la crisi del mercato dell'auto, sempre più complicata e incerta. Complici da una parte i fatti contingenti come la guerra del Golfo e il costo del petrolio e dall'altra l'incertezza di una transizione energetica sempre più difficile da decifrare.

In mezzo, le anomalie tutte italiane, difficili da cancellare. Come quella del **parco circolante tra i più vecchi d'Europa** con un'età media che supera i 12 anni: problema ambientale, ma anche un limite per la sicurezza. Motivo per il quale sempre per Federauto (insieme ad altre associazioni di categoria, compresa l'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri in Italia) richiederebbe un piano d'emergenza per accelerare il rinnovo dei veicoli «attraverso un sistema che premi chi decide di rottamare mezzi altamente inquinanti». Insomma, non soltanto una corsia preferenziale per le auto elettriche.

Vecchia storia anche questa, sempre raccontata e mai realizzata, visti i numeri del mercato italiano. E così tornando all'inizio, alla Federauto non resta che rilanciare il loro patto per risollevare l'intero settore automotive del nostro Paese. Un patto che prevede innanzitutto la **revisione delle regole della decarbonizzazione** che, abbandonando il dogma del calcolo delle emissioni allo scarico, dovrà essere indirizzata verso la neutralità tecnologica; una fiscalità equa ed equilibrata sull'esempio dei principali

Paesi europei, al posto di una politica di incentivi spesso episodici, scollegati e di effetto distorto sul mercato e una ridefinizione dei rapporti tra produttori e concessionari, riconoscendo l'insostituibilità della funzione imprenditoriale di questi ultimi. Insomma, tutto (o quasi) il contrario di quanto è stato fatto in passato e si sta facendo adesso.



## Eventi

## **13 aprile 2026**

Conferenza, organizzata da FEDERAUTO, che si è svolta presso la sede dell'Automobile Club di Milano, in Corso Venezia 43, nel pomeriggio di lunedì 13 aprile, con una serie di contributi e di confronti sotto il titolo «L'Automotive tra sfide nazionali e condizionamenti europei. La parola al mercato».