FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Ottobre 2026

FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Sommario Rassegna
Stampa

Cartaceo 2
Web 13

FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Cartaceo

17-10-2026
Pagina 30
Foglio 1

GAZZETTA DI MANTOVA

www.ecostampa.it

Tempi che cambiano - Dalla vendita alle nuove forme di mobilità, la trasformazione del ruolo dei saloni: più servizi, consulenza e assistenza ai clienti

La rivoluzione silenziosa delle concessionarie

» C'era un tempo in cui il mestiere del concessionario cominciava davanti a un'automobile lucidata a specchio e finiva con una stretta di mano.

Il cliente sceglieva il modello, trattava il prezzo, firmava e se ne andava con le chiavi in tasca.

Poi, qualche visita in officina e il copione si ripeteva. Quel mondo non è scomparso, ma oggi racconta soltanto una parte della storia.

La rivoluzione delle concessionarie non ha fatto rumore.

È entrata nei saloni con clienti diversi, auto più complesse e un'idea della proprietà meno scontata. C'è chi vuole acquistare, chi preferisce pagare per utilizzare un veicolo solo per alcuni anni, chi cerca un usato affidabile e chi domanda anzitutto quanto costerà mantenerlo. La scelta non riguarda più soltanto il modello o il colore. Riguarda il modo di muoversi e, soprattutto, di spendere.

Competenze e servizi

Così il concessionario ha dovuto cambiare mestiere. Conoscere motori e allestimenti non basta: servono risposte chiare sui contratti, sulle spese di gestione, sulle garanzie. L'arrivo delle auto elettriche ha aggiunto interrogativi sull'autonomia, sulla ricarica e sulla convenienza reale. Alle aziende, poi, occorrono soluzioni per acquistare, noleggiare e mantenere efficiente il parco auto senza interrompere il loro lavoro. Il venditore di una volta lascia così spazio a una figura che deve saper consigliare, non soltanto convincere. La novità più profonda, però, si misura quando l'automobile è già uscita dal salone: l'assistenza è diventata una parte decisiva dell'attività.

Secondo i dati diffusi dalle associazioni di settore Federauto e AsConAuto, i servizi successivi alla vendita valgono circa il 12 per cento del fatturato delle concessionarie, ma contribuiscono mediamente per il 20-22 per cento agli utili. Officine e ricambi, dunque, non sono più un complemento. Il rapporto con il cliente continua nel tempo e si giudica soprattutto quando qualcosa non funziona.

Prima, durante e dopo

Talvolta basta guardare ciò che viene esposto nel salone per capire quanto siano cambiate le prospettive. In alcune concessionarie, accanto alle automobili, trovano posto biciclette e monopattini elettrici. Non manderanno in pensione le quattro ruote; sono piuttosto il segno di un'attività che comincia a occuparsi di spostamenti in senso più ampio, dalle necessità quotidiane alle esigenze di chi lavora. L'automobile resta al centro, ma non è più l'unica risposta possibile. Intanto la rete ha cambiato il modo di entrare in salone. Prezzi, fotografie e caratteristiche sono spesso già stati confrontati a casa grazie a internet. Eppure la quantità di informazioni non sempre aiuta a scegliere. Tra formule di pagamento, nuove motorizzazioni e promesse commerciali, il rischio è uscire più confusi di prima.

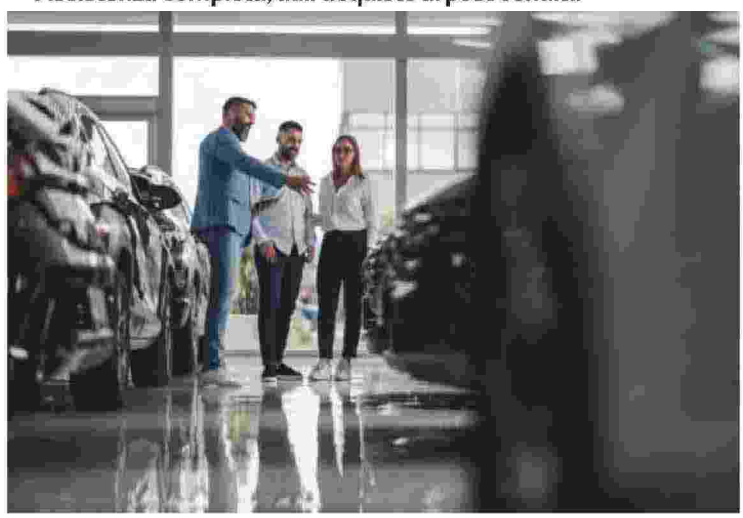
Per questo la competenza di chi accoglie il cliente conta forse più che in passato: deve tradurre questioni complicate in decisioni comprensibili, senza nascondere i costi né promettere miracoli.

È qui che si gioca la partita: le concessionarie continueranno a vendere automobili. Ma la loro forza dipenderà sempre meno dalla sola consegna delle chiavi e sempre più dalla capacità di esserci prima, durante e dopo.

Tra noleggio, nuove tecnologie e preparazione, il settore ridisegna la propria identità



Assistenza completa, dall'acquisto al post vendita



Due clienti all'interno di una concessionaria per la scelta di un'auto



L'importanza dei controlli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

il Giornale Libero IL TEMPO
Moneta

www.ecostampa.it



Tregua Ue-Cina sulle auto ibride Funzionerà davvero?

Con l'accordo Bruxelles-Pechino import in Europa dimezzato ma si rischia l'aumento dei listini. Prudenti le associazioni del settore: necessario anche rivedere il Green Deal

Pierluigi Bonora

P.4-5

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

il Giornale Libero IL TEMPO
Moneta

www.ecostampa.it

Crisi a quattro ruote che cosa aspettarsi con la tregua Ue-Cina sulle auto ibride

Associazioni di categoria caute Federauto: «La misura ha senso solo se si modifica prima di tutto il Green Deal»

L'import da Pechino è destinato a essere dimezzato a 350mila veicoli l'anno, rischio listini più salati e i consumatori potrebbero riscoprire i motori tradizionali. Anfia: «Ora approccio tecnologicamente neutrale»

Pierluigi Bonora

«Per i cittadini, meno offerta significa meno scelta e listini più alti, sul nuovo come sull'usato. In un Paese con uno dei parchi auto circolanti più anziani d'Europa, frenare l'ingresso a vetture ibride accessibili vuol dire rallentare la sostituzione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri, allontanando anche il raggiungimento di quegli obiettivi di decarbonizzazione, le cui dogmatiche regole sono all'origine anche di questa disfunzionalità, toccando la tecnologia che oggi gli italiani scelgono di più». È la reazione a caldo espressa da Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana che riunisce i concessionari di veicoli, all'accordo tra Unione europea e Cina, che dovrebbe essere definito entro dicembre, allo scopo di limitare l'esportazione da Pechino verso il Vecchio Continente di vetture con alimentazioni ibride (un mix tra endotermico ed elettrico) e ibride plug-in (si può scegliere se viaggiare con i carburanti tradizionali oppure con la sola batteria da ricaricare alle colonnine).

L'intesa Ue-Cina prevede che l'afflusso di veicoli ibridi cinesi sarà limitato a 350 mila l'anno rispetto alle 800 mila unità previste in arrivo per la fine del 2026, come hanno indicato fonti europee direttamente coinvolte nel negoziato commerciale. Un'operazione, tengono a sottolineare a Bruxelles, non da intendere come una chiusura di mercato, ma che si pone l'obiettivo di «moderare l'export cinese verso l'Unione europea».

Secondo il presidente di Federauto, i cui associati ogni giorno vengono a contatto diretto con i consumatori e che hanno il loro business proprio nella vendita dei veicoli, «quello che si è capito riguarda il fatto che si tratta di una misura di protezione temporanea dei costruttori europei, ma che ha senso solo se accompagnata da una politica industriale ed energetica coerente con l'urgente e pragmatica revisione del Green Deal Automotive: investimenti, competitività dei costi, un quadro sulle emissioni realistico e neutrale rispetto alle tecnologie. Altrimenti si continua a navigare a vista, puntando a guadagnare tempo, senza una vera prospettiva strategica di rilancio dell'industria europea». Precisa ancora Artusi: «Questo accordo, per quanto ne sappiamo al momento, genererà un impatto critico sulla filiera perché limita i volumi, anziché agire sulle condizioni di concorrenza, finendo per scaricare il costo sulla distribuzione e sul cliente finale. Saranno pertanto necessarie regole transitorie chiare per ordini e contratti già sottoscritti nonché criteri di ripartizione dei volumi trasparenti che non penalizzano le reti più piccole».

DETTAGLI DA DEFINIRE

Da parte di Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione della filiera italiana automotive, «quello tra Bruxelles e Pechino è da considerare un accordo positivo, anche se si devono ancora conoscere tutti i dettagli, in particolare sull'inclusione, insieme alle offerte full-hybrid e plug-in, delle motorizzazioni mild-hybrid, tecnologia che in Italia va molto forte e che, a questo punto, è necessario sia compresa all'interno del pacchetto». Per mild-hybrid, o ibrido leggero, si intende quel sistema che affianca a un propulsore a benzina o diesel un piccolo motore elettrico, il quale non è però in grado di muovere la vettura. Il full-hybrid, invece, è dotato di una doppia propulsione in virtù della quale quella endotermica e quella elettrica possono lavorare insieme o separatamente, ma senza l'utilizzo della ricarica con la spina. «Quello che occorre - il messaggio di Giorda - è un approccio tecnologicamente neutrale. Inoltre, bisogna guardare anche ai veicoli commerciali leggeri sui quali i costruttori cinesi stanno lavorando molto». E una volta limitato - o meglio, dimezzato - l'accesso alle automobili ibride e ibride ricaricabili del Dragone?

«Tendenzialmente - risponde il direttore generale di Anfia - alla luce di una li-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

il Giornale Libero IL TEMPO
Moneta

www.ecostampa.it

mitazione all'esportazione dei veicoli in oggetto, potrebbe verificarsi un innalzamento dei prezzi delle vetture cinesi in arrivo sul mercato continentale. Da qui una possibile maggiore attenzione dei clienti verso i prodotti più tradizionali. I prezzi bassi dell'offerta cinese trovano le loro ragioni dalle condizioni economiche competitive a Pechino non paragonabile a quelle europee».

Ciò che settore e mercato sollecitano, a questo punto, è che da Bruxelles si faccia rapidamente chiarezza sui contenuti dell'accordo siglato dall'eurocommissario al Commercio, Maros Sefcovic, con l'analogo ministro cinese Wang Wentao. Tutto questo, insomma, è fondamentale affinché le reti commerciali europee e gli stessi costruttori di automobili adeguino le rispettive strategie. Nel primo semestre dell'anno, in proposito, la quota di mercato dei marchi cinesi in Europa si è attestata al 14% per i veicoli ibridi (in crescita rispetto al 2% del 2024) e al 25% per quelli ibridi plug-in (rispetto al 2% del 2024). Acea, l'Associazione dei costruttori europei di veicoli, proprio per questo avverte che «l'annuncio dell'accordo Ue-Cina può contribuire a favorire, in modo ordinato, la transizione verso una nuova fase della presenza cinese sul mercato europeo e ciò risponde agli interessi a lungo termine di tutte le parti interessate».

IMMATRICOLAZIONI

Dai dati relativi alle immatricolazioni risulta chiaro che in Europa l'opzione dei modelli ibridi plug-in risulti gradita. Una spiegazione, in proposito, arriva da Stefano Aversa, presidente di AlixPartners per la Regione Emea e vicepresidente globale della società di consulenza. «Queste vetture - afferma - nella stragrande maggioranza dei casi, almeno per il 60%-70%, non vengono mai caricate alla spina, viaggiando quindi con la propulsione endotermica. Quindi, con tutti i vantaggi fiscali previsti, ma non quelli relativi alla riduzione della CO2. Per di più, queste macchine si portano dietro delle batterie molto pesanti. A questo punto, la tassazione più conveniente gioca a favore del mercato di questo tipo di auto».

Associazioni di categoria caute Federauto: «La misura ha senso solo se si modifica prima di tutto il Green Deal»

* L'Acea: «L'accordo Ue-Cina può favorire, in modo ordinato, la transizione verso la nuova fase della presenza cinese sul mercato Ue e ciò risponde agli interessi a lungo termine di tutte le parti»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

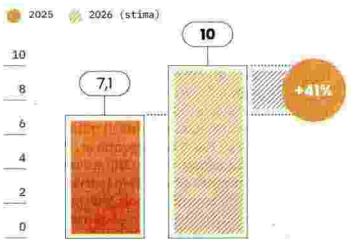
il Giornale Libero IL TEMPO
Moneta

www.ecostampa.it

Il mercato delle quattro ruote

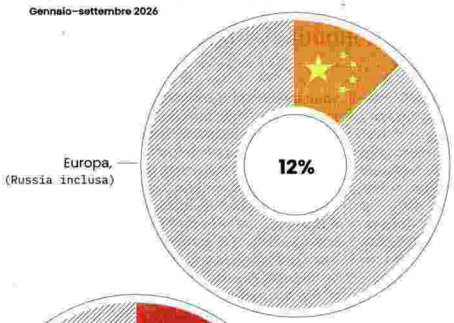
L'export accelera
Le esportazioni cinesi di veicoli nel mondo

Dati in milioni di veicoli



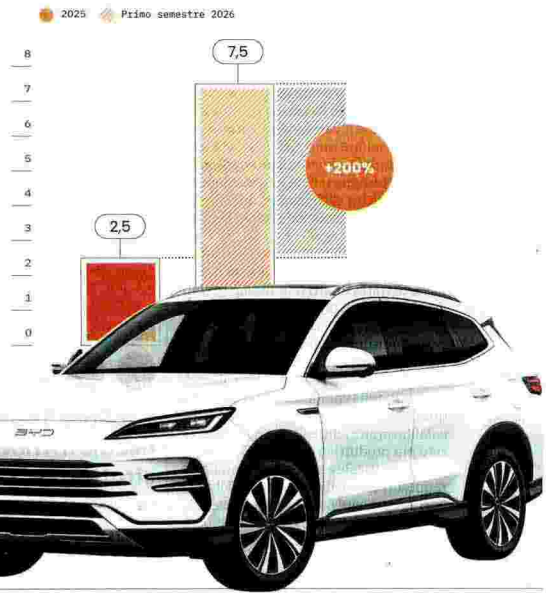
La presenza in Europa
La quota delle auto cinesi sul mercato

Gennaio–settembre 2026



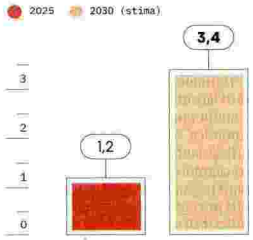
Il boom delle ibride
Il valore delle esportazioni cinesi verso l'Ue

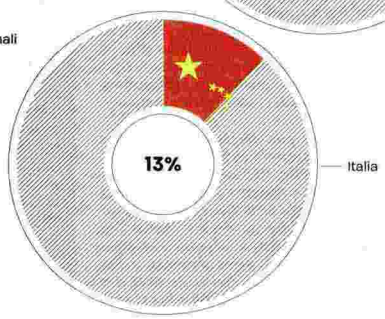
Dati in miliardi di dollari



La produzione si sposta all'estero
I piani dei costruttori cinesi fuori dai confini nazionali

Dati in milioni di veicoli

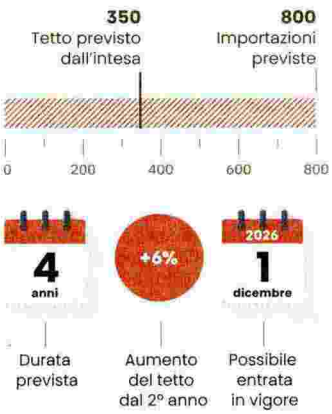




Fonte: AlixPartners, elaborazioni Moneta

Un tetto alle importazioni in Europa
L'accordo Ue-Cina sulle auto ibride

Dati in migliaia di veicoli all'anno. 2026



La proposta dei costruttori all'Ue
Stellantis, Volkswagen e Renault chiedono più valore prodotto nell'Ue

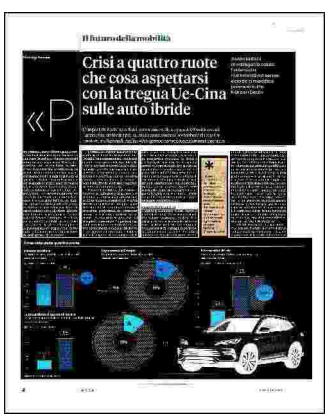
Regola

70:70

Il 70% delle auto vendute in Ue deve arrivare per il 70% da Paesi Ue

Moneta


Moneta
Il diritto e il rovescio dell'economia
Tregua Ue-Cina sulle auto ibride Funzionerà davvero?


Crisi a quattro ruote che cosa aspettarsi con la tregua Ue-Cina sulle auto ibride


Volante indiano per Iveco Obiettivo: tallonare i big

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

FLEET magazine

www.ecostampa.it

CINA CHIAMA, EUROPA RISPONDE



Il Salone Auto Torino 2026 si è chiuso con oltre 540.000 visitatori, superando le più rosee aspettative e dimostrando la forza di un format alternativo e, soprattutto, gratuito

di Andrea Brambilla

La scelta radicale di abbandonare i tradizionali padiglioni fieristici a favore di una formula open air, priva di biglietti d'ingresso e nel cuore della città di Torino, è vincente. Il centro storico è stato così per la 10ª edizione trasformato in un immenso palcoscenico dove quarantasette case automobilistiche hanno esposto oltre duecento modelli e presentato ben quaranta anteprime italiane.

OFFENSIVA CINESE

Tra le vie della città si respirava una fortissima aria d'Oriente anzi, la kermesse sembrava essere un vero e proprio palcoscenico europeo che testimoniava l'avanzata dell'industria automobilistica cinese. Un'avanzata che, almeno per ora, sta avendo successo: i numeri delle vendite delle auto cinesi sono in costante aumento, segno tangibile di come anche gli automobilisti europei stiano cambiano la loro visione dell'auto. Brand come BYD hanno esposto la Sealion 7, la Dolphin Surf e la Dolphin G DM-i. Changan ha catturato i riflettori con le anteprime delle Deepal S05 Ultra Hybrid e Deepal S07 MY26, mentre Chery ha risposto schierando i modelli Tiggo 9, Tiggo 8 e la piccola ed interessante Chery Q. Molto attiva anche Dongfeng, che ha portato al debutto la Box, la Shine GS, la Mage Hev e la Huge, affiancata dalle novità di EMC con i modelli 212 e 6, e da Fawcar con la Bestune T77 e la Joyee S08 Plug-in. A completare l'offensiva asiatica si sono aggiunte GAC con la Aion UT, Leapmotor con la B03X, Lepas con la L8 e L6, e Linktour con la L7, senza dimenticare i modelli presentati dal colosso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

FLEET magazine

www.ecostampa.it

Geely con i modelli EX5, Starray EM-i, KO11 ed E2.

LA RISPOSTA DELL'EUROPA

Questa importante presenza di auto dagli occhi a mandorla, non ha comunque messo in ombra i brand europei anche se vedere la quantità e la qualità delle nuove auto cinesi, in realtà, spaventa un po' tutti. Fiat ha mostrato la Grizzly e Grizzly Fastback, due auto che hanno attirato molte attenzioni. Si tratta di due modelli che si differenziano per il taglio posteriore – una è un Suv-coupé l'altra ha un lato B tradizionale – e per 10 centimetri di lunghezza. Per entrambe motorizzazioni ibride o elettriche e un prezzo, non ancora ufficiale, che promette di essere molto competitivo. Le Grizzly nascono sulla base tecnica della C3 Aircross e sono due C-Suv pensati per diventare l'unica auto di una famiglia. Lancia ha invece svelato l'attesissima Gamma, un modello che prende vita dalla stessa piattaforma della Peugeot 3008, e che diventerà l'ammiraglia della Casa italiana. Anche in questo caso non conosciamo il listino ufficiale, supponiamo attorno ai 40 mila euro, ma quello che abbiamo visto dal vivo è un'auto dalla bella presenza su strada e con grandi potenzialità anche nel mondo flotte. Il gruppo Stellantis in rappresentanza della trazione integrale, e di due brand storici, ha portato l'Alfa Romeo Tonale Ibrida Plug-in Q4 Veloce e la Jeep Compass 4xe Plug-in. Sul fronte delle supercar, Lamborghini ha fatto sognare e incantato il pubblico con la Temerario, affiancata dalle moderne hypercar Revuelto e Urus SE, ma anche dalla bellissima e intramontabile Miura. A portare in alto la bandiera italiana delle auto sportive ci ha pensato anche Maserati con la Nuova Grecale Trofeo, la Nuova Granturismo Trofeo e la GT2 Stradale. Anche i costruttori tedeschi e francesi hanno portato importanti anteprime, tutte elettrificate: BMW ha esposto la nuova iX3 ed i3, e soprattutto la nuovissima X5 che vuole restare il punto di riferimento tra i maxi-Suv premium. Mercedes-Benz ha invece messo in mostra le nuove GLC e Classe C elettrica, due auto che nascono su una nuova piattaforma modulare multi-energetica. Come BMW, anche Mercedes ha recentemente rivoluzionato il design dei propri modelli introducendo il nuovo corso stilistico che caratterizzerà la futura produzione dei modelli di serie, entrambi i brand premium hanno esposto a Torino le novità più importanti che vedremo presto

Guarda il video

Raggiunta la neutralità tecnologica!

*Lo ha detto il patron della manifestazione **Andrea Levy**, "finalmente siamo arrivati a quella neutralità tecnologica tanto auspicata", al momento di incontro che il vulcanico manager ha quest'anno lanciato al Teatro Regio della città sabauda il giorno prima dell'inaugurazione, riunendo tutti i protagonisti della filiera in un momento intitolato "L'industria automotive si incontra a Torino". Durante il convegno di apertura, diversi protagonisti – tra cui il presidente di Anfia **Roberto Vavassori**, l'Assessore regionale del Piemonte **Andrea Tronzano**, il segretario generale della camera di commercio di **Guido Bolatto**, il direttore generale di Unrae **Andrea Cardinali** e il vice presidente Federauto **Plinio Vanini** – si sono detti preoccupati dell'andamento del mercato, tra invasione cinese, scellerate decisioni politiche e... di concorrenza sleale.*

(Alberto Vita)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

FLEET magazine

www.ecostampa.it

SALONE DI TORINO





Sopra, da sinistra, Mercedes-Benz CLA, Car of the Year 2026, e Nuova BMW iX3.

su strada. Erano presenti anche la Citroën C3 Collection, già molto apprezzata dal grande pubblico, e la DS Automobiles N°7 Étoile Hybrid che ha ancora bisogno un po' di tempo per essere capita ed apprezzata fino in fondo che andavano a completare il massiccio schieramento di modelli Stellantis. Nell'area dei Giardini Reali Bassi sono state registrati più di 3.000 prove su strada, con prenotazioni esaurite per molti marchi ben prima della conclusione domenicale, tra cui anche le nuove motorizzazioni ibride ed elettriche e i nuovi brand cinesi.

UN SUCCESSO CERCATO

Ma perché le auto cinesi stanno entrando sempre più nei garage degli italiani? Il motivo non riguarda solo il listino, si tratta piuttosto del loro rapporto qualità-prezzo e di altri piccoli-grandi fattori. I modelli cinesi infatti, non solo hanno un costo inferiore a quello delle auto europee, ma mostrano anche una qualità costruttiva sempre più elevata. I materiali che una volta erano duri e poco curati al tatto, oggi sono diventati morbidi e sono assemblati con molta cura. Ma il vero asso nella manica è la scelta di non prevedere optional: tutto è di serie in modo che il prezzo sia chiaro fin da subito. Certo, è vero, l'abitacolo e il layout dei modelli cinesi non lasciano spazio alla creatività, sono tutti molto uguali, e questo non è certo un valore aggiunto. C'è da dire però che la digitalizzazione dell'ambiente di bordo non permette una grande personalizzazione; anche per l'Europa gli schermi restano schermi. E poi, se prima il cliente di un'auto cinese era "spaventato" dalla manutenzione e dall'assistenza, adesso dall'Oriente assicurano grande tempestività sia nelle riparazioni che nella reperibilità dei ricambi. D'altronde ancora prima di aprire un concessionario le Case cinesi aprono magazzini in mezzo all'Europa come avete potuto leggere su Fleet Magazine n.225. In pochi anni dunque, la Cina ha capito le esigenze degli automobilisti del Vecchio Continente, è proprio per questo che le loro auto si sono evolute in molto velocemente sia dal punto di vista tecnologico che qualitativo.

NON È SEMPRE ORO CIÒ CHE LUCCICA

Ma quindi le auto cinesi meglio delle europee? No, non è così anche se il gap si è ristretto molto, le macchine cinesi devono ancora fare un po' di strada per essere al passo con i modelli europei. Il divario più tangibile resta la guida: noi siamo abituati ad auto piacevoli da guidare, in Cina invece, oltre ad avere strade completamente diverse dalle nostre, si privilegia la comodità di bordo, con assetti generalmente più "morbidi". E poi c'è lo stile: noi europei abbiamo gusti diversi, inutile girarci attorno. Dall'altra parte del mondo, inoltre, le auto sono tutte molto simili tra di loro e non mostrano scelte stilistiche particolarmente moderne o fuori dagli schemi. Anche se gli esempi virtuosi non mancano. In definitiva il Salone dell'Auto di Torino 2026 ci ha dimostrato, ancora una volta, come il mondo dell'auto stia cambiando molto rapidamente e che le auto cinesi sono una realtà sempre più viva ed interessante. I costruttori europei non dormono sogni tranquilli, ne siamo sicuri. Ma, finalmente, hanno deciso di reagire.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

VIE&TRASPORTI

www.ecostampa.it

Diamo i NUMERI

a cura di
Tiziana Altieri

119.152 LCV e 19.200 truck in 8 mesi



Ad agosto invertono la rotta i veicoli commerciali: 8.390 unità indicano un +4,6%, rispetto allo stesso mese di un anno fa. Rimane, però, in territorio negativo il mercato nei primi 8 mesi con 119.152 Lcv, -4,5 per cento rispetto a gennaio-agosto 2025. La dinamica positiva di agosto è frutto dell'immatricolazione dei mezzi disponibili in pronta consegna acquistati tramite il piano incentivi varato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) e riservato ai veicoli di categoria N1 e N2 fino a 7,2 t. La misura è stata resa disponibile lo scorso 29 luglio con l'apertura della Piattaforma Invitalia per la prenotazione della tranche 2026 e il completo esaurimento dei fondi in meno di un'ora. Lo schema complessivo prevede uno stanziamento di 180 milioni di euro fino al 2030, suddiviso in quote da 40 milioni annui fino al 2029 e una tranche conclusiva da 20 milioni per il 2030, con una riserva del 40 per cento per ciascuna annualità destinata in via esclusiva ai veicoli a zero emissioni. Non c'è da stupirsi quindi se ad agosto i BEV hanno toccato quota 7,0 per cento contro il 4,9 di luglio. «*Questo conferma* -ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, presidente di Unrae - *la domanda verso le tecnologie a zero emissioni è presente e pronta a reagire qualora sostenuta da strumenti accessibili. È evidente l'esigenza di garantire continuità temporale e una dotazione finanziaria più calibrata ai reali fabbisogni di rinnovo del circolante*».

In flessione, invece, ad agosto il mercato dei veicoli industriali sopra le 3,5 tonnellate con 1.263 immatricolazioni, -2,5 per cento allo stesso mese 2025. Rimane, comunque, positivo il consuntivo dei primi otto mesi con un volume di 19.200 unità, +3,0 per cento. Così ha commentato **Giovanni Dattoli**, presidente della Sezione Veicoli Industriali: «*A quasi un anno dallo stanziamento delle risorse, chiediamo che il Fondo pluriennale per l'autotrasporto diventi operativo al più presto. Occorrono tempi definiti per l'accesso agli incentivi e l'erogazione dei contributi, con procedure semplici per tutte le imprese. La disponibilità effettiva del sostegno consentirebbe alle aziende di tradurre i programmi di investimento in ordini di nuovi veicoli*».

1,1% di utile netto



La sostenibilità del sistema automotive non può essere letta soltanto in chiave ambientale: deve essere anche economica, industriale, sociale e territoriale. Lo ha ricordato **Plinio Vanini**, Vicepresidente Federauto al Salone Auto di Torino. «*Non c'è sostenibilità ambientale* - ha detto - *senza sostenibilità economica della rete, e non c'è rinnovo reale del parco senza strumenti fiscali capaci di rimettere in moto domanda, investimenti e mercato dell'usato recente*». Vanini nel suo intervento, ha evidenziato il ruolo strategico della rete dei concessionari, punto di contatto concreto tra Case automobilistiche, clienti, imprese e territori. Una rete chiamata a sostenere investimenti crescenti in strutture, digitale, formazione, elettrificazione, assistenza e qualità del servizio, ma che opera oggi con livelli di marginalità estremamente ridotti con un utile netto medio dopo le imposte dell'1,1 per cento. Da qui l'invito del vicepresidente Federauto a un maggiore equilibrio competitivo tra i diversi canali di mercato con un chiaro riferimento al noleggio, la richiesta al Governo di una fiscalità più favorevole sugli acquisti aziendali che possa dare continuità alla domanda e l'appello a condividere investimenti, costi e rischi della transizione lungo tutta la catena del valore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

VIE&TRASPORTI

www.ecostampa.it

Anno 2043



I ritardi nella realizzazione delle grandi infrastrutture di trasporto, in particolare dei valichi alpini e dei corridoi TEN-T, preoccupano Confetra. A rischio c'è, infatti, la competitività dell'Italia. «*Un'infrastruttura transfrontaliera* – si legge nel testo firmato da **Carlo De Ruvo** – *produce benefici soltanto quando tutte le sue componenti sono operative e adeguate agli standard europei. I ritardi di un singolo Paese generano effetti sull'intero corridoio, riducendo il rendimento degli investimenti già sostenuti dagli altri Stati*». Emblematico, secondo Confetra, il caso del Brennero: «*Il completamento del nuovo accesso ferroviario sul versante tedesco, previsto soltanto nel 2043, rischia di limitare per molti anni il pieno utilizzo del Tunnel di base. Un ritardo destinato a incidere sugli scambi intraeuropei, ai quali è riconducibile oltre il 60 per cento delle esportazioni italiane, penalizzando il sistema industriale e producendo effetti negativi sui porti e sulle infrastrutture logistiche nazionali. Analoga attenzione va riservata al Terzo Valico dei Giovi, infrastruttura decisiva per collegare Genova e i porti liguri al sistema produttivo del Nord e al Corridoio Reno-Alpi. Il completamento dell'opera è indicato entro il 2028, mentre l'entrata in esercizio resta subordinata a collaudi e autorizzazioni*». Per la Confederazione ogni rinvio comporta maggiori costi logistici, minore affidabilità delle catene di approvvigionamento, perdita di competitività dell'export, rinvio degli investimenti privati e possibile deviazione dei traffici verso porti e corridoi concorrenti, oltre a produrre ritardi nel conseguimento degli obiettivi europei di intermodalità e decarbonizzazione. «*Le reti TEN-T* – sottolinea De Ruvo – *sono un bene comune europeo e non possono restare ostaggio di ritardi nazionali o di programmazioni non coordinate. Realizzare una galleria senza rendere tempestivamente disponibili gli accessi significa ridurre l'utilità economica dell'intero investimento*». Un invito dunque al rispetto dei tempi da parte di tutti i Paesi europei.

3, 2, 1...

È online Cercautisti (cercautisti.it), la piattaforma che mette in contatto diretto imprese di trasporto di ogni dimensione e autisti professionisti in cerca di nuove opportunità lavorative. Le aziende sono sempre visibili quando pubblicano un annuncio, con i requisiti indicati in modo chiaro – patente (dalla C e CE alla CQC merci e persone, fino ad ADR e KB), provincia, tipo di mezzo, esperienza richiesta. Gli autisti restano invece anonimi: possono cercare liberamente gli annunci compatibili con il proprio profilo e solo dopo candidarsi. Da quel momento il contatto tra azienda e autista è diretto.
«*Abbiamo fondato Cercautisti.it* – ha sottolineato **Cosimo Boscaini**, co-fondatore – *partendo da un problema molto concreto: nel trasporto, chi cerca personale fatica a trovare rapidamente il profilo giusto, e chi cerca lavoro spesso non vuole esporsi pubblicamente. Qui chi offre lavoro si presenta sempre con trasparenza; chi lo cerca ha diritto alla discrezione, fino a quando non sceglie di candidarsi*».

-74,0% CO2

La ricostruzione dei pneumatici può contribuire alla competitività del sistema produttivo italiano e allo sviluppo dell'economia circolare. Se ne è parlato al Senato nell'ambito di un evento che ha coinvolto AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici), Bridgestone e Michelin. Secondo lo studio 'Ricostruire Valore' presentato da **Fabio Orecchini**, direttore Osservatorio Auto e Mobilità Luiss Business School e Università Guglielmo Marconi, il mercato globale dei pneumatici ricostruiti mostra solide prospettive di crescita e al 2031-2036 è valutato fino a 18 miliardi di dollari. «*In Europa, però* – ha sottolineato Orecchini – *l'aumento delle importazioni di prodotti a basso costo minaccia il settore e in Italia i volumi si sono più che dimezzati negli ultimi 15 anni, ridimensionando anche gli importanti benefici ambientali che la ricostruzione offre*».
Secondo le elaborazioni di settore, la ricostruzione consente, rispetto alla fabbricazione di un pneumatico nuovo, di risparmiare il 55 per cento di inquinamento atmosferico (PM10), il 74 per cento della CO2 emessa, il 77 percento di materie prime e l'83 per cento di consumo idrico.



L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO
Web

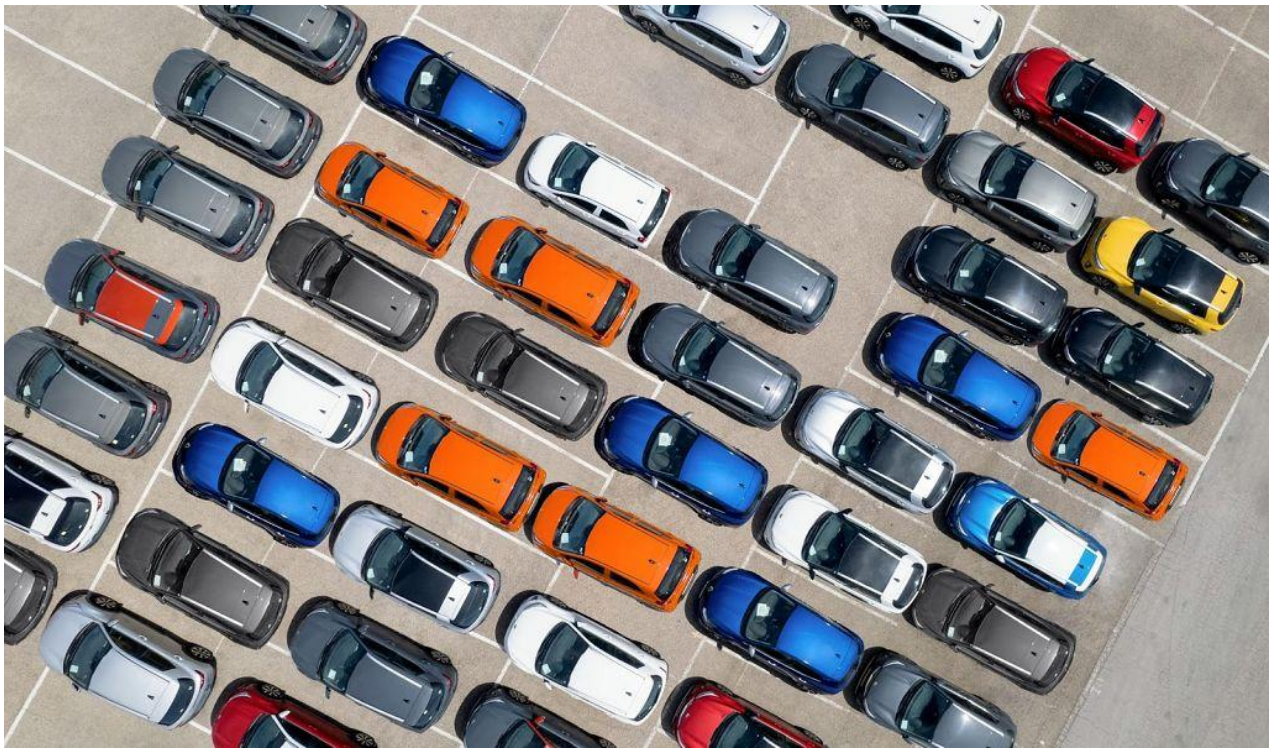
AUTO ITALIA: FEDERAUTO, MERCATO POSITIVO, MA RESTA DISOMOGENEITA' DI FONDO

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 ott - Secondo i dati comunicati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il mese di settembre 2026 totalizza 139.356 immatricolazioni di autovetture nuove, segnando +9,9% rispetto al pari mese 2025. "Positivo l'aumento dell'immatricolato ma un'analisi attenta della struttura del mercato, quindi dei suoi canali di vendita, rivela una disomogeneita' di fondo segnata da condizioni contingenti che si alternano o si sommano di volta in volta, andando a determinare un risultato mensile, che rischia di far perdere ogni validita' per un'analisi di prospettiva", ha commentato Massimo Artusi, presidente Federauto, sottolineando che "il peso dei canali di vendita, caricato in gran parte sul noleggio e sui concessionari, anziche' - come dovrebbe essere - sui privati che acquistano solo se confortati da incentivi importanti, agisce come una sorta di cerotto provvisorio su un malessere che impedisce al mercato di riacquistare i suoi normali connotati di certezza e stabilita'". E' importante anche notare che, rispetto ai primi nove mesi 2025, "le immatricolazioni in crescita rilevante sono nei segmenti A e B con trazione elettrica di cui 54.000 vetture sono imputabili al bonus Mase e che togliendole si tornerebbe ai volumi 2025". Analizzando i dati, sul fronte delle alimentazioni, l'HEV torna sopra il 50% mensile dopo cinque mesi consecutivi sottosoglia (aprile agosto): 71.258 unita' (50,99%, +24,77%). Il cumulato Gen-Set risale al 49,41% (628.288 unita', +21,57%), restando comunque sotto il 50%. Il PHEV conferma la doppia cifra per il quinto mese consecutivo: 15.002 unita' (10,74%, +38,45%). Nel cumulato raggiunge 121.056 unita' (9,52%, +72,17%). Le motorizzazioni elettrificate (HEV+PHEV+BEV) arrivano complessivamente al 69,32% del mese.

Federauto, Artusi: dealer e noleggio quasi al 50% del mercato

A-B bev: 54mila targhe da bonus Mase, senza volumi su livelli 2025

OTT 1, 2026 **Auto**



Milano, 1 ott. (askanews) – Il mercato italiano dell'auto cresce a settembre del 9,9%, con 139.356 nuove immatricolazioni, ma dietro il dato positivo resta una struttura disomogenea, sostenuta in misura rilevante da concessionari e noleggio e con una domanda privata ancora condizionata dagli incentivi. È l'analisi di Federauto sui dati del Mit.

"Positivo l'aumento dell'immatricolato", ha commentato il presidente di Federauto Massimo Artusi, sottolineando però che l'andamento dei diversi canali di vendita risente di fattori contingenti che rendono difficile leggere il dato mensile in prospettiva. Secondo Artusi, il peso assunto da noleggio e concessionari rappresenta una risposta temporanea alla debolezza strutturale della domanda privata.

Nel dettaglio, a settembre i privati sono cresciuti del 9,8% a 78.456 vetture, con una quota del 56,1%, mentre il noleggio ha totalizzato 36.435 immatricolazioni (+9,5%) e il canale società 24.850 (+11,7%). Le autoimmatricolazioni dei dealer sono state 15.887, in aumento del 10,4%, a cui si aggiungono 2.895 vetture dealer destinate al noleggio (+41,2%).

Complessivamente le autoimmatricolazioni aggregate hanno rappresentato il 13,4% del mercato mensile.

Federauto evidenzia inoltre la forte concentrazione delle targhe a fine mese: negli ultimi tre giorni di settembre sono state immatricolate 58.906 vetture, pari al 42,2% del totale mensile.
Artusi richiama anche il peso degli incentivi sulla crescita registrata dall'inizio dell'anno: secondo Federauto, nei segmenti A e B elettrificati circa 54.000 immatricolazioni sono riconducibili al bonus Mase e, al netto di queste, i volumi tornerebbero sui livelli del 2025.

Sul fronte delle alimentazioni, le ibride hanno superato il 50% del mercato mensile, con 71.258 immatricolazioni (+24,8%). Le plug-in sono salite del 38,5% a 15.002 unità e le elettriche pure del 48,5% a 10.600, con una quota del 7,6%. Prosegue invece il forte arretramento del diesel, sceso per la prima volta sotto il 5% del mercato, con 6.931 vetture e un calo del 39,2%.

Tra gli elementi di debolezza del mercato, il presidente di Federauto indica anche l'aumento dei carburanti e il tema delle limitazioni alla circolazione dei diesel Euro 5 nelle regioni padane, il cui avvio è stato nuovamente rinviato, secondo il comunicato, a ottobre 2027.

Federauto critica infine l'impostazione delle politiche europee per la transizione dell'automotive e guarda con preoccupazione all'introduzione dell'Ets2, che secondo Artusi rischia di aumentare ulteriormente i costi dei carburanti e di penalizzare soprattutto le famiglie con minore capacità di spesa e il settore della logistica. Il presidente chiede invece "interventi pragmatici, strutturali e programmatici" per il rinnovo del parco e la riduzione delle emissioni.

CORRIERE DELLA SERA 150 anni 1876

Federauto: mercato positivo, ma sempre disomogeneo

«Positivo l'aumento dell'immatricolato, ma un'analisi attenta della struttura del mercato, quindi dei suoi canali di vendita, rivela una disomogeneità di fondo segnata da condizioni contingenti che si alternano o si sommano di volta in volta, andando a determinare un risultato mensile, che rischia di far perdere ogni validità per un'analisi di prospettiva». Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente Federauto. «**Il peso dei canali di vendita, caricato in gran parte sul noleggio e sui concessionari,** anziché - come dovrebbe essere - sui privati che acquistano solo se confortati da incentivi importanti, agisce come una sorta di cerotto provvisorio su un malessere che impedisce al mercato di riacquistare i suoi normali connotati di certezza e stabilità».

IL GIORNALE D'ITALIA
Il Quotidiano Indipendente

Auto, settembre +10,02%: ibride +24,7%, elettriche +48,52% e diesel -39,1% e immatricolazioni a 139,7 mila

Il cumulato gennaio-settembre sale dell'8,75% a 1,27 milioni di unità, mentre le motorizzazioni elettrificate raggiungono il 69,3% del mercato e i privati crescono del 9,7%

Secondo i dati comunicati dal **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, il mese di settembre 2026 totalizza **139.356 immatricolazioni di autovetture nuove**, segnando +**9,9% rispetto al pari mese 2025**.
"Positivo l'aumento dell'immatricolato ma un'analisi attenta della struttura del mercato, quindi dei suoi canali di vendita, rivela una disomogeneità di fondo segnata da condizioni contingenti che si alternano o si sommano di volta in volta, andando a determinare un risultato mensile, che rischia di far perdere ogni validità per un'analisi di prospettiva". Lo ha affermato **Massimo Artusi, presidente Federauto**.
Aggiunge il presidente Federauto: "*Il peso dei canali di vendita, caricato in gran parte sul noleggio e sui concessionari, anziché - come dovrebbe essere - sui privati che acquistano solo se confortati da incentivi importanti, agisce come una sorta di cerotto provvisorio su un malessere che impedisce al mercato di riacquistare i suoi normali connotati di certezza e stabilità. È importante anche notare che, rispetto allo YTD settembre 2025, le immatricolazioni in crescita rilevante sono nei* ***segmenti A e B con trazione elettrica*** *di cui* ***54.000 vetture sono imputabili al bonus MASE*** *e che togliendole si tornerebbe ai volumi 2025*".
Prosegue Artusi: "*In questo quadro rientrano - come elementi di tale malessere del mercato - sia gli* ***incrementi del prezzo dei carburanti****, sia il* ***blocco della circolazione dei diesel euro 5****. Bene ha fatto il Governo sia a intervenire con riduzioni dell'accisa (anche se avremmo suggerito un intervento "meno generalizzato", si pensi al gasolio per il trasporto professionale che è risultato penalizzato), prima, e con un caldo invito alle compagnie petrolifere a fissare un tetto temporaneo agli aumenti alla pompa, poi, per venire incontro alle difficoltà degli utenti, sia a prorogare ancora una volta di un anno -* ***all'ottobre 2027 - il blocco dei diesel euro 5 nelle Regioni padane****.*

Ma non possiamo nasconderci che i disagi, le difficoltà, le diseconomie che ci troviamo a dover affrontare oggi e che destrutturano il mercato dell'automotive, sono frutti avvelenati che nascono nelle dirigistiche politiche europee, sempre aggrappate all'ideologia del green da interpretare, sull'unico palcoscenico, del tutto elettrico e subito, forzando il mercato attraverso imposizioni all'industria (tecnologie e multe) e la limitazione della scelta ai consumatori.
Gli stessi aumenti dei carburanti alla pompa non dipendono tanto dal costo del greggio (aumentato, sì, a causa dei conflitti in corso, ma su livelli ancora sostenibili), quanto dai costi della raffinazione, i cui impianti in Europa sono stati in gran parte dismessi o riconvertiti (pochi, e in Italia), dal momento che il futuro - per Bruxelles - doveva essere obbligatoriamente elettrico.
Così come è una Direttiva europea che ha consentito a ***Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna*** *di mantenere il blocco della circolazione dei diesel Euro 5 come una spada di Damocle sul capo degli automobilisti e delle imprese, rinviata già quattro volte, ma sempre lì, sospesa e pronta a fermare* ***oltre un milione e 200 mila autoveicoli e 200 mila mezzi commerciali****. Attenzione: non sottovalutiamo affatto la gravità del problema ambientale, ma ci battiamo fin dall'inizio perché venga affrontato e risolto, non con politiche effimere basate sull'immagine, ma con interventi pragmatici, strutturali e programmatici*".
Conclude il presidente di Federauto: "*In questo contesto, più che i conflitti in corso, a incidere sull'approccio dei cittadini al mercato automobilistico sembrano essere, dunque, le politiche europee, che per l'automotive già si preparano a un nuovo colpo con l'introduzione dell'****ETS2****, nell'illusione - già chiaramente smentita dal mercato - di aprire la strada alla trazione elettrica (senza alcun effetto diretto sulla decarbonizzazione). L'effetto sarà quello di far lievitare ancor di più i costi dei carburanti e dei veicoli, mettendo in grave difficoltà soprattutto quei cittadini meno abbienti che non hanno le possibilità economiche per rinnovare la propria auto e la logistica europea che resta asset essenziale della capacità produttiva del nostro continente*".
Commento tecnico: Settembre 2026 si chiude con **139.741 immatricolazioni (+10,02% su settembre 2025)**, portando il cumulato a **1.271.578 unità (+8,75%)** nel periodo gennaio-settembre. Dopo la pausa estiva (luglio +**3,84**%, agosto +**3,04**%) il ritmo mensile torna in linea con il primo semestre. Il progressivo dei nove mesi interrompe la lieve decelerazione dei mesi estivi e risale rispetto al +**8,60% di agosto**.

Sul fronte delle alimentazioni, l'**HEV torna sopra il 50% mensile** dopo cinque mesi consecutivi sottosoglia (aprile-agosto): **71.258 unità (50,99%, +24,77%)**. Il cumulato Gen-Set risale al **49,41% (628.288 unità, +21,57%)**, restando comunque sotto il 50%. Il **PHEV** conferma la doppia cifra per il quinto mese consecutivo: **15.002 unità (10,74%, +38,45%)**. Nel cumulato raggiunge **121.056 unità (9,52%, +72,17%)**. Le motorizzazioni elettrificate (HEV+PHEV+BEV) arrivano complessivamente al **69,32% del mese**.
Il **BEV** recupera rispetto ai mesi estivi: **10.600 unità (7,59%, +48,52%)**, dopo il 5,89% di luglio e il 6,34% di agosto. Nel cumulato supera le **100.000 unità (101.278, 7,96%, +66,33%)**. Tra le alimentazioni tradizionali, il **diesel scende per la prima volta sotto il 5% mensile: 6.931 unità (4,96%, -39,16%)**, il calo più marcato dell'anno. La benzina si ferma a **24.560 unità (-14,32%, 17,58%)** e il GPL a **11.390 (-4,00%, 8,15%)**. Nel cumulato i cali sono rispettivamente **-27,87% (diesel), -16,97% (benzina) e -16,29% (GPL)**.
Sui canali di vendita, la crescita torna diffusa su tutti i canali. I **privati salgono a 78.456 unità (+9,76%, 56,14%)**, con un cumulato di **685.783 unità (+10,41%, 53,93%)**. Il canale società torna nettamente positivo: **+11,70% a 24.850 unità (17,78%)**, con il fleet a +3,93%. Il noleggio registra **36.435 unità (+9,47%, 26,07%)**, con il lungo termine a **+7,77% (31.007 unità)** e il breve termine a **+6,86% (2.381 unità)**. Il lungo termine torna positivo anche nel cumulato (**+0,60% a 273.690 unità**), dopo essere rimasto negativo per tutto l'anno.
Le **auto-immatricolazioni aggregate totalizzano circa 18.782 unità mensili (13,44% del mercato)**: Autoimm.ni Dealer **15.887 unità (+10,38%, 11,37%)** e Dealer Uso Noleggio **2.895 unità (+41,20%)**. Nel cumulato Gen-Set il dato aggregato sale a circa **134.556 unità (10,58% del totale YTD)**, in ulteriore aumento rispetto al 10,23% di agosto. Le Autoimm.ni Dealer contano **116.682 unità (+3,13%)** e il Dealer Uso Noleggio **17.874 unità (+48,15%)**. Le Autoimm.ni Case Auto raddoppiano su base mensile (**1.632 unità, +103,55%**).
Negli ultimi tre giorni di settembre sono state targate **58.906 unità (42,15% del volume mensile)**, con una media di **19.635 immatricolazioni al giorno** contro le **4.254 dei restanti giorni lavorativi**.

Transport

Federauto: Artusi, su Regolamento CO2 ascoltare il mercato e superare rigidità ideologiche

di R.S. · 07 Ottobre 2026



Federauto evidenzia come sia necessario dare una coerenza tra le misure regolamentari e i trend di mercato

«Raccontare la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 delle auto come una Commissione che "smentisce sé stessa", per effetto delle pressioni dell'industria, è una lettura inesatta che rivela la tendenza mediatica a confondere i fatti con le opinioni. E i fatti sono – oltre all'evidenze del mercato – che le Direzioni Generali della Commissione hanno la facoltà di proporre riforme normative ma che Europarlamento e Consiglio – ossia le istituzioni elettive – hanno il potere di legiferare».

Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, commenta le ricostruzioni di stampa su un documento interno della DG Clima UE diffuse in questi giorni.

«Una nota preparatoria di una singola Direzione Generale – ispirata o preparata con il parere di qualche consulenza di cui non è certa né competenza né neutralità – non può rappresentare un benchmark legislativo per nessuno», prosegue Artusi. «È sorprendente che – allo stato attuale del dibattito sul Green Deal Automotive – si debbano ricordare veri e propri pilastri, come ad esempio che le Istituzioni UE funzionano in base a principi di equilibrio dei poteri, ove la Commissione UE – dopo aver elaborato una proposta normativa – è chiamata a fare sinergia con Stati Membri

(Consiglio) e Parlamento, prima di scegliere l'indirizzo regolamentare definitivo. Ed è proprio questa la dinamica che ha portato alla flessibilità sugli obiettivi 2025, con il calcolo sulla media 2025-2027, non è stata di certo una concessione "sottobanco" della Commissione: l'hanno approvata nel 2025 il Parlamento e il Consiglio, al fine di evitare – in nome di astratti target sulle emissioni – sanzioni miliardarie a un'industria già in difficoltà. Ed è sempre questa la dinamica in corso che sta portando ad un complesso – ma terribilmente necessario – iter di revisione del Regolamento CO2 per i veicoli leggeri, che è qualcosa di ben diverso dalla banalità secondo cui "la Commissione smentisce sé stessa"».

Federauto evidenzia come sia necessario dare una coerenza tra le misure regolamentari e i trend di mercato, chiarendo che nel primo semestre 2026 il market-share delle auto elettriche è inferiore al 20% nell'Unione europea – significa che a tutt'oggi 4 cittadini europei su 5 comprano auto termiche/ibride – e che in Italia (oltre ad altri 12 Paesi Membri) la quota delle auto elettriche registra percentuali a 1 cifra. «La crescita c'è ed è positiva», sottolinea il presidente, «ma questi numeri dicono che la domanda non segue i tempi fissati per legge. Non siamo di fronte ad un complotto ma a tante famiglie e imprese che fanno i conti con prezzi d'acquisto elevati, una rete di ricarica disomogenea e spesso fuori uso, autonomie limitate, esigenze di spostamento dettate dal proprio stile di vita e valori dell'usato incerti. E finora il costo di questo divario lo hanno sostenuto in larga parte le reti di vendita, con auto-immatricolazioni e sconti per stare negli obiettivi dei costruttori, per non parlare degli incentivi statali a pioggia, a carico dei contribuenti».

«C'è poi un paradosso», aggiunge Artusi. «Proprio chi chiede di accelerare – magari promuovendo il cosiddetto "Acceleration Act" – riconosce che oggi i costruttori extra europei sono più competitivi sui costi, in ragione soprattutto del controllo pressoché totale delle materie prime e della loro lavorazione (chiedetevi perché!) che servono per costruire un'auto a batteria. Ciò significa che l'unico processo che accelererebbe un ulteriore obbligo rigido sull'auto elettrica è quello di consegnare a quei costruttori le quote di mercato che la Commissione UE dice di voler difendere».

Per Federauto la priorità non è rimettere in discussione i target di decarbonizzazione dell'automotive, ma renderla raggiungibile con una politica industriale, energetica e infrastrutturale europea che favorisca i flussi di persone e merci, quindi la filiera: produzione, distribuzione, utilizzo e riciclo.

Le proposte di FEDERAUTO sono:

- semplificazione normativa UE (ambiti, obblighi e prodotto) e nazionale;

- obiettivi regolamentari ambiziosi ma raggiungibili, con verifiche periodiche e clausole di revisione basate sull'andamento reale del mercato;

- adottare i VEEF sancendo l'indirizzo di neutralità tecnologica, riconoscere il contributo dei carburanti rinnovabili e delle tecnologie a basse emissioni, oltre a quello che può dare l'auto elettrica per le sue peculiarità funzionali;

- una riforma, sostenibile e di natura pluri-tecnologica, complessiva della fiscalità sull'auto, sul benchmark degli altri paesi europei, che elimini l'uso di incentivi pluriennali o a singhiozzo, quindi che accompagni il rinnovo armonico del parco circolante;

- un piano infrastrutturale per la produzione e la diffusione di tutti i vettori energetici defossilizzati con tempi, sostegno e responsabilità certi.

«Su molti di questi punti siamo d'accordo anche con chi oggi ha una visione diversa sulla revisione delle regole», conclude Artusi, «La differenza è che Federauto intende arrivare all'obiettivo senza lasciare indietro i consumatori, i lavoratori e le imprese della filiera. La transizione si vince insieme sul mercato, non sulla carta».

FEDERAUTO: il mercato dei veicoli industriali continua a scegliere il gasolio

Mentre le istituzioni europee continuano ad essere oggetto delle pressioni delle lobby che vogliono imporre un futuro solo a batteria per l'auto europea, il...

FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

Immatricolazioni di MOTRICI in Italia per Alimentazione — Aggiornamento archivi: 30/09/2026

	Settembre						Gennaio - Settembre					
Alimentazione	Set 2026	%	Set 2025	%	Var	Diff pp	Gen-Set 26	%	Gen-Set 25	%	Var	Diff pp
Diesel	834	96,86	871	96,24	-4,25	0,6	9.044	96,30	9.644	94,30	-6,22	2,0
Elettrico	22	2,56	20	2,21	10,00	0,3	211	2,25	467	4,57	-54,82	-2,3
GNC	5	0,58	14	1,55	-64,29	-1,0	117	1,25	101	0,99	15,84	0,3
Gasolio - GNL	0	0,00	0	0,00	0,00	0,0	0	0,00	1	0,01	-100,00	-0,0
GNL	0	0,00	0	0,00	0,00	0,0	0	0,00	3	0,03	-100,00	-0,0
Diesel + Elettrico	0	0,00	0	0,00	0,00	0,0	19	0,20	11	0,11	72,73	0,1
	861	100,00	905	100,00	-4,86		9.391	100,00	10.227	100,00	-8,17	

Immatricolazioni di MOTRICI in Italia per Fascia di PTT — Aggiornamento archivi: 30/09/2026

	Settembre						Gennaio - Settembre					
Fascia PTT	Set 2026	%	Set 2025	%	Var	Diff pp	Gen-Set 26	%	Gen-Set 25	%	Var	Diff pp
da 3,51Ton a 7,49Ton	103	11,96	87	9,61	18,39	2,35	1.118	11,91	1.364	13,34	-18,04	-1,43
da 7,5Ton a 16Ton	142	16,49	167	18,45	-14,97	-1,96	1.822	19,40	1.877	18,35	-2,93	1,05
oltre 16Ton	616	71,54	651	71,93	-5,38	-0,39	6.451	68,69	6.986	68,31	-7,66	0,38
	861	100,00	905	100,00	-4,86		9.391	100,00	10.227	100,00	-8,17	

Mentre le istituzioni europee continuano ad essere oggetto delle pressioni delle lobby che vogliono imporre un futuro solo a batteria per l'auto europea, il mercato dei veicoli industriali (ancora relativamente lontano dalla battaglia in corso) non sembra essere influenzato dalle polemiche in atto ed esprime con ferma continuità le sue propensioni.

A settembre, l'aumento stagionale delle immatricolazioni ha confermato, senza nemmeno aspettare il del decreto attuativo del fondo pluriennale autotrasporto, su numeri più importanti rispetto ai cali dei mesi estivi, che il gasolio è di gran lunga la motorizzazione

più gradita con una quota del 96,65% (97,27% YTD settembre) dei 2.060 veicoli immatricolati nel mese, nonostante il rialzo dei costi dei carburanti che aveva fatto predire un'erosione costante e inarrestabile delle trazioni storiche.

Per tutto l'anno, il gasolio non è mai andato sotto il 96% dei veicoli immatricolati. L'elettrico continua ad avere (nel cumulato 2026) una quota marginale di 1,23% con numeri significativamente più ridotti 255 (194 nel segmento <7,49 ton e 61 oltre 8 ton) rispetto i 490 del cumulato a settembre 2025.

Dal momento che, per quanto riguarda i pesi (il PTT) la parte del leone la fanno i mezzi oltre le 16 tonnellate è evidente che è nel segmento pesante che si concentra – come era prevedibile – la scelta del diesel e dell'HVO.

In attesa che sia conclusa la battaglia sulle auto, che le istituzioni europee affronteranno prevedibilmente ormai nel prossimo anno, e si metta mano alla più intricata questione dei veicoli industriali, con la revisione del regolamento UE2024/1610, quanto rilevato non lascia tranquilli costruttori e concessionari, ma nemmeno le imprese di autotrasporto.

Da parta nostra non possiamo che confermare la nostra fiducia nel mercato, se questo viene lasciato a funzionare secondo i suoi meccanismi e non condizionato da regolamenti astratti, dogmatici e che non considerano le differenti realtà dell'orografia, geografica ed economica, europea.

Commento tecnico – Mercato Veicoli Industriali Italia – Settembre 2026

Mercato totale. A settembre 2026 le immatricolazioni sono 2.060, in crescita del +3,15% su settembre 2025. Il mercato torna positivo dopo i cali di luglio (-0,72%) e agosto (-6,08%). Nei primi nove mesi le immatricolazioni sono 20.685 (+2,62%), in linea con il +2,57% di fine agosto: la crescita è contenuta ma stabile. Resta la divergenza tra i due segmenti. I trattori stradali crescono, mentre le motrici calano ancora, ma con l'intensità più bassa dell'anno.

Motrici. Il segmento registra 861 unità (-4,86%). È il calo più contenuto del 2026; solo giugno era stato positivo. Nei primi nove mesi le unità sono 9.391 (-8,17%), in lieve miglioramento rispetto al -8,52% di fine agosto.

Per fasce di peso il segnale più interessante viene dal segmento leggero (3,51-7,49t), che torna positivo con 103 unità (+18,39%) dopo i forti cali di luglio (-47,72%) e agosto (-32,14%). Il medio (7,5-16t) scende del -14,97% (142 unità) ed è tutto diesel. Il pesante (oltre 16t) cala del -5,38% (616 unità).

Il diesel vale il 96,86% del mix (-4,25%). L'elettrico sale a 22 unità (+10,00%) e torna positivo dopo i cali di luglio (-61,70%) e agosto (-70,27%). La crescita si concentra nel segmento leggero: 21 unità elettriche contro 13 (+61,54%), con una quota che sale al 20,39% dal 14,94%. È la prima crescita tendenziale significativa dell'elettrico leggero nel 2026. Bisognerà vedere nei prossimi mesi se si consolida, perché da inizio anno il dato resta molto negativo (194 contro 443, -56,21%). Nel pesante l'elettrico è quasi assente (1 unità contro 7). Il GNC scende a 5 unità (-64,29%) e sparisce del tutto dal segmento pesante.

Tra le carrozzerie, il cassone cresce del +2,64% (428 unità) e arriva al 49,71% di quota. Il furgone torna positivo (+11,11%, 70 unità) insieme al segmento leggero, ma da inizio anno resta a -39,28%. Cresce anche l'attrezzato (+14,04%), unica carrozzeria in crescita costante nel 2026 (+24,78% da inizio anno). La cisterna è stabile (65 unità). Calano invece pianale (-40,48%), betoniera (-20,45%), trasporto RSU (-14,29%) e isotermico (-10,14%).

Il noleggio motrici scende a 42 unità (-22,22%, quota al 4,88%). Il calo è più ampio di quello di agosto (-3,23%), ma resta lontano dai crolli di aprile e maggio. Da inizio anno il noleggio motrici è a -28,16% (528 contro 735), in miglioramento lento ma continuo. Cresce invece l'esente licenza (+19,12%, 81 unità).

Trattori stradali. Il comparto torna a crescere con 1.199 unità (+9,80%) dopo il lieve calo di agosto (-1,44%). Da inizio anno le unità sono 11.294 (+13,75%). Il diesel vale il 96,50% (+10,51%). Le alimentazioni alternative restano marginali: **Gasolio+GNL:** 14 unità (-26,32%), ma più che raddoppiato da inizio anno (66 contro 28, +135,71%); **GNC:** 19 unità (-5,00%); **Elettrico:** 9 unità (+50,00%), quasi raddoppiato da inizio anno (44 contro 23, +91,30%).

Il conto terzi vale il 92,58% e cresce del +10,01%. Il noleggio trattori si riprende con 56 unità (+3,70%) dopo il crollo di agosto (2 unità). Da inizio anno resta in crescita (+38,23%, 452 contro 327), ma frena rispetto ai mesi precedenti (+87,98% a giugno, +45,05% ad agosto). Il noleggio va ormai allo stesso modo nei due segmenti: crescita debole nei trattori, calo più contenuto nelle motrici.

Cenni sui brand. IVECO resta primo con 474 unità ma perde il -9,02%, e la sua quota scende al 23,01%. Nei trattori è solo sesto (164 unità, -12,77%). Tra i trattori la classifica di settembre è molto equilibrata: Mercedes è primo (211, -4,09%), seguito da MAN (201, +64,75%), Scania (170, +16,44%), DAF (168, +32,28%) e Volvo (165, -14,95%). Nel totale crescono in modo marcato MAN (+31,98%), DAF (+26,63%) e Renault Trucks (+20,33%), mentre calano Volvo (-12,86%) e Ford Trucks (-36,84%). FIAT sale a 16 unità (da 1), un dato ancora marginale ma il più alto dell'anno.

REGOLAMENTO CO2 – ARTUSI: «È NECESSARIO ASCOLTARE IL MERCATO E SUPERARE RIGIDITA' ED ASTRATTEZZE IDEOLOGICHE»

Il presidente di FEDERAUTO Massimo Artusi: «Revisionare i Regolamenti CO2 per decarbonizzare con obiettivi credibili. Obblighi rigidi sull'elettrificazione non decarbonizzano, consegnano il mercato ai costruttori extra europei colpendo le famiglie e le imprese».



«Raccontare la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 delle auto come una Commissione che "smentisce sé stessa", per effetto delle pressioni dell'industria, è una lettura inesatta che rivela la tendenza mediatica a confondere i fatti con le opinioni. E i fatti sono – oltre all'evidenze del mercato – che le Direzioni Generali della Commissione hanno la facoltà di

proporre riforme normative ma che Europarlamento e Consiglio – ossia le istituzioni elettive – hanno il potere di legiferare».

Così Massimo Artusi, presidente di Federauto, commenta le ricostruzioni di stampa su un documento interno della DG Clima UE diffuse in questi giorni.

«*Una nota preparatoria di una singola Direzione Generale – ispirata o preparata con il parere di qualche consulenza di cui non è certa né competenza né neutralità – non può rappresentare un benchmark legislativo per nessuno», prosegue Artusi. «È sorprendente che – allo stato attuale del dibattito sul Green Deal Automotive – si debbano ricordare veri e propri pilastri, come ad esempio che le Istituzioni UE funzionano in base a principi di equilibrio dei poteri, ove la Commissione UE – dopo aver elaborato una proposta normativa – è chiamata a fare sinergia con Stati Membri (Consiglio) e Parlamento, prima di scegliere l'indirizzo regolamentare definitivo. Ed è proprio questa la dinamica che ha portato alla flessibilità sugli obiettivi 2025, con il calcolo sulla media 2025-2027, non è stata di certo una concessione "sottobanco" della Commissione: l'hanno approvata nel 2025 il Parlamento e il Consiglio, al fine di evitare – in nome di astratti target sulle emissioni – sanzioni miliardarie a un'industria già in difficoltà. Ed è sempre questa la dinamica in corso che sta portando ad un complesso – ma terribilmente necessario – iter di revisione del Regolamento CO2 per i veicoli leggeri, che è qualcosa di ben diverso dalla banalità secondo cui "la Commissione smentisce sé stessa"*».

Federauto evidenzia come sia necessario dare una coerenza tra le misure regolamentari e i trend di mercato, chiarendo che nel primo semestre 2026 il market-share delle auto elettriche è inferiore al 20% nell'Unione europea – significa che a tutt'oggi 4 cittadini europei su 5 comprano auto termiche/ibride – e che in Italia (oltre ad altri 12 Paesi Membri) la quota delle auto elettriche registra percentuali a 1 cifra. «*La crescita c'è ed è positiva*», sottolinea il presidente, «*ma questi numeri dicono che la domanda non segue i tempi fissati per legge. Non siamo di fronte ad un complotto ma a tante famiglie e imprese che fanno i conti con prezzi d'acquisto elevati, una rete di ricarica disomogenea e spesso fuori uso, autonomie limitate, esigenze di spostamento dettate dal proprio stile di vita e valori dell'usato incerti. E finora il costo di questo divario lo hanno sostenuto in larga parte le reti di vendita, con auto-immatricolazioni e sconti per stare negli obiettivi dei costruttori, per non parlare degli incentivi statali a pioggia, a carico dei contribuenti*».

«*C'è poi un paradosso*», aggiunge Artusi. «*Proprio chi chiede di accelerare – magari promuovendo il cosiddetto "Acceleration Act" – riconosce che oggi i costruttori extra europei sono più competitivi sui costi, in ragione soprattutto del controllo pressoché totale delle materie prime e della loro lavorazione (chiedetevi perché!) che servono per costruire un'auto a batteria. Ciò significa che l'unico processo che accelererebbe un ulteriore obbligo rigido*

sull'auto elettrica è quello di consegnare a quei costruttori le quote di mercato che la Commissione UE dice di voler difendere».

Per Federauto la priorità non è rimettere in discussione i target di decarbonizzazione dell'automotive, ma renderla raggiungibile con una politica industriale, energetica e infrastrutturale europea che favorisca i flussi di persone e merci, quindi la filiera: produzione, distribuzione, utilizzo e riciclo.

Le proposte di FEDERAUTO sono:

- semplificazione normativa UE (ambiti, obblighi e prodotto) e nazionale;

- obiettivi regolamentari ambiziosi ma raggiungibili, con verifiche periodiche e clausole di revisione basate sull'andamento reale del mercato;

- adottare i VEEF sancendo l'indirizzo di neutralità tecnologica, riconoscere il contributo dei carburanti rinnovabili e delle tecnologie a basse emissioni, oltre a quello che può dare l'auto elettrica per le sue peculiarità funzionali;

- una riforma, sostenibile e di natura pluri-tecnologica, complessiva della fiscalità sull'auto, sul benchmark degli altri paesi europei, che elimini l'uso di incentivi pluriennali o a singhiozzo, quindi che accompagni il rinnovo armonico del parco circolante;

- un piano infrastrutturale per la produzione e la diffusione di tutti i vettori energetici defossilizzati con tempi, sostegno e responsabilità certi.

«*Su molti di questi punti siamo d'accordo anche con chi oggi ha una visione diversa sulla revisione delle regole*», conclude Artusi, «*La differenza è che Federauto intende arrivare all'obiettivo senza lasciare indietro i consumatori, i lavoratori e le imprese della filiera. La transizione si vince insieme sul mercato, non sulla carta*».

MOTORIONLINE

CO2, Artusi (Federauto): serve ascoltare il mercato

di **Redazione**6 Ottobre, 2026



Roma, 5 ottobre 2026 – “Raccontare la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 delle auto come una Commissione che ‘smentisce se stessa’, per effetto delle pressioni dell’industria, e una lettura inesatta che rivela la tendenza mediatica a confondere i fatti con le opinioni”. Cosi **Massimo Artusi**, presidente di **Federauto**, commenta le ricostruzioni di stampa su un documento interno della DG Clima UE diffuse nei giorni scorsi.

Le critiche di Artusi alla lettura mediatica della revisione

“I fatti sono, oltre alle evidenze del mercato, che le Direzioni Generali della Commissione hanno la facolta di proporre riforme normative ma che Europarlamento e Consiglio, ossia le istituzioni elettive, hanno il potere di legiferare”, prosegue Artusi. “Una nota preparatoria di una singola Direzione Generale non puo rappresentare un benchmark legislativo per nessuno”.

Il presidente di Federauto ricorda che le Istituzioni UE funzionano in base a principi di equilibrio dei poteri, in cui la Commissione europea, dopo aver elaborato una proposta normativa, e chiamata a fare sinergia con Stati Membri e Parlamento prima

di scegliere l'indirizzo regolamentare definitivo. E questa la dinamica, spiega Artusi, che ha portato alla **flessibilita sugli obiettivi 2025**, con il calcolo sulla media **2025-2027** approvato nel 2025 da Parlamento e Consiglio per evitare sanzioni miliardarie a un'industria gia in difficolta, ed e la stessa dinamica che sta portando al complesso iter di revisione del Regolamento CO2 per i veicoli leggeri.

Il mercato delle auto elettriche in Europa e in Italia

Federauto evidenzia la necessita di dare coerenza tra le misure regolamentari e i trend di mercato, segnalando che nel **primo semestre 2026** la quota di mercato delle auto elettriche e inferiore al **20%** nell'Unione europea, il che significa che a tutt'oggi **4 cittadini europei su 5** comprano auto termiche o ibride. In Italia, oltre ad altri 12 Paesi membri, la quota delle auto elettriche registra percentuali a una sola cifra.

"La crescita c'e ed e positiva", sottolinea Artusi, "ma questi numeri dicono che la domanda non segue i tempi fissati per legge. Non siamo di fronte a un complotto ma a tante famiglie e imprese che fanno i conti con prezzi d'acquisto elevati, una rete di ricarica disomogenea e spesso fuori uso, autonomie limitate, esigenze di spostamento dettate dal proprio stile di vita e valori dell'usato incerti". Secondo Federauto, il costo di questo divario e stato finora sostenuto in larga parte dalle reti di vendita, con auto-immatricolazioni e sconti per restare negli obiettivi dei costruttori, oltre agli incentivi statali a carico dei contribuenti.

Il paradosso della competitivita extra-europea

"C'e poi un paradosso", aggiunge Artusi. "Proprio chi chiede di accelerare, magari promuovendo il cosiddetto Acceleration Act, riconosce che oggi i costruttori extra europei sono piu competitivi sui costi, in ragione soprattutto del controllo pressoche totale delle materie prime e della loro lavorazione che servono per costruire un'auto a batteria. Cio significa che l'unico processo che accelererebbe un ulteriore obbligo rigido sull'auto elettrica e quello di consegnare a quei costruttori le quote di mercato che la Commissione UE dice di voler difendere".

Le proposte di Federauto per la revisione del Regolamento CO2

Per Federauto la priorita non e rimettere in discussione i target di decarbonizzazione dell'automotive, ma renderli raggiungibili con una politica industriale, energetica e infrastrutturale europea che favorisca i flussi di persone e merci, quindi l'intera filiera: produzione, distribuzione, utilizzo e riciclo. Le proposte dell'associazione sono cinque: **semplificazione normativa** UE e nazionale; **obiettivi regolamentari ambiziosi ma raggiungibili**, con verifiche periodiche e clausole di revisione basate sull'andamento reale del mercato; adozione dei **VEEF** con un indirizzo di neutralita

tecnologica, che riconosca il contributo dei carburanti rinnovabili e delle tecnologie a basse emissioni accanto a quello dell'auto elettrica; una **riforma complessiva e pluri-tecnologica della fiscalita sull'auto**, sul benchmark degli altri Paesi europei, che elimini gli incentivi pluriennali o a singhiozzo e accompagni il rinnovo armonico del parco circolante; un **piano infrastrutturale** per la produzione e la diffusione di tutti i vettori energetici defossilizzati con tempi, sostegno e responsabilita certi.

"Su molti di questi punti siamo d'accordo anche con chi oggi ha una visione diversa sulla revisione delle regole", conclude Artusi. "La differenza e che Federauto intende arrivare all'obiettivo senza lasciare indietro i consumatori, i lavoratori e le imprese della filiera. La transizione si vince insieme sul mercato, non sulla carta".

Domande frequenti sulla revisione del Regolamento CO2

Chi e Massimo Artusi?

Massimo Artusi e il presidente di Federauto, l'associazione italiana dei concessionari e distributori di veicoli, che rappresenta le reti di vendita automobilistiche nel confronto con istituzioni e case costruttrici.

Qual e la posizione di Federauto sulla revisione del Regolamento CO2?

Federauto chiede di rendere i target di decarbonizzazione raggiungibili attraverso una politica industriale, energetica e infrastrutturale europea, senza mettere in discussione gli obiettivi ma rendendoli coerenti con i reali trend di mercato.

Qual e la quota di mercato delle auto elettriche in Europa nel 2026?

Secondo Federauto, nel primo semestre 2026 la quota di mercato delle auto elettriche nell'Unione europea e inferiore al 20%, mentre in Italia e in altri 12 Paesi membri registra percentuali a una sola cifra.

Cosa propone Federauto per riformare il Regolamento CO2?

Federauto propone semplificazione normativa, obiettivi ambiziosi ma raggiungibili con clausole di revisione, l'adozione dei VEEF con neutralita tecnologica, una riforma pluri-tecnologica della fiscalita sull'auto e un piano infrastrutturale per i vettori energetici defossilizzati.

Cosa sono stati gli obiettivi 2025 sulle emissioni di CO2?

Sono la flessibilita approvata nel 2025 da Parlamento e Consiglio europei, che consente di calcolare gli obiettivi di CO2 sulla media del triennio 2025-2027 invece che sul solo 2025, per evitare sanzioni miliardarie a un'industria in difficolta.

Chi sostiene oggi il costo del divario tra obiettivi normativi e domanda di mercato?

Secondo Federauto, il costo e stato finora sostenuto in larga parte dalle reti di vendita, attraverso auto-immatricolazioni e sconti per rispettare gli obiettivi dei costruttori, oltre che dai contribuenti tramite gli incentivi statali.

IL GIORNALE D'ITALIA
Il Quotidiano Indipendente

Federauto sollecita l'UE sulla revisione del Regolamento CO2; focus su obiettivi credibili e neutralità tecnologica

Il presidente Artusi evidenzia che la quota dell'elettrico resta sotto il 20% in Europa e chiede di riconsiderare i vincoli per evitare svantaggi

05 Ottobre 2026

Il presidente di **Federauto**, **Massimo Artusi**, interviene per fare chiarezza sulle recenti indiscrezioni di stampa riguardanti una nota preparatoria della **Direzione Generale Clima della Commissione UE**: *"Raccontare la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 delle auto come una Commissione che "smentisce sé stessa", per effetto delle pressioni dell'industria, è una lettura inesatta che rivela la tendenza mediatica a confondere i fatti con le opinioni. E i fatti sono che le Direzioni Generali della Commissione hanno la facoltà di proporre riforme normative ma che Europarlamento e Consiglio – ossia le istituzioni elettive – hanno il potere di legiferare".*

Secondo l'associazione, l'**iter di revisione** è un passaggio istituzionale necessario per riallineare i **vincoli normativi** alle dinamiche reali del mercato automotive. Nel primo semestre del 2026, la quota di mercato delle vetture totalmente elettriche nell'**Unione europea** è rimasta sotto la soglia del **20**%, registrando valori a una cifra in **Italia** e in altri dodici Paesi membri. Un dato che conferma come quattro consumatori europei su cinque continuino a orientarsi verso motorizzazioni termiche o ibride.

"Non siamo di fronte ad un complotto ma a tante famiglie e imprese che fanno i conti con prezzi d'acquisto elevati, una rete di ricarica disomogenea e spesso fuori uso, autonomie limitate, esigenze di spostamento dettate dal proprio stile di vita e valori dell'usato incerti", sottolinea **Artusi**, ricordando che il divario tra target e vendite è stato finora compensato dalle reti di distribuzione con sconti e auto-immatricolazioni.

Federauto evidenzia inoltre il rischio di una dipendenza strategica dai costruttori **extra-europei**, avvantaggiati dal controllo della filiera delle materie prime per le batterie. La proposta dell'organizzazione non mira a rimettere in discussione la decarbonizzazione del settore, ma a garantirne la **sostenibilità** attraverso una politica industriale **pluri-tecnologica**. Tra i punti programmatici indicati figurano la semplificazione normativa, l'adozione di clausole di revisione periodica collegate ai dati di vendita reali e la valorizzazione dei **carburanti rinnovabili**. Completa il quadro la richiesta di un piano infrastrutturale per tutti i vettori energetici **defossilizzati** e di una riforma strutturale della fiscalità dell'auto. *"La transizione si vince insieme sul mercato, non sulla carta"*, conclude **Artusi**.

Mobilità .NEWS

Normative UE sulle auto: Federauto chiede flessibilità

Massimo Artusi interviene sul dibattito emissioni

Il presidente di Federauto **Massimo Artusi** è intervenuto il 5 ottobre a Roma sul dibattito relativo alla revisione del regolamento europeo sulle emissioni di anidride carbonica dei veicoli. L'associazione dei concessionari italiani ha contestato le recenti ricostruzioni mediatiche sulle norme comunitarie, precisando come l'iter legislativo tra Commissione, Parlamento e Consiglio dell'Unione Europea risponda a precise dinamiche istituzionali di equilibrio istituzionale e non a ripensamenti improvvisi. Con una quota di mercato delle vetture totalmente elettriche che stenta a superare il venti per cento nell'area comunitaria e resta ancorata a cifre singole in Italia, l'organizzazione dei distributori evidenzia la necessità imperativa di riallineare le scadenze normative alle reali capacita d'acquisto dei consumatori e allo stato delle infrastrutture di ricarica.

La posizione di Federauto sottolinea come un'accelerazione forzata verso la sola elettrificazione rischi di penalizzare l'industria automobilistica continentale e la rete distributiva, avvantaggiando i competitor extraeuropei leader nella gestione delle materie prime critiche. L'associazione propone una strategia fondata sulla reale neutralità tecnologica, chiedendo di valorizzare i carburanti rinnovabili, i vettori energetici de-fossilizzati e i veicoli a basse emissioni per accompagnare il rinnovo del parco circolante. I concessionari sollecitano inoltre una riforma strutturale della fiscalità sul comparto automotive e una semplificazione burocratica condivisa tra le istituzioni europee e quelle nazionali.

L'adeguamento delle politiche ambientali alle dinamiche di mercato rappresenta una condizione cruciale per garantire la sostenibilità economica della filiera dei trasporti e preservare la competitività industriale europea. Un piano infrastrutturale omogeneo per la distribuzione dei diversi carburanti puliti consentirà di ridurre le emissioni senza compromettere la continuità operativa delle aziende di logistica e la libertà di spostamento dei cittadini.

MILANOTODAY

ECONOMIA

Il 13 ottobre a Milano il Tavolo di #FORUMAutoMotive. “Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L’ora delle scelte”

La crisi del settore, la transizione e la competitività al centro del confronto tra istituzioni, imprese, sindacati e filiera



Martedì 13 ottobre torna **#FORUMAutoMotive con il Tavolo sul tema “Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte”**, ospitato nella sede dell’Automobile Club Milano, in Corso Venezia 43. L’accredito e il welcome coffee sono previsti dalle 14.00; i lavori inizieranno alle 14.30. Il confronto riunirà rappresentanti delle istituzioni, dell’industria, del mondo sindacale e delle associazioni della filiera per discutere sulle conseguenze drammatiche che si toccano con mano a causa delle decisioni prese a Bruxelles (e non solo) e sulle prospettive che si palesano per il “Sistema automotive”.

“*Quando è partita la spinta ideologica della transizione, sostenuta dall’Europa e accolta passivamente dalla maggior parte dei costruttori, #FORUMAutoMotive ha subito lanciato l’allarme sulle prevedibili conseguenze per il settore, determinate da scelte dettate da un’imposizione politica, che ora sono drammaticamente sotto gli occhi di tutti. Le decisioni sono state prese senza ascoltare gli automobilisti, senza chiedersi che cosa volessero e soprattutto che cosa potessero permettersi di acquistare. È mancata una valutazione realistica della sostenibilità: non può essere considerata soltanto sul piano ambientale, ma deve essere anche economica e sociale. E poi: perché calcolare le emissioni solo allo scarico? Ora il settore automotive europeo è oltre il punto di non ritorno e bravi i gruppi cinesi che ne hanno approfittato, andando incontro alle reali richieste del mercato con un’offerta non solo elettrica, ma variegata e soprattutto alla*

portata dal punto di vista economico. Ecco perché l'ora delle decisioni di buon senso non è più rinviabile. Servono pragmatismo e una strategia che tengano insieme tutela ambientale, apertura a tutte le tecnologie virtuose in fatto di alimentazioni, competitività industriale, salvaguardia dell'occupazione e accessibilità alla mobilità secondo le esigenze del mercato. A essere in gioco sono tenuta, patrimonio e tradizione dell'automotive europeo", osserva Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive.

Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali di Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, e Geronimo La Russa, presidente di Automobile Club d'Italia. Seguirà l'intervento di Pierluigi Bonora. Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, presenterà l'ultimo aggiornamento del "Global Automotive Outlook" della società. È previsto inoltre il saluto di Carlo Fidanza, Capo delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e membro della Commissione TRAN.

Il primo confronto, "Politica italiana, imprenditori e sindacati a ruota libera", coinvolgerà Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei deputati; Alessandro Cattaneo, Responsabile Dipartimenti di Forza Italia; Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive; Davide Sperti, segretario generale UILM; Barbara Arsieni, responsabile dell'Ufficio Internazionale FIM-CISL, che ha partecipato alla giornata di mobilitazione dei 180.000 lavoratori tedeschi dell'industria automotive.

A seguire, il Tavolo di #FORUMAutoMotive "Basta con le parole. Subito i fatti!" - coordinato da Pierluigi Bonora con Pier Luigi Del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet & Mobility, e Andrea Taschini, advisor e manager automotive - metterà a confronto i rappresentanti delle principali realtà della filiera. Sono annunciati Massimo Artusi (Federauto), Maria Rosa Baroni (NGV), Simonpaolo Buongiardino (Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione), Pier Francesco Caliari e Attilio Pogliani (Associazione Italiana Concessionari Moto), Matteo Cimenti (Federchimica Assogasliquidi), Franco Del Manso (UNEM), Italo Folonari (ANIASA), Giovanni Panico (Assogomma), Roberto Pietrantonio (UNRAE), Fabio Pressi (Motus-E), Toni Purcaro (DEKRA), Roberto Vavassori (ANFIA) e Mario Verna, general manager di Queen Car Torino.
Il programma si concluderà con le domande dalla platea.

LA NUOVA
Nuova Sardegna

Mobilità, a #FORUMAutoMotive la necessità delle scelte dell'Europa

14 ottobre 2026

Milano, 14 ott. (Adnkronos) - La crisi dell'automotive europeo non è arrivata all'improvviso. E' la considerazione con cui si è aperto a Milano il Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive, in cui Pierluigi Bonora, giornalista e promotore dell'evento, ha ricordato come il Forum avesse "indicato con largo anticipo i rischi di una transizione impostata su una sola direzione tecnologica e sostenuta da norme che, nella sua lettura, si sono rivelate un boomerang, mentre la concorrenza cinese avanzava". "Oggi - ha osservato - la crisi investe il sistema nel suo insieme: chiusure industriali, occupazione a rischio e ricadute del quadro geopolitico sui costi per i cittadini. Nel richiamo all'attualità, Bonora ha collegato la discussione alle trattative UE-Cina e alle ipotesi di limitare le importazioni di modelli ibridi. Ha inoltre citato i segnali di revisione del Green Deal arrivati da Emmanuel Macron, sottolineando che "il ripensamento non è accompagnato da scuse per i danni che, secondo la sua ricostruzione, l'impostazione precedente ha provocato a stabilimenti e occupazione". Nel saluto istituzionale, Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, si è detto lieto di ospitare il confronto e ha richiamato la necessità di rimettere i cittadini al centro. Per Meda, la libertà di scelta e quella tecnologica devono guidare il futuro della mobilità, senza che le decisioni siano dettate da un'impostazione ideologica. "Purtroppo - ha concluso – si sono chiuse le stalle quando i buoi era già scappati". Il quadro competitivo presentato da Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, restituisce la misura della pressione sul settore. Nel 2026 l'automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice pari a 74. Nel campione analizzato, il 60% ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. A pesare sono anche i tempi: sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro i 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. La competizione si riflette sui margini e sull'utilizzo degli impianti: la redditività delle case europee è indicata al 7,8% di Ebitda e sarebbe stata del 9% in assenza dei dazi; i fornitori si attestano intorno all'11%. La capacità produttiva utilizzata solo in parte apre intanto spazi per gli investimenti cinesi in Europa. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Gli Oem cinesi prevedono inoltre di rinnovare dal 50 al 100% dei volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori

tradizionali. “L’intelligenza artificiale - ha spiegato Cordone – è insieme fattore di discontinuità e opportunità d’investimento. Ma la crescita non può contare soltanto su nuove tecnologie: appena il 20% degli operatori indica il prodotto tra le leve su cui puntare". Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d’Italia al Parlamento Europeo e Membro della Commissione Tran (Trasporti e turismo) ha riconosciuto che "il pacchetto europeo ha aperto una finestra", ma ha giudicato "insufficienti le scelte della Commissione UE sulla CO2". Nel panel dedicato a politica, imprese e sindacati, Alberto Gusmeroli, Presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, ha richiamato un pacchetto di 15 interventi e chiesto di frenare l’avanzata cinese, accelerare le decisioni europee e lasciare al settore più libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità, Gusmeroli ha indicato “auto più semplici e accessibili”, citato “la strategia ibrida di Toyota” e ha criticato “un sistema fondato su scadenze e sanzioni”. Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di Omr Automotive, ha riportato il confronto sui costi e sulla capacità produttiva: in Cina, ha osservato, “l’energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l’anno”. Bonometti ha poi chiesto “di legare l’accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70% e di definire un prezzo europeo dell’energia non indicizzato al gas”. Nel Tavolo 'Basta con le parole. Subito i fatti!' Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha descritto un’industria che produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre il Presidente di Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, Simonpaolo Buongiardino, ha ricondotto la crisi a una scelta politica che, a suo giudizio, ha messo ai margini l’automotive europeo. “Le reti di vendita - ha ricordato - possono commercializzare soltanto i modelli che i costruttori rendono disponibili”. Maria Rosa Baroni, presidente di Ngv Italy, ha chiesto una transizione tecnologicamente neutrale e ha annunciato per il 10 novembre a Bruxelles la presentazione di un manifesto promosso con Osservatorio, Federauto, Confartigianato e Unem, alla presenza di europarlamentari di tutti gli schieramenti. Al centro, anche la competitività del trasporto pesante in un Paese come l’Italia. Sul ruolo dei carburanti alternativi, Matteo Cimenti, Presidente di Federchimica-Assogasliquidi, ha richiamato la tenuta delle immatricolazioni a GPL e il sostegno al retrofit: 20 milioni di euro in cinque anni, una dotazione limitata rispetto ad altri interventi, ma capace, secondo i dati presentati, di produrre risparmi tangibili per gli utenti. Franco Del Manso, Affari Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, ha ricordato le proposte di Unem per valorizzare biocarburanti e bioraffinerie, mentre Cimenti ha insistito sulla possibilità di sostituire il parco circolante con più soluzioni. Il Presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha messo in guardia dal passare da un estremo all’altro: “Mantenere l’auto elettrica tra le opzioni e ridurre la frammentazione normativa, che alimenta l’incertezza dei consumatori e, nel noleggio a lungo termine, si riflette sui canoni”. Le ricadute si estendono peraltro all’intera filiera. Giovanni Panico, recentemente nominato direttore di Assogomma, ha ricordato il peso del comparto della gomma, che rappresenta circa 200.000 addetti e ha un legame diretto con l’automotive.Per questo Assogomma chiede che la gomma sia riconosciuta come materiale strategico e critico e che l’Europa acceleri le decisioni.

Toni Purcaro, Presidente di DEKRA, ha richiamato a sua volta il bisogno di regole stabili: le aziende che operano su mercati diversi devono orientarsi fra normative e certificazioni, e la volatilità delle scelte rende più difficile programmare investimenti.

Moneta
Il dritto e il rovescio dell'economia

ECONOMIA POLITICA

Crisi a quattro ruote: che cosa aspettarsi con la tregua Ue-Cina sulle auto ibride

L’import da Pechino è destinato a essere dimezzato a 350mila veicoli l’anno, rischio listini più salati e i consumatori potrebbero riscoprirei motori tradizionali. Anfia: «Ora approccio tecnologicamente neutrale»

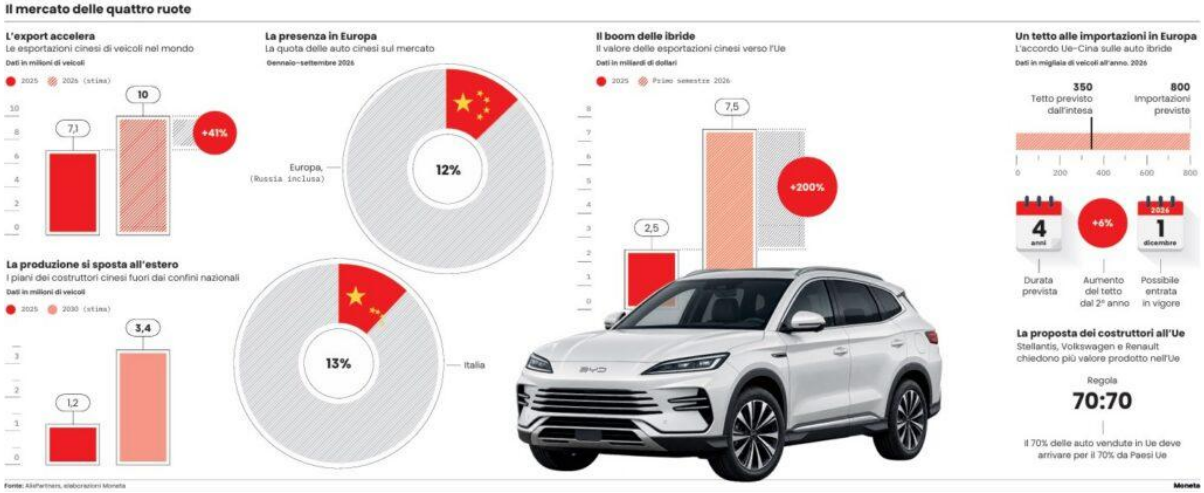


Pierluigi Bonora

18 Ottobre 2026

«Per i cittadini, meno offerta significa meno scelta e listini più alti, sul nuovo come sull’usato. In un Paese con uno dei parchi auto circolanti più anziani d’Europa, frenare l’ingresso a vetture ibride accessibili vuol dire rallentare la sostituzione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri, allontanando anche il raggiungimento di quegli obiettivi di decarbonizzazione, le cui dogmatiche regole sono all’origine anche di questa disfunzionalità, toccando la tecnologia che oggi gli italiani scelgono di più». È la reazione a caldo espressa da Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana che riunisce i concessionari di veicoli, all’**accordo tra Unione europea e Cina, che dovrebbe essere definito entro dicembre**, allo scopo di **limitare l’esportazione da Pechino** verso il Vecchio Continente di **vetture con alimentazioni ibride** (un mix tra endotermico ed elettrico) e ibride plug-in (si può scegliere se viaggiare con i carburanti tradizionali oppure con la sola batteria da ricaricare alle colonnine).

L’intesa Ue-Cina prevede che l’afflusso di veicoli ibridi cinesi **sarà limitato a 350 mila l’anno rispetto alle 800 mila unità previste in arrivo per la fine del 2026**, come hanno indicato fonti europee direttamente coinvolte nel negoziato commerciale. Un’operazione, tengono a sottolineare a Bruxelles, non da intendere come una chiusura di mercato, ma che si pone l’obiettivo di «moderare l’export cinese verso l’Unione europea».



Secondo il presidente di Federauto, i cui associati ogni giorno vengono a contatto diretto con i consumatori e che hanno il loro business proprio nella vendita dei veicoli, «quello che si è capito riguarda il fatto che si tratta di una misura di protezione temporanea dei costruttori europei, ma che ha senso solo se accompagnata da una politica industriale ed energetica coerente con l’urgente e pragmatica revisione del Green Deal Automotive: investimenti, competitività dei costi, un quadro sulle emissioni realistico e neutrale rispetto alle tecnologie. Altrimenti si continua a navigare a vista, puntando a guadagnare tempo, senza una vera prospettiva strategica di rilancio dell’industria europea». Precisa ancora Artusi: «Questo accordo, per quanto ne sappiamo al momento, genererà un impatto critico sulla filiera perché limita i volumi, anziché agire sulle condizioni di concorrenza, finendo per scaricare il costo sulla distribuzione e sul cliente finale. Saranno pertanto necessarie regole transitorie chiare per ordini e contratti già sottoscritti nonché criteri di ripartizione dei volumi trasparenti che non penalizzano le reti più piccole».

Dettagli da definire

Da parte di Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l’Associazione della filiera italiana automotive, «quello tra Bruxelles e Pechino è da considerare un accordo positivo, anche se si devono ancora conoscere tutti i dettagli, in particolare sull’inclusione, insieme alle offerte full-hybrid e plug-in, delle motorizzazioni mild-hybrid, tecnologia che in Italia va molto forte e che, a questo punto, è necessario sia compresa all’interno del pacchetto». Per mild-hybrid, o ibrido leggero, si intende quel sistema che affianca a un propulsore a benzina o diesel un piccolo motore elettrico, il quale non è però in grado di muovere la vettura. Il full-hybrid, invece, è dotato di una doppia propulsione in virtù della quale quella endotermica e quella elettrica possono lavorare insieme o separatamente, ma senza l’utilizzo della ricarica con la spina.
«Quello che occorre – il messaggio di Giorda – è un approccio tecnologicamente neutrale. Inoltre, bisogna guardare anche ai veicoli commerciali leggeri sui quali i costruttori cinesi stanno lavorando molto». E una volta limitato – o meglio, dimezzato – l’accesso alle automobili ibride e ibride ricaricabili del Dragone?
«Tendenzialmente – risponde il direttore generale di Anfia – alla luce di una limitazione all’esportazione dei veicoli in oggetto, potrebbe verificarsi un innalzamento dei prezzi delle vetture cinesi in arrivo sul mercato continentale. Da qui una possibile maggiore attenzione dei clienti verso i prodotti più tradizionali. I prezzi bassi dell’offerta cinese trovano le loro ragioni dalle condizioni economiche competitive a Pechino non paragonabile a quelle europee».

Ciò che settore e mercato sollecitano, a questo punto, è che da Bruxelles si faccia rapidamente **chiarezza sui contenuti dell'accordo** siglato dall'eurocommissario al Commercio, Maros Sefcovic, con l'analogo ministro cinese Wang Wentao. Tutto questo, insomma, è fondamentale affinché le reti commerciali europee e gli stessi costruttori di automobili adeguino le rispettive strategie.

Nel primo semestre dell'anno, in proposito, **la quota di mercato dei marchi cinesi in Europa si è attestata al 14% per i veicoli ibridi** (in crescita rispetto al 2% del 2024) e al 25% per quelli ibridi plug-in (rispetto al 2% del 2024). Acea, l'Associazione dei costruttori europei di veicoli, proprio per questo avverte che «l'annuncio dell'accordo Ue-Cina può contribuire a favorire, in modo ordinato, la transizione verso una nuova fase della presenza cinese sul mercato europeo e ciò risponde agli interessi a lungo termine di tutte le parti interessate».

Immatricolazioni

Dai dati relativi alle immatricolazioni risulta chiaro che in Europa l'opzione dei modelli ibridi plug-in risulti gradita. Una spiegazione, in proposito, arriva da Stefano Aversa, presidente di AlixPartners per la Regione Emea e vicepresidente globale della società di consulenza. «Queste vetture – afferma – nella stragrande maggioranza dei casi, almeno per il 60%-70%, non vengono mai caricate alla spina, viaggiando quindi con la propulsione endotermica. Quindi, con tutti i vantaggi fiscali previsti, ma non quelli relativi alla riduzione della CO2. Per di più, queste macchine si portano dietro delle batterie molto pesanti. A questo punto, la tassazione più conveniente gioca a favore del mercato di questo tipo di auto».

ANSA.it

RUBRICHE

Federauto, 'strumentale parlare di inganno su ibridi plug-in'

'Servono tutte le tecnologie per decarbonizzare'



Federauto, la Federazione Italiana dei concessionari di autoveicoli, giudica la proposta di Transport & Environment sulle emissioni degli ibridi plug-in "strumentale a una visione mono-tecnologica, tutta orientata a promuovere la sola alimentazione full-electric". Secondo T&E, le auto ibride plug-in emettono in media sei volte di più rispetto ai test ufficiali.

Federauto ribadisce la necessità di "promuovere tutte le tecnologie utili alla decarbonizzazione, nel rispetto della neutralità tecnologica e delle reali dinamiche di mercato" e chiede ai legislatori europei di congelare ai valori 2025-2026 il fattore di utilità degli ibridi plug-in (Phev), evitando la seconda fase di revisione prevista da novembre 2026.Secondo il presidente Massimo Artusi, le maggiori emissioni rilevate nell'uso reale rispetto ai dati ufficiali dipendono anche dalla scarsa frequenza di ricarica dei veicoli e dalla carenza delle infrastrutture necessarie a ottimizzarne l'utilizzo.

Federauto sottolinea inoltre l'inadeguatezza di un unico fattore di utilità per tutti i Paesi europei, sostenendo l'introduzione di parametri nazionali che tengano conto delle abitudini di guida, della diffusione delle auto aziendali e della disponibilità di ricarica. Federauto evidenzia anche la necessità di riconoscere il contributo dei carburanti rinnovabili, come biocarburanti avanzati, Hvo ed e-fuel, nella riduzione delle emissioni delle motorizzazioni ibride.

In Italia, i phev - ricorda Federauto - rappresentano ormai oltre il 10% delle nuove immatricolazioni, una quota superiore all'8% delle auto full-electric. Penalizzare questa tecnologia, secondo Federauto, rischia di aumentare i prezzi, ridurre l'accesso ai benefici fiscali e spingere i clienti verso le motorizzazioni tradizionali, rallentando il rinnovo di un parco circolante europeo con un'età media di quasi 13 anni. A ostacolare la transizione contribuiscono anche i ritardi infrastrutturali: in Italia, un punto di ricarica pubblico su otto installato è ancora in attesa di allacciamento. (ANSA).

affaritaliani

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino
Direttore responsabile Marco Scotti

- Economia
- Corporate
- Politica
- Esteri
- News
- Salute
- Sport
- AI TV
- Abbonati



Tendenze

- Ucraina
- Guerra iran
- Proteste tir
- Scontri milano
- Garlasco
- Ascolti tv

Meteo
Oroscopo

affaritalian

affaritaliani

Ibridi plug-in, FEDERAUTO chiede lo stop alle nuove regole UE



Auto plug-in, emissioni reali e regole UE: il confronto tra FEDERAUTO e T&E sulla decarbonizzazione e sulle infrastrutture.

Si riapre il dibattito sulle emissioni degli **ibridi plug-in**. **FEDERAUTO**, la Federazione Italiana dei Concessionari di Autoveicoli, respinge le critiche avanzate da **Transport & Environment (T&E)** e contesta un approccio alla decarbonizzazione che, a suo giudizio, privilegia soltanto le automobili completamente elettriche. Il confronto riguarda soprattutto la distanza tra i valori di omologazione delle auto PHEV e le emissioni registrate nell'utilizzo quotidiano. Per i concessionari, le diverse tecnologie possono contribuire a tagliare la **CO2**, a condizione di considerare disponibilità di ricarica, comportamenti degli automobilisti e caratteristiche dei singoli mercati. La federazione invita quindi le istituzioni europee a definire regole che accompagnino il rinnovo del parco circolante.

Fattore di utilità: la richiesta di FEDERAUTO all'UE

La questione centrale è il **fattore di utilità**, il parametro che stima la quota dei chilometri percorsi in modalità elettrica dai veicoli ibridi ricaricabili e influisce sul calcolo delle emissioni ufficiali. FEDERAUTO chiede all'Unione europea di **congelare i valori 2025-2026**, rinunciando alla seconda fase della correzione indicata per novembre 2026 nel dibattito sul Pacchetto Automotive. Una riduzione della percorrenza elettrica attribuita ai modelli potrebbe determinare valori omologati di CO2 più elevati, pur senza cambiare il funzionamento delle auto. Secondo l'associazione, il risultato rischia di riflettersi sui benefici fiscali, sui listini e sulle scelte dei consumatori, favorendo il ritorno verso vetture con motorizzazioni termiche tradizionali.

Artusi: i PHEV vanno ricaricati con regolarità

«Evocare scandali ai danni di presunti consumatori ingannati, come se ci fosse un nuovo Dieselgate è fuorviante», dichiara **Massimo Artusi**, presidente di FEDERAUTO. L'associazione sottolinea che i **PHEV** sono omologati secondo procedure europee, mentre le prestazioni ambientali effettive dipendono anche dalla frequenza con cui i proprietari collegano l'auto alla presa. Artusi ritiene poco rappresentativo utilizzare un unico fattore di utilità in tutta l'Europa. La disponibilità di punti di ricarica, l'incidenza delle flotte aziendali e i tragitti abituali cambiano da Paese a Paese. Da qui la proposta di valutare parametri nazionali più vicini agli utilizzi reali, senza sottrarre importanza alla raccolta di dati sulle emissioni su strada.

Carburanti rinnovabili e neutralità tecnologica

Nel confronto sulle politiche climatiche FEDERAUTO richiama anche il possibile ruolo dei **carburanti rinnovabili**, come biocarburanti avanzati, HVO ed e-fuel, impiegabili nella componente termica di alcune motorizzazioni. La federazione chiede che questo contributo sia considerato nelle regole europee, in coerenza con il principio di **neutralità tecnologica**. Si tratta tuttavia di un piano diverso dalle emissioni allo scarico: l'effettivo vantaggio climatico dei carburanti dipende dalla loro filiera produttiva e dalla metodologia con cui viene valutato il ciclo di vita. È uno dei punti su cui si concentra il confronto tra chi sostiene una pluralità di soluzioni e chi considera prioritario il passaggio all'elettrico puro.

Mercato italiano e rete di ricarica: le priorità

Artusi osserva che in Italia le ibride plug-in rappresentano ormai oltre un'auto nuova su dieci, contro una quota delle full electric che nel comunicato viene collocata attorno all'8%. Per FEDERAUTO, penalizzare questa alimentazione potrebbe rallentare la sostituzione delle vetture più datate. Il presidente ricorda che il parco auto europeo ha un'età media prossima ai 13 anni. Resta aperto il nodo delle **infrastrutture di ricarica**. Secondo la federazione, in Italia una parte dei punti pubblici già installati attende ancora il collegamento alla rete: un limite che può ridurre la convenienza pratica di usare spesso la modalità elettrica. L'associazione sollecita perciò interventi sulla ricarica domestica, aziendale e autostradale. Tre le richieste rivolte ai legislatori: fermare la seconda

revisione del fattore di utilità, riconoscere il possibile contributo dei combustibili a basse emissioni e accelerare l'attivazione delle colonnine. I concessionari, conclude Artusi, sono pronti a informare gli automobilisti sul corretto impiego degli **ibridi plug-in**. La sfida rimane conciliare obiettivi climatici, regole verificabili e condizioni reali di utilizzo.

Ibridi plug-in, FEDERAUTO: “servono tutte le tecnologie per decarbonizzare”

19 Ottobre 2026



Ibridi plug-in, FEDERAUTO: "Strumentale parlare di inganno. Servono tutte le tecnologie per decarbonizzare. L'UE congeli la revisione del fattore di utilità"

FEDERAUTO, la Federazione Italiana dei Concessionari di Autoveicoli, respinge la lettura proposta ieri da Transport & Environment sulle emissioni degli ibridi plug-in, giudicandola strumentale ad una visione mono-tecnologica, tutta orientata a promuovere la sola alimentazione full-electric.

FEDERAUTO ribadisce la necessità di promuovere tutte le tecnologie in grado di concorrere alla decarbonizzazione, tenendo conto non tanto di scelte manicheistiche a favore di questa o quella tecnologia, quanto delle reali tendenze del mercato.

Essendo evidente il contributo che ogni processo di ibridizzazione dei propulsori può dare per ridurre le emissioni di CO2, nel merito Federauto chiede ai legislatori europei di congelare la

seconda fase di revisione del "fattore di utilità", prevista da novembre 2026 dal Pacchetto Automotive in discussione a Bruxelles.

"*Evocare scandali ai danni di presunti consumatori ingannati, come se ci fosse un nuovo Dieselgate è fuorviante e ingeneroso verso chi produce, vende e acquista questi veicoli",* dichiara Massimo Artusi, Presidente di FEDERAUTO*.*

"I PHEV sono omologati secondo regole europee trasparenti. Se nell'uso reale emettono più del dato ufficiale, è perché vengono ricaricati troppo poco, anche a causa della ormai consolidata carenza delle condizioni abilitanti per ottimizzare questo genere di tecnologie. Questo è un tema di funzionalità, comportamenti, infrastrutture e regole, non di tecnologia".

"*Occorre essere corretti nel definire la metodologia, quando si fanno i necessari approfondimenti di merito* – ha aggiunto Artusi – *Il fattore di utilità applicato a tutta Europa mediante una media unica non è credibile, in quanto le abitudini di guida, la quota di auto aziendali e le disponibilità di ricarica variano molto da Paese a Paese. Non a caso studi indipendenti raccomandano di elaborare fattori di utilità specifici per ciascun Paese*".

"*Inoltre*" – chiosa il Presidente di Federauto – "*In questo elaborato di T&E, il calcolo ignora del tutto il contributo che i carburanti rinnovabili possono fornire nell'alimentazione della funzione termica delle unità PHEV: biometano, biocarburanti avanzati, HVO, e-fuel. È una scelta incoerente, perché la stessa Commissione, nella proposta di revisione degli standard CO2, riconosce a questi carburanti un ruolo strategico per gli obiettivi di decarbonizzazione e per le scadenze al 2035*".

"*In Italia i plug-in rappresentano ormai oltre un'auto nuova su dieci, un market-share superiore al modesto 8% delle full-electric",* prosegue Artusi*. "Si tratta di una scelta concreta e virtuosa per l'ambiente, che va sostenuta, non demonizzata.*

Una revisione che fa salire per decreto i limiti della CO2 avrà un effetto certo. Molti modelli usciranno dalle soglie dei benefici fiscali, i prezzi saliranno e tanti clienti torneranno verso il termico tradizionale. Il parco circolante europeo ha in media quasi 13 anni. Demonizzare una tecnologia per favorirne un'altra significa rallentare il rinnovo del parco auto e, con esso, la riduzione delle emissioni di CO2. Non si risolve quindi il problema, anzi lo si aggrava, perché la decarbonizzazione non passa attraverso il modello di auto o la tecnologia adottata, ma attraverso la decarbonizzazione dei vettori energetici, che per quanto riguarda le stesse EV lascia ancora molto a desiderare".

Pesa anche il nodo delle infrastrutture. La rete pubblica di ricarica italiana cresce, ma un punto su otto installato è ancora in attesa di allaccio. "*Non si possono penalizzare i veicoli per un*

ritardo che non dipende né dai clienti né dalla rete di vendita né dai costruttori" – sottolinea Artusi.

FEDERAUTO chiede di:

– congelare il fattore di utilità ai valori 2025–2026, rinunciando alla seconda fase di correzione;

– riconoscere i carburanti carbon neutral nella contabilità delle emissioni, in coerenza con la neutralità tecnologica, anche nel contesto delle propulsioni ibride;

– accelerare la ricarica domestica, aziendale e autostradale, sbloccando gli allacci dei punti già installati.

"*I concessionari italiani sono pronti a fare la loro parte, formando i clienti all'uso corretto dei PHEV"* – conclude Artusi*. "Ma servono regole stabili e realistiche, che premino chi riduce davvero le emissioni, non demonizzazioni strumentali, né correzioni contabili che puniscono chi ha scelto di approcciare all'elettrificazione*".

MOTORIONLINE

Plug-in, Federauto: «Parlare di inganno è strumentale»

La federazione dei concessionari chiede all'Ue di congelare la revisione del fattore di utilità e di riconoscere i carburanti rinnovabili

di **Redazione**19 Ottobre, 2026

Federauto respinge la lettura sui plug-in di Transport and Environment: serve neutralità tecnologica, stop alla seconda fase del fattore di utilità e allacci per le colonnine.



Federauto, la Federazione Italiana dei Concessionari di Autoveicoli, respinge la lettura proposta ieri da Transport and Environment sulle emissioni degli ibridi plug-in, giudicandola strumentale a una visione mono-tecnologica orientata a promuovere la sola alimentazione full electric. Alla Commissione e ai legislatori europei chiede di congelare la revisione del "fattore di utilità".

Per Federauto servono tutte le tecnologie in grado di concorrere alla decarbonizzazione, tenendo conto delle reali tendenze del mercato più che di scelte manichee. Nel merito, la federazione chiede ai legislatori europei di congelare la

seconda fase di revisione del fattore di utilità, prevista da novembre 2026 dal Pacchetto Automotive in discussione a Bruxelles.

«Nessun nuovo Dieselgate»

Il presidente Massimo Artusi giudica fuorviante e ingeneroso evocare scandali ai danni di presunti consumatori ingannati, come se ci fosse un nuovo Dieselgate. Secondo Federauto i PHEV sono omologati secondo regole europee trasparenti: se nell'uso reale emettono più del dato ufficiale, è perché vengono ricaricati troppo poco, anche per la carenza delle condizioni abilitanti. Un tema, spiega Artusi, di funzionalità, comportamenti, infrastrutture e regole, non di tecnologia.

Fattore di utilità e carburanti rinnovabili

Sul metodo, Artusi ritiene non credibile un fattore di utilità applicato a tutta Europa con una media unica, perché abitudini di guida, quota di auto aziendali e disponibilità di ricarica variano molto da Paese a Paese: per questo gli studi indipendenti raccomanderebbero fattori specifici per ciascuno Stato.

Federauto contesta inoltre che il calcolo di Transport and Environment ignori il contributo dei carburanti rinnovabili nella parte termica dei PHEV: biometano, biocarburanti avanzati, HVO, e-fuel. Una scelta ritenuta incoerente, perché la stessa Commissione, nella proposta di revisione degli standard CO2, riconosce a questi carburanti un ruolo strategico per gli obiettivi di decarbonizzazione e per le scadenze al 2035.

I plug-in in Italia e il nodo infrastrutture

In Italia, ricorda Artusi, i plug-in rappresentano ormai oltre un'auto nuova su dieci, una quota superiore al modesto 8% delle full electric: una scelta concreta e virtuosa per l'ambiente, che va sostenuta e non demonizzata. Una revisione che fa salire per decreto i limiti della CO2 avrebbe un effetto certo: molti modelli uscirebbero dalle soglie dei benefici fiscali, i prezzi salirebbero e tanti clienti tornerebbero al termico tradizionale. Il parco circolante europeo ha in media quasi 13 anni, e demonizzare una tecnologia per favorirne un'altra rallenterebbe il rinnovo del parco e la riduzione delle emissioni.

Pesa anche il capitolo infrastrutture: la rete pubblica di ricarica italiana cresce, ma un punto su otto installato è ancora in attesa di allaccio. «Non si possono penalizzare i veicoli per un ritardo che non dipende né dai clienti né dalla rete di vendita né dai costruttori», sottolinea Artusi.

Le tre richieste di Federauto

- congelare il fattore di utilità ai valori 2025-2026, rinunciando alla seconda fase di correzione;
- riconoscere i carburanti carbon neutral nella contabilità delle emissioni, in coerenza con la neutralità tecnologica, anche per le propulsioni ibride;
- accelerare la ricarica domestica, aziendale e autostradale, sbloccando gli allacci dei punti già installati.

I concessionari italiani, conclude Artusi, sono pronti a fare la loro parte formando i clienti all'uso corretto dei PHEV, ma servono regole stabili e realistiche che premino chi riduce davvero le emissioni.

Domande frequenti su ibridi plug-in e fattore di utilità

Che cos'è il fattore di utilità dei PHEV?

È il coefficiente con cui si stima quanta parte dei chilometri un plug-in percorre in modalità elettrica, usato per calcolare le emissioni ufficiali; Federauto chiede di non applicare la seconda fase di revisione prevista da novembre 2026.

Perché Federauto parla di lettura strumentale?

Perché giudica l'analisi di Transport and Environment orientata a promuovere la sola alimentazione full electric, ignorando la neutralità tecnologica.

Perché i PHEV emettono più nell'uso reale?

Secondo Federauto perché vengono ricaricati troppo poco, anche per la carenza di infrastrutture di ricarica adeguate.

Che quota hanno i plug-in in Italia?

Oltre un'auto nuova su dieci, contro l'8% delle full electric.

Che cosa chiede Federauto?

Di congelare il fattore di utilità ai valori 2025-2026, riconoscere i carburanti carbon neutral e accelerare la ricarica sbloccando gli allacci.

Quanto pesa il ritardo degli allacci?

Secondo Federauto un punto di ricarica pubblico su otto già installato in Italia è ancora in attesa di allaccio.

TRASPORTARE OGG IN EUROPA

Ibridi plug-in, FEDERAUTO: “Strumentale parlare di inganno”

FEDERAUTO, la Federazione Italiana dei Concessionari di Autoveicoli, respinge la lettura proposta da Transport & Environment sulle emissioni degli ibridi plug-in, giudicandola strumentale ad una visione mono-tecnologica, tutta orientata a promuovere la sola alimentazione full-electric.

FEDERAUTO ribadisce la necessità di promuovere tutte le tecnologie in grado di concorrere alla decarbonizzazione, tenendo conto non tanto di scelte manicheistiche a favore di questa o quella tecnologia, quanto delle reali tendenze del mercato.

Essendo evidente il contributo che ogni processo di ibridizzazione dei propulsori può dare per ridurre le emissioni di CO2, nel merito Federauto chiede ai legislatori europei di congelare la seconda fase di revisione del “fattore di utilità”, prevista da novembre 2026 dal Pacchetto Automotive in discussione a Bruxelles.

“*Evocare scandali ai danni di presunti consumatori ingannati, come se ci fosse un nuovo Dieselgate è fuorviante e ingeneroso verso chi produce, vende e acquista questi veicoli”,* dichiara Massimo Artusi, Presidente di FEDERAUTO.

“I PHEV sono omologati secondo regole europee trasparenti. Se nell’uso reale emettono più del dato ufficiale, è perché vengono ricaricati troppo poco, anche a causa della ormai consolidata carenza delle condizioni abilitanti per ottimizzare questo genere di tecnologie. Questo è un tema di funzionalità, comportamenti, infrastrutture e regole, non di tecnologia“.

“*Occorre essere corretti nel definire la metodologia, quando si fanno i necessari approfondimenti di merito* – ha aggiunto Artusi – *Il fattore di utilità applicato a tutta Europa mediante una media unica non è credibile, in quanto le abitudini di guida, la quota di auto aziendali e le disponibilità di ricarica variano molto da*

Paese a Paese. Non a caso studi indipendenti raccomandano di elaborare fattori di utilità specifici per ciascun Paese".

"*Inoltre*" – chiosa il Presidente di Federauto – "*In questo elaborato di T&E, il calcolo ignora del tutto il contributo che i carburanti rinnovabili possono fornire nell'alimentazione della funzione termica delle unità PHEV: biometano, biocarburanti avanzati, HVO, e-fuel. È una scelta incoerente, perché la stessa Commissione, nella proposta di revisione degli standard CO2, riconosce a questi carburanti un ruolo strategico per gli obiettivi di decarbonizzazione e per le scadenze al 2035*".

"*In Italia i plug-in rappresentano ormai oltre un'auto nuova su dieci, un market-share superiore al modesto 8% delle full-electric",* prosegue Artusi*. "Si tratta di una scelta concreta e virtuosa per l'ambiente, che va sostenuta, non demonizzata.*

Una revisione che fa salire per decreto i limiti della CO2 avrà un effetto certo. Molti modelli usciranno dalle soglie dei benefici fiscali, i prezzi saliranno e tanti clienti torneranno verso il termico tradizionale. Il parco circolante europeo ha in media quasi 13 anni. Demonizzare una tecnologia per favorirne un'altra significa rallentare il rinnovo del parco auto e, con esso, la riduzione delle emissioni di CO2. Non si risolve quindi il problema, anzi lo si aggrava, perché la decarbonizzazione non passa attraverso il modello di auto o la tecnologia adottata, ma attraverso la decarbonizzazione dei vettori energetici, che per quanto riguarda le stesse EV lascia ancora molto a desiderare".

Pesa anche il nodo delle infrastrutture. La rete pubblica di ricarica italiana cresce, ma un punto su otto installato è ancora in attesa di allaccio. "*Non si possono penalizzare i veicoli per un ritardo che non dipende né dai clienti né dalla rete di vendita né dai costruttori*" – sottolinea Artusi.

FEDERAUTO chiede di:

– congelare il fattore di utilità ai valori 2025–2026, rinunciando alla seconda fase di correzione;

– riconoscere i carburanti carbon neutral nella contabilità delle emissioni, in coerenza con la neutralità tecnologica, anche nel contesto delle propulsioni ibride;

– accelerare la ricarica domestica, aziendale e autostradale, sbloccando gli allacci dei punti già installati.

"*I concessionari italiani sono pronti a fare la loro parte, formando i clienti all'uso corretto dei PHEV"* – conclude Artusi*. "Ma servono regole stabili e realistiche, che premino chi riduce davvero le emissioni, non demonizzazioni strumentali, né correzioni contabili che puniscono chi ha scelto di approcciare all'elettrificazione*".

IL GIORNALE D'ITALIA
Il Quotidiano Indipendente

Artusi (Federauto): "Il 30-35% delle auto ha più di 16 anni; costruttori cinesi opportunità e minaccia per i concessionari"

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha rilasciato un'intervista a Il Giornale d'Italia a Quattroruote NEXT 2026, tra accessibilità delle auto, rinnovo del parco circolante e concorrenza cinese

di Redazione

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha rilasciato un'intervista a *Il Giornale d'Italia* in occasione di **Quattroruote NEXT 2026**, l'evento dedicato al tema *"L'Auto che Vorremmo"*, soffermandosi sull'accessibilità economica delle automobili, sull'invecchiamento del parco circolante italiano e sull'ingresso dei costruttori cinesi nel mercato europeo. Tra le principali criticità individuate figurano la progressiva scomparsa delle vetture del segmento A, la presenza di un parco automobilistico di oltre 40 milioni di veicoli, secondo le stime richiamate, e la necessità di intervenire prioritariamente sul 30-35% delle automobili con più di 16-18 anni di vita.

Il tema oggi è "L'auto che vorremmo". Quanto è distante oggi l'auto che l'industria propone da quella che gli italiani vogliono e soprattutto possono permettersi?

Soprattutto da quella che possono permettersi. Questo è un tema cruciale perché oggi l'offerta delle auto è vasta, c'è una larga offerta di prodotti di tutti i tipi, con alimentazioni tradizionali o innovative anche dei brand tradizionali italiani, europei e americani. Forse la difficoltà è aiutare proprio il cliente a scegliere il modello più adatto alla sua necessità

Il prezzo delle auto rappresenta una delle principali preoccupazioni per i consumatori. Il rischio è che l'auto nuova diventi un bene sempre meno accessibile per le famiglie italiane?

Sì, sicuramente. Abbiamo visto che le auto del segmento A sono praticamente scomparse. Ormai si parte dal segmento B raccolto. Però io non vorrei banalizzare il discorso; quando parliamo di clienti dobbiamo guardare a 360 gradi. Non tutti gli

automobilisti hanno poi necessità di un'auto nuova o di un'auto segmento B superiore o di auto particolarmente performanti o particolarmente ricche di accessori. Io credo che un comportamento anche sano, in ottica sì economica ma anche ambientale, sia consentire a chi ha necessità di un certo tipo di auto poterci accedere più che per forza vedere auto nuove da tutte le parti. E anche perché ricordo che il problema italiano è un problema poi europeo è la vetustà del parco. Noi oggi abbiamo un parco numeroso quasi oltre 40 milioni dipende da chi li stima, con veicoli molto anziani, quindi andare a intaccare quel 30-35% di veicoli che hanno più di 16 anni o 18 anni di vita dovrebbe essere il primo obiettivo

I costruttori cinesi stanno rafforzando la loro presenza sul mercato europeo. Come sta cambiando la concorrenza per i concessionari italiani e quali opportunità o rischi vede per il settore?

Sì, i produttori cinesi stanno arrivando con grande impeto, con soprattutto una flessibilità industriale che non è tipica dei costruttori europei. Per i concessionari italiani questo rappresenta un'opportunità come una minaccia. L'opportunità è nel poter disporre di un maggior numero di modelli, un maggior numero di marchi da poter distribuire. Dall'altro, la minaccia è di sapere quali tra questi costruttori e questi modelli avranno successo in futuro. Perché è difficile pensare che negli oltre 110 costruttori cinesi di autoveicoli nel lungo termine possano tutti eccellere e sopravvivere in una competizione che è sempre più globale, e quindi il rischio è per il concessionario metterci la propria faccia, il proprio patrimonio, che è quello della credibilità sul mercato al servizio poi di un brand che non risponda nel medio-lungo termine alle aspettative dei clienti.

FLEET magazine

Federauto e Airmovia portano in concessionaria il noleggio flessibile



- *20 Ottobre 2026*
- ***Marina Marzulli***

Gli associati alla Federazione Italiana dei Concessionari Auto possono accedere alla piattaforma e proporre le auto in stock con una rata mensile tutto incluso e una durata flessibile a partire da un solo mese.

Partnership fra **Federauto** (Federazione Italiana dei Concessionari Aut) e **Airmovia**, marketplace digitale della mobilità flessibile.

I concessionari associati di Federauto potranno offrire sulla piattaforma le loro vetture nuove, a chilometri zero e usate disponibili in stock, intercettando la domanda di aziende, professionisti e partite Iva.

Come funziona il servizio

Il cliente sceglie online la vettura e la fascia chilometrica, utilizza l'auto il tempo necessario, può prorogarla o restituirla senza penali di chiusura anticipata, secondo le condizioni contrattuali previste.

I dealer possono mettere a reddito le vetture in stock, generando ricavi fin dal primo mese, conservando le opportunità commerciali sul veicolo, che alla restituzione può essere riproposto sulla piattaforma o destinato alla vendita.

Un modello win-win

Airmovia gestisce la piattaforma, la prenotazione e il rapporto contrattuale con il cliente. **Il concessionario mette a disposizione l'auto ed eroga i servizi**, mantenendo la relazione con il cliente sul territorio.

"Con Federauto portiamo il noleggio flessibile dentro la rete che gli automobilisti italiani conoscono e di cui si fidano. a nostra piattaforma semplifica la scelta del cliente, ma il valore del servizio resta nelle mani del concessionario. È un modello che fa crescere entrambi"
Alberto Viano, Ceo di Airmovia

Per il Presidente di Federauto, Massimo Artusi, il modello risponde alla richiesta di soluzioni personalizzate:

"È evidente che una parte della clientela cerchi soluzioni sempre più custom e pronte all'uso. Airmovia la mette al centro e pone il concessionario nella condizione migliore per servirla. La piattaforma, quindi, non disintermedia o spreca capacità ma, ottimizza il valore per tutte le parti"
Massimo Artusi, Presidente di Federauto.

***

Partnership Federauto-Airmovia: in concessionaria la piattaforma di mobilità flessibile

- Marina Marzulli
- Ottobre 20, 2026
- Digital & Web marketing

Federauto sigla un accordo con Airmovia, marketplace digitale della mobilità flessibile. Gli associati alla Federazione Italiana dei Concessionari Auto possono accedere alla piattaforma e proporre le vetture nuove, chilometro zero e usate in stock con una rata mensile tutto incluso e una durata flessibile a partire da un solo mese.

Il digitale in concessionaria

Il digitale e la concessionaria non sono in competizione, ma complementari: il cliente inizia a informarsi e cerca online, mentre il dealer resta il punto di riferimento per la scelta, la consegna, l'assistenza e la gestione del veicolo.

Come funziona Airomovia

Su Airmovia il cliente sceglie online la vettura e la fascia chilometrica, la utilizza per il tempo necessario, secondo le condizioni contrattuali previste. I dealer della rete Federauto hanno così accesso a un nuovo canale commerciale per:

- mettere a reddito le vetture in stock, generando ricavi fin dal primo mese; –
- intercettare nuovi clienti attraverso un canale digitale;
- ampliare la propria offerta con le vetture disponibili nella rete dei dealer associati;
- conservare le opportunità commerciali sul veicolo, che alla restituzione può essere riproposto sulla piattaforma o destinato alla vendita

Airmovia gestisce la piattaforma, la prenotazione e il rapporto contrattuale con il cliente. Il concessionario mette a disposizione l'auto ed eroga i servizi, mantenendo la relazione con il cliente sul territorio.

“Con Federauto portiamo il noleggio flessibile dentro la rete che gli automobilisti italiani conoscono e di cui si fidano. La nostra piattaforma semplifica la scelta del cliente, ma il valore del servizio resta nelle mani del concessionario. È un modello che fa crescere entrambi”

Alberto Viano, Ceo di Airmovia

Per il Presidente di Federauto, Massimo Artusi, il modello risponde alla richiesta di soluzioni personalizzate e pronte all’uso, valorizzando il ruolo del concessionario.

I concessionari associati Federauto possono richiedere qui una demo della piattaforma e attivare la propria adesione.

QUATTRORUOTE

Auto a rate, il prezzo con l'asterisco è da abolire? Il confronto a Quattroruote Next

CLAUDIO TODESCHINI 20/10/2026

Sempre più spesso l'**acquisto dell'automobile** passa per la stipula di un **finanziamento**. Dal prossimo **20 novembre** entreranno in vigore le **nuove regole europee** in merito ai **prestiti al consumo**: fra le tante novità, regole più severe sulla pubblicità. Ne hanno parlato a **Quattroruote Next** **Giuseppe Piano Mortari**, vicesegretario generale di Assofin, **Massimo Artusi**, presidente di Federauto e **Roberto Pietrantonio**, presidente di Unrae.

Auto a rate, cos'è cambiato e cosa cambierà



Gian Luca Pellegrini, direttore editoriale di Quattroruote, ha introdotto la tavola rotonda ricordando le **inchieste** e gli **articoli** pubblicati da Quattroruote negli anni in merito ai finanziamenti e alle **pratiche opache** che spesso vi si nascondono. "Solo su YouTube", ha ricordato Pellegrini, "il **video sugli ex venditori** ha realizzato oltre **un milione di visualizzazioni**, e questo ci fa capire come quello dei finanziamenti sia un tema molto sentito".

"Lo scorso anno gli italiani hanno speso **25 miliardi di euro** per finanziare l'acquisto dell'automobile", ha proseguito il direttore editoriale. "È cambiato il modo in cui si percepisce l'acquisto di una vettura. Come possiamo andare avanti?". **Massimo Artusi di Federauto** ha risposto così: "Una volta si vendevano macchine, oggi molto spesso è **la formula finanziaria** a definire la possibilità di concludere la vendita. Dalle cambiali siamo passati ai leasing, poi al noleggio e poi alle formule

miste: un passaggio necessario non solo perché è cambiato il prodotto, ma anche perché sono **cambiate le esigenze e le disponibilità del cliente**". In generale, spiega Artusi, "**tutto si è fatto più complicato**, spiegare le diverse formule d'acquisto non è sempre semplice, ma questo non toglie che ci siano stati diversi errori e situazioni non sempre a favore del consumatore".



Anche le Case automobilistiche hanno **cambiato il modo di presentare le proprie auto**. "La comunicazione da questo punto di vista è importante, perché i **prezzi sono aumentati** (per vari motivi, tra cui la pressione regolatoria dell'Unione Europea), mentre **i redditi sono rimasti al palo**", ha osservato **Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae.** "Un gap che si compensa anche con le formule di finanziamento. Non possiamo pretendere che le famiglie diventino **esperte di finanziamenti**, ma possiamo certamente supportarle con prodotti ben pensati, ben spiegati e ben compresi".

Nell'ultimo anno, ha proseguito Pietrantonio, "**l'80% degli acquisti di auto nuove e usate è stato fatto con finanziamenti**, che si allungano sempre di più per durata, con l'obiettivo di mantenere la rata mensile **sotto i 500 euro**". Questa soluzione ha anche una "valenza sociale, perché permette di accedere a prodotti nuovi (per **tecnologia**, **sicurezza** ed **emissioni**) senza compromettere il budget familiare".

"Possiamo dire che in Italia c'è un problema di educazione finanziaria?", ha chiesto poi Pellegrini a **Giuseppe Piano Mortari, vicesegretario generale di Assofin**. "C'è sicuramente un problema nel modo in cui vengono comunicati i finanziamenti, ma anche come il consumatore li percepisce", e c'è un **problema di gap** "tra la trasparenza formale e quella sostanziale. Come si diceva nel corso della mattinata, l'interlocuzione tra chi fa finanziamenti e clienti non ha sempre soddisfatto i consumatori".

E invece, il prossimo 20 novembre cosa cambierà a livello normativo? "Arriveranno diverse novità che coinvolgono tutti, dalle Case alle concessionarie ai clienti", ha spiegato Mortari. "In particolare, saranno soggetti a maggiore regolamentazione anche **tutti i soggetti che fino a oggi non erano regolati**, dovranno essere registrati se rientrano in una certa dimensione per dipendenti, volume di fatturato, ma anche se non registrati, dovranno comunque essere soggetti alla **vigilanza di organi ispettivi**, che lavorano insieme alla Guardia di Finanza, per garantire il massimo della trasparenza per i consumatori".

Per chiudere il dibattito, Pellegrini ha chiesto a tutti i partecipanti quale potrebbe essere il "**cambiamento concreto più utile** per rendere semplice l'accesso ai finanziamenti e più consapevoli gli automobilisti". Secondo Artusi di Federauto, serve **"tornare a un mercato con regole eque e certe**. Occorre che Case e concessionarie tornino a lavorare insieme per dare stabilità al mercato, creare un flusso più certo verso il consumatore, riuscire a dare un **reale valore aggiunto** al cliente che non siano solo servizi e accessori". Per Pietrantonio, Unrae sta "cambiando pelle, cercando di rivolgersi sempre di più ai consumatori. Lancio qui una provocazione: abbiamo parlato tanto di ADAS, gli ausili alla guida; dovremmo lavorare per definire gli **ACAS, Advanced Consumer Assistance System**, strumenti a supporto dei consumatori, per aiutarli a sentirsi **più sereni** nell'approccio all'acquisto di un'automobile".

Anche per Mortari di Assofin, occorre "un **codice di comportamento** che stabilisca delle regole per mantenere la fiducia del consumatore. Un esempio pratico? Le pubblicità di auto fanno sempre riferimento a un prezzo, però con l'asterisco, per specificare che è valido solo in caso di finanziamento: **questa pratica andrebbe abolita**, è opaca, il prezzo dovrebbe essere quello reale. L'altro strumento è fornire sempre, fin dal primo momento in cui si inizia a parlare di finanziamento, il **SECCI**, che è l'unico strumento che permette di comparare l'offerta e valutare alternative. Sono tutte cose già previste dalla legge, ma inserite in un codice di comportamento potrebbero aiutare".

IL GIORNALE D'ITALIA
Il Quotidiano Indipendente

Quattroruote Next 2026, l'80% delle auto si compra a rate e €25 mld vanno ai finanziamenti, Vigna invita a sognare ancora

A Milano il forum dedicato all'auto che gli italiani vorrebbero, tra costi, welfare aziendale, pagamenti digitali e credito al consumo, con gli interventi di Ferrari, PwC e Federauto

Quattroruote Next 2026 ha riunito il 20 ottobre a Milano, negli spazi di **IBM Studios**, i protagonisti dell'industria automobilistica, della finanza e della mobilità per discutere "**L'Auto che Vorremmo**", tema centrale dell'edizione di quest'anno. Al centro del confronto il rapporto tra le aspettative degli automobilisti e l'offerta del mercato, in un contesto in cui **l'80% degli acquisti di automobili avviene attraverso finanziamenti** e, nel corso dell'ultimo anno, gli italiani hanno speso **25 miliardi di euro per finanziare l'acquisto della propria auto**. Tra i protagonisti dell'evento, organizzato da Quattroruote con il supporto di Agenzia Italia, Bosch, Pirelli, Q8 e SAFE, anche **Benedetto Vigna, Amministratore Delegato di Ferrari**, intervenuto in collegamento dall'India.
Ad accogliere gli ospiti sono stati **Giovanna Mazzocchi, Presidente di Editoriale Domus**, **Sofia Bordone, Amministratore Delegato**, e **Alessandro Lago, direttore di Quattroruote**, che ha aperto i lavori richiamando l'attenzione sulla distanza tra le esigenze dei consumatori e le strategie dell'industria automobilistica.
"Negli ultimi anni le esigenze degli automobilisti sono state perse di vista, forse senza che nessuno se ne accorgesse davvero. Si pensa di conoscere chi guida perché viene profilato e misurato in ogni momento, ma i dati, da soli, non costruiscono una relazione, e sono ancora poche le aziende che riescono a instaurarne una autentica con chi compra le loro auto", ha spiegato Lago.
Il dibattito è partito dalla presentazione del rapporto "**Desiderare l'auto non basta più**", realizzato da **PwC Italia e Quattroruote**, dedicato alle aspettative degli italiani nei confronti della prossima automobile. Dopo i saluti

di **Giovanni Andrea Toselli, Presidente e Amministratore Delegato di PwC Italia**, **Sandro Bicocchi, Partner e Responsabile Ufficio Studi**, ha illustrato le dinamiche che stanno modificando motivazioni, aspettative e criteri di scelta degli automobilisti.
A questa analisi si è affiancato lo studio "**L'Auto che il mercato offre**" di Quattroruote Professional, presentato da **Carlo Siviero, Data Factory & Market Analysis Director della Business Unit di Editoriale Domus**, con l'obiettivo di confrontare i desideri dei consumatori con l'offerta effettivamente disponibile nei listini.
Il confronto ha coinvolto anche lo storico **Guido Damini**, che ha ripercorso 5.000 anni di mobilità, evidenziando come le principali trasformazioni del settore siano state determinate dall'evoluzione delle esigenze degli utilizzatori, dal comfort alla velocità, dallo status ai prezzi e ai servizi di assistenza.
Particolare attenzione è stata dedicata ai **pagamenti digitali e alle abitudini di rifornimento degli automobilisti italiani**. **Vincenzo Maniaci, direttore Cards e Digital Payments di Q8 Italia**, intervistato da Marco Pascali, vicedirettore di Quattroruote, ha spiegato come nell'arco di dieci anni il rapporto tra contante e moneta elettronica presso i distributori si sia completamente ribaltato, passando da **70% contante e 30% pagamenti elettronici a 20% e 80%**.
Attualmente, il **10% dei clienti utilizza e-wallet o buoni elettronici**, anche grazie alla diffusione degli strumenti di welfare aziendale. Il 70% degli automobilisti sceglie il rifornimento self-service, mentre la restante parte si orienta verso il servito e i servizi integrati nelle stazioni.
Un'altra caratteristica del mercato italiano riguarda le quantità acquistate: i clienti privati effettuano mediamente **rifornimenti da 20 litri**, mentre chi utilizza un'automobile aziendale tende a fare il pieno. Sul fronte delle flotte, inoltre, il peso della benzina sui volumi è passato dal **33% del 2016 al 39%**, anche in relazione alle regole sui fringe benefit che incentivano l'utilizzo di vetture ibride plug-in.
Tra le proposte emerse durante il forum figura quella di **Alessio Casonato, Coordinatore Scientifico di AgitaLab di Agenzia Italia**, che ha indicato nel welfare aziendale una possibile soluzione per rendere più accessibile l'automobile nuova.
La proposta prevede l'estensione dei benefici del welfare al **noleggio e al leasing**, attraverso una modifica dell'**articolo 51 del TUIR**. Secondo i dati illustrati, in Italia circa **4 milioni di dipendenti dispongono di un piano**

welfare e, utilizzando 1.000 euro annui di questo strumento, il costo mensile di una citycar a noleggio potrebbe scendere **da 296 a 213 euro, con una riduzione del 28**%.
La misura proposta riguarderebbe le automobili dei segmenti A, B e C prodotte nell'Unione europea, con l'obiettivo di ridurre il divario tra il prezzo dei veicoli e il potere d'acquisto delle famiglie, contribuendo al rinnovamento del parco circolante.
La dimensione culturale e psicologica del rapporto con l'automobile è stata affrontata da **Maura Gancitano**, filosofa, pedagogista, scrittrice e cofondatrice di Tlon, che ha richiamato l'importanza della relazione umana e della capacità delle imprese di mantenere una direzione chiara verso il futuro.
Sul tema della sostenibilità industriale è intervenuto **Giuliano Maddalena, Amministratore Delegato di SAFE**, illustrando i benefici economici e strategici del **riciclo delle materie prime**, sia per la stabilità dei costi sostenuti dai consumatori sia per la riduzione della dipendenza dalle importazioni.
Maddalena ha inoltre evidenziato l'importanza della **tracciabilità dei componenti a fine vita** e della costruzione di una filiera avanzata per il riciclo delle automobili elettriche.
Il punto di vista dei consumatori è stato rappresentato da **Massimiliano Dona, Presidente dell'Unione Nazionale Consumatori**, che ha raccolto attraverso Instagram le esperienze delle persone alle prese con l'acquisto di una nuova automobile.
Dalle risposte sono emerse le cosiddette "**5+1 frizioni**" che possono ostacolare l'acquisto: tempi di consegna lunghi e comunicazioni insufficienti, prezzi iniziali destinati ad aumentare durante la trattativa, finanziamenti imposti per ottenere il prezzo pubblicizzato, dati sull'autonomia ritenuti poco affidabili, difficoltà nell'assistenza e pubblicità distanti dalle esigenze quotidiane.
Un passaggio centrale dell'evento è stato l'intervento di **Benedetto Vigna, Amministratore Delegato di Ferrari**, intervistato da Alessandro Lago in collegamento dall'India.
"Nel settore dell'auto dobbiamo continuare a sognare", ha affermato Vigna, richiamando il ruolo dell'innovazione nell'industria automobilistica.
Il manager ha commentato anche la nuova Tesla Roadster, attribuendole *"10 in tecnologia e 10 in comunicazione"* e ringraziando Elon Musk per aver dimostrato che *"anche in un mondo industriale considerato vecchio si può ancora innovare e si può osare"*.

La parte conclusiva del forum è stata dedicata alla tavola rotonda "**Auto a rate, cos'è cambiato e cosa cambierà**", con la partecipazione di **Giuseppe Piano Mortari, Vicesegretario Generale di Assofin**, **Massimo Artusi, Presidente di Federauto**, e **Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE**.
Il confronto si è svolto alla vigilia dell'entrata in vigore, prevista per il **20 novembre**, delle nuove regole europee sul credito al consumo. I rappresentanti delle tre organizzazioni hanno concordato sulla necessità di una maggiore trasparenza nei rapporti tra operatori e clienti.
Tra le proposte discusse figurano **l'eliminazione dei prezzi pubblicizzati come disponibili soltanto attraverso un finanziamento**, la consegna del documento informativo **SECCI fin dal primo contatto con il consumatore**, l'introduzione di un codice di comportamento condiviso e strumenti di comunicazione più comprensibili per le famiglie.
L'edizione 2026 di Quattroruote Next ha così posto al centro del dibattito non soltanto l'evoluzione tecnologica dell'automobile, ma anche **l'accessibilità economica, la trasparenza commerciale e la qualità del rapporto tra industria e consumatori**, elementi considerati fondamentali per avvicinare l'offerta del mercato alle aspettative degli automobilisti italiani.

PneusNews.it
rivista online sul mondo dei pneumatici

Federauto e Airmovia: la mobilità flessibile arriva nelle concessionarie italiane

Airmovia, il marketplace digitale della mobilità flessibile, ha siglato una partnership con Federauto, la Federazione Italiana dei Concessionari Auto. Grazie all'intesa, i concessionari associati possono accedere alla piattaforma e proporre le vetture nuove, KM zero e usate in stock con una rata mensile tutto incluso e una durata flessibile a partire da un solo mese.

L'accordo nasce da una convinzione comune: il digitale e la concessionaria non sono alternativi, ma complementari. Il cliente inizia a informarsi e cerca online, mentre il dealer resta il punto di riferimento per la scelta, la consegna, l'assistenza e la gestione del veicolo.

Aziende, professionisti e partite IVA chiedono soluzioni di mobilità diversificate e che si adattino alle loro esigenze. Su Airmovia il cliente sceglie online la vettura e la fascia chilometrica, la utilizza per il tempo necessario, la proroga o la restituisce senza penali di chiusura anticipata, secondo le condizioni contrattuali previste.

Per i dealer della rete Federauto, Airmovia è un nuovo canale commerciale per:

– mettere a reddito le vetture in stock, generando ricavi fin dal primo mese;

– intercettare nuovi clienti attraverso un canale digitale;

– ampliare la propria offerta con le vetture disponibili nella rete dei dealer associati;

– conservare le opportunità commerciali sul veicolo, che alla restituzione può essere riproposto sulla piattaforma o destinato alla vendita.

Airmovia gestisce la piattaforma, la prenotazione e il rapporto contrattuale con il cliente. Il concessionario mette a disposizione l'auto ed eroga i servizi, mantenendo la relazione con il cliente sul territorio.

“*Con Federauto portiamo il noleggio flessibile dentro la rete che gli automobilisti italiani conoscono e di cui si fidano*“, dichiara **Alberto Viano**, CEO di Airmovia. “*La nostra piattaforma semplifica la scelta del cliente, ma il valore del servizio resta nelle mani del concessionario. È un modello che fa crescere entrambi*“.

“*È evidente che una parte della clientela cerchi soluzioni sempre più custom e pronte all’uso. Airmovia la mette al centro e pone il concessionario nella condizione migliore per servirla. La piattaforma, quindi, non disintermedia o spreca capacità ma, ottimizza il valore per tutte le parti*“, dichiara **Massimo Artus**i, Presidente di Federauto.

Come aderire

I concessionari associati Federauto possono richiedere una demo della piattaforma e attivare la propria adesione. (link form)

Airmovia *è il marketplace digitale che consente ai concessionari di proporre a noleggio le vetture nuove, KM zero e usate disponibili in stock, con canone mensile tutto incluso e durata flessibile a partire da un mese. Si rivolge ad aziende, professionisti e partite IVA.*

“La stagione della revisione dei Regolamenti sui target di emissione della CO2 per autovetture LDV e veicoli industriali HDV rappresenta un’occasione da non perdere, sia per rendere più credibili le regole in relazione alle dinamiche del mercato, sia per allineare le regole stesse a quanto indicano gli studi indipendenti in materia di decarbonizzazione dei trasporti”. Lo afferma il Presidente di Federauto, Massimo Artusi, con particolare riferimento al recente studio del TUM (Technical University Munich – Politecnico di Monaco di Baviera) “Toward a Life Cycle-Based Standard for Automotive Greenhouse Gas Regulation”, che entra nello specifico del come deve essere revisionato il Regolamento (EU) 2019/631 sui target di CO2 per i LDV (autovetture M1 e veicoli commerciali N1), superando il calcolo delle emissioni climalteranti al terminale di scarico e optando per un calcolo più affine possibile al ciclo LCA (Life Cycle Assessment) che considera gli impatti dell’intero carbon footprint del veicolo.

“Non ci si può più nascondere dietro l’inerzia retorica – in realtà ideologica ed astratta – che assegna solo alla tecnologia dell’auto elettrica BEV la facoltà messianica di defossilizzare il sistema dei trasporti.” – aggiunge Artusi – “L’evidenza tecnico-scientifica indica con chiarezza che occorre cambiare spartito e ragionare in una chiave pluritecnologica, valorizzando tutte le tecnologie in grado di contribuire a raggiungere i target di defossilizzazione della RED III, quindi – oltre all’elettrico, che presenta indubbi benefici per determinate missioni di mobilità – anche una ibridizzazione sempre più efficiente e una diffusione sempre maggiore dei carburanti rinnovabili (Biofuel, Biometano, Bio-LNG, Bioetanolo, HVO, RFNBO, ecc)”.

“E’ auspicabile che le Istituzioni UE – a partire dalla Commissione ENVI dell’Europarlamento – si rendano conto” – ha aggiunto ancora il Presidente di Federauto – “che il trend europeo del mercato – con ben 10 Paesi Membri, inclusi mercati importanti come Italia, Spagna, Polonia e Cechia, che assegnano alle BEV un market-share a 1 cifra – non è compatibile con gli obiettivi dell’attuale Regolamento e con le relative multe a carico dei i Costruttori e colgano l’occasione per attuare quanto indicato in modo ineludibile nello studio indipendente del TUM”.

“Tenendo conto delle metodologie di calcolo ISO standard sui cicli WtW e LCA già regolati a livello normativo UE – conclude Artusi – si tratta di mettere sul medesimo livello tutte le tecnologie in grado di defossilizzare il sistema, affiancando alla tecnologia delle BEV anche le tecnologie dei VEEF (Vehicle running Exclusively with Eligible Fuels), così come concepiti nell’ambito dei lavori della stessa Commissione ENVI dell’Europarlamento. Chiunque ha a cuore l’espansione dell’economia circolare, l’indipendenza energetica e la difesa dell’occupazione in Europa, non può sprecare questa occasione strategica, revisionando i Regolamenti CO2 in modo più razionale e tecnologicamente neutro”