



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 2 all'8 dicembre 2025

Torino, 15 dicembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--------|-------------------------------|------------|--|------|
| 36/42 | Assinews | 01/12/2025 | <i>I REALI COSTI DELLE AUTO ELETTRICHE</i> | 2 |
| 12 | Fleet & Business Quattroruote | 01/12/2025 | <i>TUTTI IN ATTESA CHE ACCADA QUALCOSA</i> | 9 |
| 13 | Fleet & Business Quattroruote | 01/12/2025 | <i>PHASE OUT AL 2040 E 25% DI TERMICO NON FOSSILE</i> | 10 |
| 1+20 | Il Sole 24 Ore | 02/12/2025 | <i>Auto, mercato fermo ma da inizio anno -2,4% (F.Greco)</i> | 11 |
| 44 | Corriere della Sera | 02/12/2025 | <i>Auto, gli incentivi spingono le cinesi Rivedere il 2035, la mossa di Merz (F.Bertolino)</i> | 12 |
| 26 | La Repubblica | 02/12/2025 | <i>La Germania scende dall'e-car e spinge l'ibrido (D.Longhin)</i> | 13 |
| 20 | La Stampa | 02/12/2025 | <i>Con gli incentivi boom per le elettriche ma le vendite a novembre restano stabili (C.Lui.)</i> | 14 |
| 11 | MF - Milano Finanza | 02/12/2025 | <i>L'auto italiana e' ferma: quest'anno 400 mila vendite in meno del pre-Covid (A.Boeris)</i> | 15 |
| 20 | Libero Quotidiano | 02/12/2025 | <i>L'auto resta ferma Su le elettriche targate Pechino</i> | 16 |
| 1+6 | Gazzetta di Parma | 02/12/2025 | <i>Economia Si impennano le vendite di auto elettriche</i> | 17 |
| 29 | Giornale di Brescia | 02/12/2025 | <i>Auto, la Germania insiste: ibride anche dopo il 2035</i> | 19 |
| 9 | Il Giornale di Vicenza | 02/12/2025 | <i>Mini boom delle elettriche Merz spinge le ibride</i> | 20 |
| 4/5 | Il Nuovo Abruzzo e Molise | 02/12/2025 | <i>Ad Atessa un Eroico direttore per Stellantis</i> | 21 |
| 1+17 | La Verita' | 02/12/2025 | <i>Gli incentivi alle elettriche hanno fatto ricchi i cinesi (G.Zulin)</i> | 25 |
| 6 | L'Eco di Bergamo | 02/12/2025 | <i>Volano le vendite delle auto elettriche con gli incentivi</i> | 26 |
| 21 | QN- Giorno/Carlino/Nazione | 02/12/2025 | <i>Auto, Berlino in pressing sull'Ue "Si' alle ibride anche dopo il 2035" (A.Ropa)</i> | 27 |
| | Fleetime.it | 02/12/2025 | <i>Mercato auto in stallo: imprese e consumatori rivedono le strategie</i> | 28 |
| | Businessonline.it | 02/12/2025 | <i>Le auto piu' vendute a Novembre: dati e statistiche tra cui boom delle elettriche e forti acquisti s</i> | 30 |
| | Orafinanza.it | 02/12/2025 | <i>Stellantis, vendite ancora in crescita in Italia a novembre. Mercato fermo</i> | 34 |
| | Quotidiano.net | 02/12/2025 | <i>Auto, Berlino in pressing sull'Ue: "Si' alle ibride anche dopo il 2035"</i> | 37 |
| | Rinnovabili.it | 02/12/2025 | <i>Record di auto elettriche a novembre: ecco la top ten delle piu' vendute</i> | 38 |
| | Ansa.it | 03/12/2025 | <i>Formula Sae Italy torna a settembre a Varano de' Melegari</i> | 42 |
| | Quattroruote.it | 03/12/2025 | <i>Green Deal L'Europa rinvia il pacchetto auto: 2035 e biofuel sotto esame</i> | 45 |
| | Autobusweb.com | 04/12/2025 | <i>Mercato autobus Italia: a un mese dalla fine dell'anno le immatricolazioni sono 3.629. Turistici ed e</i> | 52 |
| | Automoto.it | 04/12/2025 | <i>Green Deal, l'Europa rinvia il dossier auto: stop 2035 e biofuel restano congelati - News - Automoto</i> | 55 |
| | Adriaeco.eu | 05/12/2025 | <i>Formula SAE Italy 2026, piu' spazio al driverless e nuovo format per il business: ledizione XXI punt</i> | 60 |
| | Autobusweb.com | 05/12/2025 | <i>Ecco chi ha immatricolato piu' autobus (anche elettrici) dal 1° gennaio a oggi in Italia</i> | 62 |
| | Elettricomagazine.it | 05/12/2025 | <i>I bus elettrici in Europa si fanno strada</i> | 64 |
| | Il sussidiario.net | 05/12/2025 | <i>AUTO ELETTRICA DAL 2035/ Ursula cede ai Verdi e fa scappare in Cina (o chiudere) le nostre imprese</i> | 66 |
| | Lastampa.it | 05/12/2025 | <i>Formula SAE Italy 2026: la sfida dell'ingegneria raddoppia a Varano</i> | 70 |
| | Roboreporter.it | 05/12/2025 | <i>Formula SAE Italy 2026: a Varano de' Melegari la XXI edizione tra Guida Autonoma e nuove sfide per i</i> | 71 |
| 31 | Giornale di Brescia | 07/12/2025 | <i>Attesa per il piano Ue sull'automotive. E in Italia l'elettrico corre con i bonus</i> | 75 |
| | Giornaledibrescia.it | 07/12/2025 | <i>Automotive, aspettando il piano Ue in Italia l'elettrico corre coi bonus</i> | 77 |

■ ASSICURAZIONE AUTO

I REALI COSTI DELLE AUTO ELETTRICHE

IL PUNTO DELLA SITUAZIONE AD UN ANNO DI DISTANZA

di Filippo De Bellis

Il 9 ottobre dello scorso anno, nell'ambito del Festival delle Assicurazioni e della Previdenza 2024, organizzammo un vivace ed interessante incontro tra professionisti ed imprenditori del settore automotive, focalizzandolo sui **costi delle EV, auto elettriche, ed in particolare sui costi di riparazione ed assicurativi**. Oggi cerchiamo di fare il punto della situazione con un **mercato del nuovo nel 2025 in Italia che evidenzia un calo generalizzato delle immatricolazioni: la domanda, tra incertezze economiche e trasformazioni tecnologiche, non sempre tutte accettate dai consumatori, non decolla e le elettriche ancora stentano ad affermarsi, poco richieste dai consumatori**.

Cresce molto di più, nel confronto, il mercato dei veicoli ibridi, e quello dell'usato, per cui si conferma la tendenza a tenere le auto più a lungo, tanto che in Italia la loro età media è di dieci anni.

Allo stesso tempo perdono ancora terreno i veicoli termici benzina e diesel, mentre le gpl sopravvivono.

I costi di acquisto delle auto nuove in genere sono divenuti troppo alti negli ultimi anni, un investimento certo non trascurabile e secondo solo a quello per la casa, ed **ancora più alti sono quelli delle elettriche**.

Oggi il budget di spesa del consumatore medio per cambiare auto non va oltre € 20.000: con questi soldi ci si porta a casa

una Fiat Panda o poco più, mentre gli incentivi statali, comunque riservati a ISEE contenuti, sono troppo recenti per far svoltare il mercato. Costano così tanto che le stesse case automobilistiche non hanno più interesse a costruirle.

I prezzi delle auto in Europa, secondo Il Sole-24Ore, sono saliti dal 2019 dal 40 al 70% contro un aumento medio degli stipendi del solo 12%: **ma in Italia tra il 2019 e il 2024 secondo l'ISTAT gli stipendi reali sono scesi del 10,4%**, -6,9% secondo l'OCSE, e solo 2 paesi vanno peggio in Europa.

Sono dati che ci forniscono indicazioni indirette sul perché gli italiani non comprano le auto elettriche.

Le immatricolazioni in UE a settembre 2025: secondo Acea sono

in aumento del 0,9%, con le auto a benzina che calano del 18,7% e una quota di mercato scesa al 27,7%, le diesel calano del 24,7% e hanno una quota del 9,3%, mentre le ibride salgono al 34,7% e **le elettriche raggiungono il 16,1% di quota.**

Le immatricolazioni in Italia a settembre 2025: il nostro mercato ha numeri diversi, soprattutto per le auto elettriche. **Secondo l'ANFIA** da gennaio a settembre 2025 le immatricolazioni calano ancora in totale del 2,9% sul 2024, con una leggera inversione a settembre. **Le benzina** calano del 16,6% con quota di mercato attuale al **25,5%**, le **diesel** -31,7% e una quota scesa al **9,9%**, mentre **salgono tutte le elettrificate** insieme al **55,5%** del mercato, in aumento mese su mese, ma **le elettriche** rappresentano il solo **5,2% del mercato**, le *mild hybrid* e *full hybrid* raggiungono il 44,3% e le ibride ricaricabili il 5,9%. Le GPL, infine, hanno il 9,2% di quota.

Non sono solo i prezzi di acquisto a frenare gli italiani: si aggiungono le **scarse autonomie, i prezzi e le scarse velocità di ricarica, colonnine ancora rare, diffidenze per affidabilità e costi elevati di riparazione/manutenzione della parte elettrica, durata e prezzi delle batterie e tenuta del valore dei veicoli elettrici nel tempo.**

Il costo poi di un pacchetto assicurativo che garantisca serenità di utilizzo per le nuove tecnologie non è indifferente, tanto che viene sempre più spesso offerto a rate con il costo d'acquisto diluito.

Secondo una recente indagine di luglio di **Findomestic**, osservatore privilegiato in tema di acquisti di beni semi-durevoli, il **consumatore italiano continua a essere molto cauto** nella scelta di auto elettriche, **sia per la sostenibilità dei prezzi attuali che per i costi di gestione per consumi e manutenzione.** L'indagine evidenzia inoltre che conta molto l'affidabilità, ritenuta maggiormente garantita nel tempo da termiche e ibride.

Un mercato stagnante per vendite, ma sempre più frizzante per **novità ed evoluzioni recenti della tecnica**, specie con l'affacciarsi di **nuovi protagonisti quali le case cinesi**, ben 300 costruttori, diversi dei quali sconosciuti e destinati a sparire

o essere assorbiti nel breve-medio termine, ma è indubbio che queste **stanno aggredendo il mercato europeo** realizzando, con politiche di prezzi e pubblicitarie, congrui incrementi di vendite di veicoli mese su mese, **specie di auto ibride piuttosto che solo elettriche**, con una straordinaria e rapida adattabilità alle condizioni mutevoli di preferenze dei consumatori occidentali.

Cerchiamo allora di capire se ci sono **indizi che smentiscano**, anche in parte, **le motivazioni dei consumatori a base del loro scetticismo e se nei fatti la situazione possa evolvere più a favore della mobilità elettrica.**

COSTI DELLE COPERTURE ASSICURATIVE: EVOLUZIONE ATTUALE DEL MERCATO

L'assicurazione di responsabilità civile per auto elettriche nel 2025 risulta avere in Italia un **costo di responsabilità civile** più alto di quella per auto con motore termico. Recenti indagini sui prezzi, come quella di Selectra di giugno 2025, evidenziano uno scenario che vede per questa tipologia nel 2025 un **costo medio assicurativo annuo RCA intorno a € 620, € 565 euro per un diesel e € 483 euro per un'auto a benzina**, con un *gap* quindi di poco più del 10% a favore del diesel e un po' più del 25% del benzina.

Incidono i costi di riparazione per componenti specifici e tecnologie e procedure di intervento più lunghe/complesse, anche nel caso di sinistro card con ragione il cui esborso è a carico dell'assicuratore del proprio veicolo che recupera solo un forfait, mentre i sinistri con lesioni risultano avere frequenza maggiore.

Anche le garanzie accessorie incidono sui premi, per la presenza di **garanzie specifiche** per le costose batterie, cablaggi complessi e delicati, sensori ed elettronica di bordo, ma incide anche la particolarità dei relativi rischi incendio, furto batterie, urto e danni accidentali, per scarica totale e infine assistenza su strada, che presenta procedure di sicurezza particolari con addetti muniti di patentino.

Si può ancora risparmiare qualcosa oggi, in questa fase di sviluppo del mercato dei veicoli EV, con gli sconti per il *pay-per-use* legati alle percorrenze effettive e per la presenza sul veicolo di Adas di livello elevato.

COSTI DI MANUTENZIONE

Questa è una categoria di costi che incide spesso anche in misura considerevole sul budget di spesa dell'automobilista: **costi di manutenzione meccanica per tagliandi e per parti soggette a classica usura.**

L'occasione di una disamina ce la fornisce **Sicurauto**, portale di informazione automobilistica, che questo ottobre ha pubblicato un'indagine indipendente sui **costi di manutenzione ordinaria**, effettuata direttamente presso gli uffici stampa delle case costruttrici, **per i primi 8 anni di vita di 20 modelli europei di auto elettriche, ibride e termiche:** sono stati confrontati sia gli stessi modelli recenti di auto elettriche, nelle varie versioni plug-in, full hybrid, a combustione interna o mild hybrid dello stesso brand, o modelli di brand diversi ma simili per tipologia, dimensioni e prestazioni.

Cosa ne è uscito:

- lo stesso modello a seconda della sua elettrificazione sempre più elevata, da solo termico a mild hybrid a full hybrid a plug-in hybrid, **costa sempre più in termini di manutenzione standard ordinari. Più contenuto invece per le EV.** Gli esempi dell'indagine:
 - la Jeep Avenger in versione 1,2 turbo benzina in 8 anni costerebbe in tagliandi € 2.239, mentre la versione full electric solo € 556.
 - la BMW X1 a benzina costerebbe € 2.244, plug-in hybrid € 2.260 ed elettrica iX1 eDrive solo € 1.117.
 - meno risparmio in casa Dacia: la Sandero 1.0 benzina € 1.628 e la Spring full electric € 1.208.
- **il confronto tra full hybrid e termiche o mild hybrid non ha portato a risultati concordanti:** alcuni costruttori hanno costi più bassi per le full hybrid (come Toyota, pur avendo costi medio-alti in assoluto), mentre altre presentano vantaggi per le termiche o le mild hybrid (vedi Dacia-Renault).
- **in media le auto elettriche esaminate fanno risparmiare il 47% in costi dei tagliandi ordinari rispetto alle termiche corrispondenti:** il costo medio annuo della manutenzione ordinaria di una full hybrid è di € 356, contro € 317 di una plug-in hybrid, € 274 di termiche/mild hybrid e solo di € 133 delle EV.

Termiche e ibride scontano maggiori costi per olio, filtri motore, candele e scarico connaturati al motore a scoppio, mentre tutte, comprese le

EV, hanno costi di freni, trasmissioni, sospensioni, gomme e batteria 12V.

L'indagine conferma quindi il **minor costo di manutenzione ordinaria per l'auto elettrica** rispetto alle altre, **ma attenzione!** Si tratta di un **risparmio parziale** per la scelta elettrica: oltre il **maggior costo di acquisto iniziale** (salvo incentivi e loro condizioni di applicazione, generalmente riservato a ISEE medio-basse), **i costi diventano proibitivi**, da sconsigliare la riparazione del veicolo, **in caso di interventi di manutenzioni straordinarie per sostituzione delle batterie per guasti o per il loro decadimento di carica.**

Vediamo ora questi costi.

I COSTI DELLE BATTERIE

Le batterie, al centro delle tecnologie elettriche e ibride, svolgono un ruolo determinante nelle prestazioni dei veicoli, ma lo svolgono anche per il loro costo complessivo, la riparabilità e il loro impatto ambientale.

L'associazione **Professionale francese SRA, Data Analytics Mobilités e Assurance**, impegnata ad analizzare e accompagnare le evoluzioni del settore automobilistico ed affiliata a France Assureurs, ha condotto e pubblicato lo scorso settembre uno **studio esaustivo sulle batterie** di un congruo numero di veicoli elettrificati - elettrici, ibridi e ibridi ricaricabili - su tre aspetti essenziali: a) le caratteristiche delle batterie per capacità lorda o netta; b) la riparabilità o sostituzione totale (o parziale per alcuni modelli) in caso di urto o malfunzionamento; c) i prezzi delle batterie nuove complete, confrontati con il prezzo globale del veicolo, per valutare il loro peso economico sul prezzo di acquisto e la convenienza economica della riparabilità in caso di danno irreparabile alla batteria.

Dall'esame dei singoli veicoli, molto diffusi gran parte nei paesi occidentali europei, emergono dati davvero interessanti e che danno la possibilità di valutare bene le scelte di acquisto, tenendo conto soprattutto che non tutte le case prevedono la riparabilità della batteria con sostituzioni parziali dei soli moduli danneggiati e/o dei carter di protezione, poiché spesso è prevista la sola sostituzione integrale, a volte anche ricondizionata.

Vediamone schematicamente alcuni suddivisi per tipologia EV, full hybrid o mild hybrid, con costo veicolo e costo batteria e sua incidenza sul valore a nuovo del veicolo (le tre tabelle sono state predisposte dall'autore di questo articolo).

VEICOLO ELETTRICO EV

| | COSTO VEICOLO | COSTO BATTERIA COMPLETA | RIPARABILITA' / RICAMBIO RICONZIONATO | CAPACITA' BATTERIA KWh / KM IN ELETTRICO | COSTO PER KW | RAPPORTO COSTO BATTERIA NUOVA / COSTO VEICOLO |
|----------------------|---------------|-------------------------|---------------------------------------|--|--------------|---|
| Dacia Spring EV | 18.900 | 11.400 | SI'/SI' | 27 / 225 | 425 | 60% |
| Fiat 500 EV | 30.400 | 14.400 | NO/NO | 21 / 190 | 675 | 47% |
| Mini Cooper EV | 32.570 | 22.347 | SI'/NO | 37 / 300 | 607 | 69% |
| Tesla Model 3 EV | 39.990 | 13.916 | NO/SI' | 57 / 491 | 244 | 35% |
| BMW X1 20 eDrive EV | 46.900 | 29.270 | SI'/NO | 65 / 430 | 452 | 62% |
| Ford Mustang Mach-EV | 67.490 | 15.391 | SI'/NO | 87 / 600 | 177 | 23% |

VEICOLO HYRID RICARICABILE PHEV

| | COSTO VEICOLO | COSTO BATTERIA COMPLETA | RIPARABILITA' / RICAMBIO RICONZIONATO | CAPACITA' BATTERIA KWh / KM IN ELETTRICO | COSTO PER KW | RAPPORTO COSTO BATTERIA NUOVA / COSTO VEICOLO |
|--------------------|---------------|-------------------------|---------------------------------------|--|--------------|---|
| Peugeot 3008 | 42.400 | 7.200 | SI'/NO | 15 / 86 | 493 | 17% |
| VW Tiguan E Hybrid | 59.100 | 12.700 | NO/NO | 20 / 115 | 646 | 22% |
| Audi Q5 | 76.090 | 13.452 | SI'/NO | 14 / 62 | 934 | 18% |
| Mercedes GLC 400 | 87.100 | 12.708 | NO/SI' | 31 / 127 | 407 | 15% |

VEICOLO MILD HYBRID

| | COSTO VEICOLO | COSTO BATTERIA COMPLETA | RIPARABILITA' / RICAMBIO RICONZIONATO | CAPACITA' BATTERIA KWh / KM IN ELETTRICO | COSTO PER KW | RAPPORTO COSTO BATTERIA NUOVA / COSTO VEICOLO |
|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------------------------------|--|--------------|---|
| Renault Clio E-Tech 145 | 26.000 | 3.400 | SI'/SI' | 1,2 / 2 | 2.833 | 13% |
| Toyota Yaris | 24.450 | 2.418 | SI'/NO | 0,6 / 2 | 4.030 | 10% |
| Dacia Duster 140 | 28.500 | 4.100 | SI'/SI' | 1,2 / 1 | 3.417 | 14% |
| Toyota CHR 200 | 39.250 | 2.537 | SI'/NO | 0,8 / 1 | 3.171 | 6% |
| Peugeot 3008 1.2 145 | 48.300 | 1.800 | SI'/NO | 0,4 / 0 | 4.500 | 4% |

Le EV hanno prezzi sostenuti, e se anche le ibride ricaricabili PHEV - a causa della loro complicazione meccanica - hanno spesso prezzi simili se non superiori alle EV di pari livello, rispetto alle full electric presentano grande differenza sul prezzo delle batterie, che è molto inferiore per la minore capacità, pur garantendo percorrenze combinate elettriche/termiche elevate e non raggiungibili dalle EV.

Emerge comunque chiaramente che **le batterie sono espressione di una tecnologia molto costosa** e il costo delle batterie cresce anche in base all'incremento della capacità, incidendo notevolmente sul prezzo d'acquisto, incidenza che per le EV esaminate va dal 23% al 69%, mentre il costo per KWh delle batterie è anch'esso sostenuto, da € 177 a ben € 675. Solo pochi modelli hanno costi contenuti, quali la Ford Mustang o la Tesla Model 3.

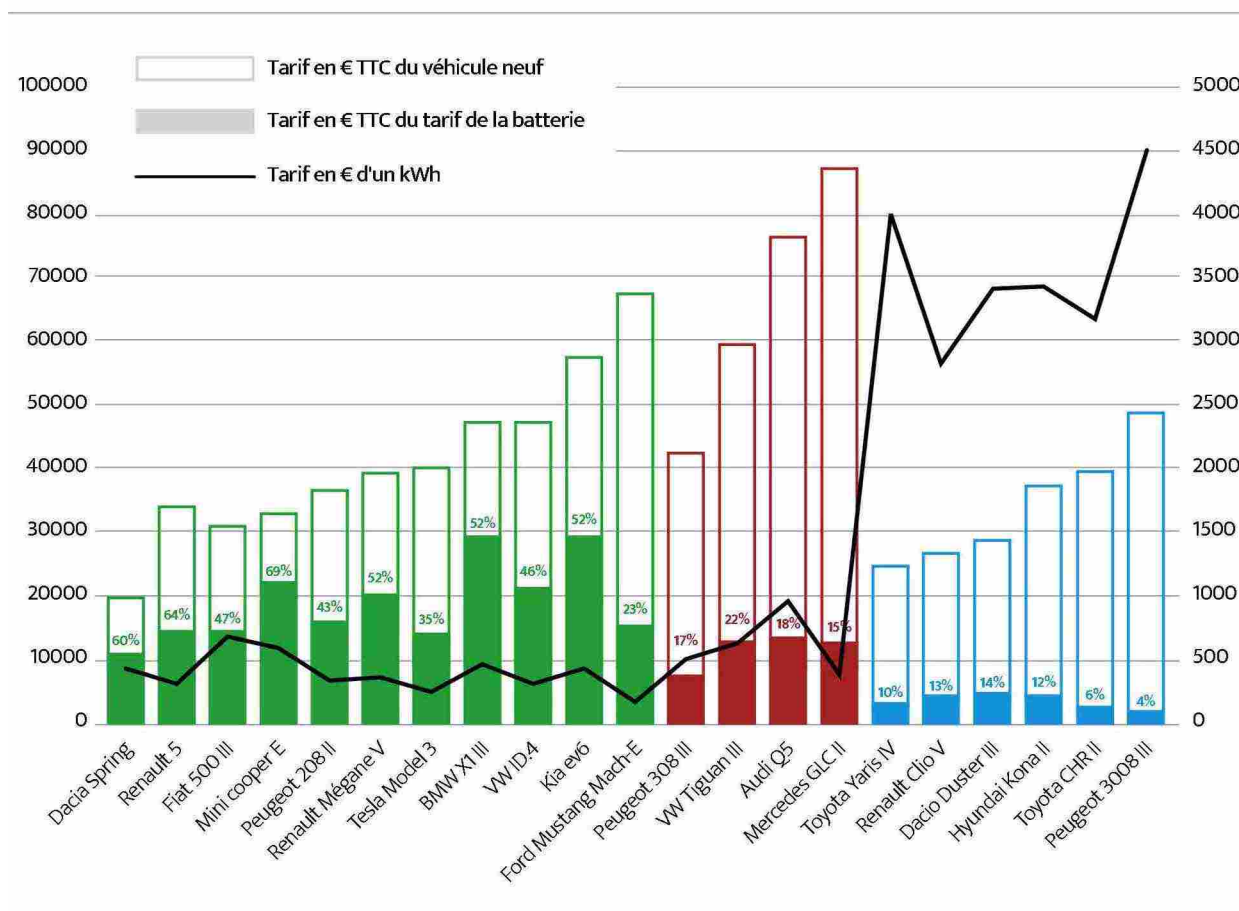
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le ibride ricaricabili presentano un costo della batteria inferiore alle EV, dal 15% al 22% del prezzo d'acquisto, ma con un costo per KWh molto simile alle EV, se non superiore, da € 407 a € 934.

Per le mild-hybrid, infine, il costo della batteria incide ancora meno (dal 4% al 14% del prezzo d'acquisto del veicolo), ma le batterie hanno costi elevati per i pochi KWh di capacità (da € 2.833 a € 4.500).

Vediamo qui sotto, infine, una tabella di sintesi comparativa, tratta dal report originale, avente sull'asse delle ordinate a sinistra il prezzo dei veicoli elettrificati e delle loro batterie per modello, e in quello a destra il prezzo per singolo KWh della batteria: i dati combinati formano una linea di grafico che segue il costo della batteria in €/KWh, mentre si evidenziano le differenze tra i costruttori sui prezzi dei veicoli e delle batterie. Aiuta a valutare il peso economico della batteria nel prezzo di acquisto.



LA QUALITÀ ATTUALE DELLE AUTO ELETTRICHE E I PRINCIPALI GUASTI

Nel corso del 2025 l'ADAC, l'Automobile Club Tedesco, ha pubblicato due indagini.

La prima sui guasti: ad aprile si è concentrata sui guasti più ricorrenti su oltre 159 modelli di veicoli di circa 20 marchi, immatricolati tra il 2015 e il 2022, analizzando i dati rivenienti da 3,6 milioni di interventi di soccorso stradale effettuati nel 2024, di cui 43.678 su auto elettriche, + 46% sul 2023 per l'aumen-

to di veicoli elettrici in circolazione. Emergerebbe che, escluso il primo anno di vita, le elettriche fino al quarto anno si guastano 2,5 volte meno delle termiche. Il guasto più ricorrente è quello alla batteria di avviamento e per servizi a 12v, guasto comune a tutti i veicoli, ma che per le elettriche (50%) è pur di poco superiore alle termiche (45%).

La seconda sulla qualità: a giugno 2025 l'ADAC si è occupata della qualità delle auto elettriche in vendita valutando diversi indica-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tori, tutti molto importanti per il consumatore, quali sicurezza attiva e passiva, costi di gestione, tecnologia, affidabilità del sistema di ricarica e comfort, autonomia reale, rapporto qualità-prezzo delle auto elettriche sul mercato europeo.

A parte **diversi modelli occidentali tutti di livello premium e con prezzi sostenuti** che si posizionano ai vertici della graduatoria (Porsche Taycan, Mercedes CLA, Kia EV9, BMW i5), emergono per qualità **anche auto di categorie più popolari** che riescono a coniugare affidabilità tecnica, risparmio e tecnologia con una maggiore accessibilità economica anche attraverso incentivi governativi, bassi costi di esercizio e offerte finanziarie vantaggiose (Tesla M.3, Citroen C3, Opel Corsa, BYD Dolphin).

ADAC sottolinea come **risultino in ascesa nella loro indagine anche modelli di poche case cinesi quali BYD e MG**, che ormai possono competere con le auto occidentali per autonomia, tecnologia delle batterie, funzionalità tecnologiche e che soddisfano garanzie di sicurezza e standard europee, ma che stanno scontando la **scarsa disponibilità di servizi post-vendita, assistenza, ricambi e garanzie**, problema che risulta comune ad un noto marchio italiano di auto cinesi rebrandizzate in Italia.

Non tutte le EV hanno livelli adeguati di sicurezza e affidabilità, tanto che alcuni, soprattutto di categorie più economiche, si mostrano insufficienti per vetustà di progetto, assenza di ADAS avanzati e dotazione tecnologica non aggiornata, scarse prestazioni della batteria e tempi di ricarica lunghi (ad es. Dacia).

ADAC consiglia di scegliere l'elettrico facendo attenzione a:

- autonomia reale in base all'utilizzo cui il mezzo è destinato;
- presenza di ADAS evoluti ed efficienti;
- costo reali del veicolo (anche per effetto di incentivi), costi di ricarica, manutenzione e tenuta valore;
- diffusione della rete di assistenza e disponibilità di ricambi;
- dotazioni tecnologiche per info-entertainment, loro connettività e loro aggiornamenti garantiti.

Anche l'affermata rivista **USA Consumer Reports**, una delle voci più importanti dagli USA a difesa dei consumatori, ha pubblicato a giugno 2025 un'**indagine sull'affidabilità dei veicoli elettrici confrontati con quelli termici, hybrid e hybrid ricaricabili, analizzando oltre 330.000 veicoli** costruiti tra il 2000 e il 2023, la loro difettosità e relative cause su 20 aree critiche, prendendo quindi in considerazione EV con un range di vita che va da uno a venti anni, ed evidenziando **l'emersione di una difettosità dei veicoli elettrici, con un ampio arco di vita e di utilizzo sulle spalle, che risulta il + 80% rispetto alla difettosità dei termici a benzina**, anche se bisogna tenere in considerazione il necessario percorso di più decenni perché si affermi la nuova tecnologia.

I difetti delle EV si concentrano su tre macro-problematiche:

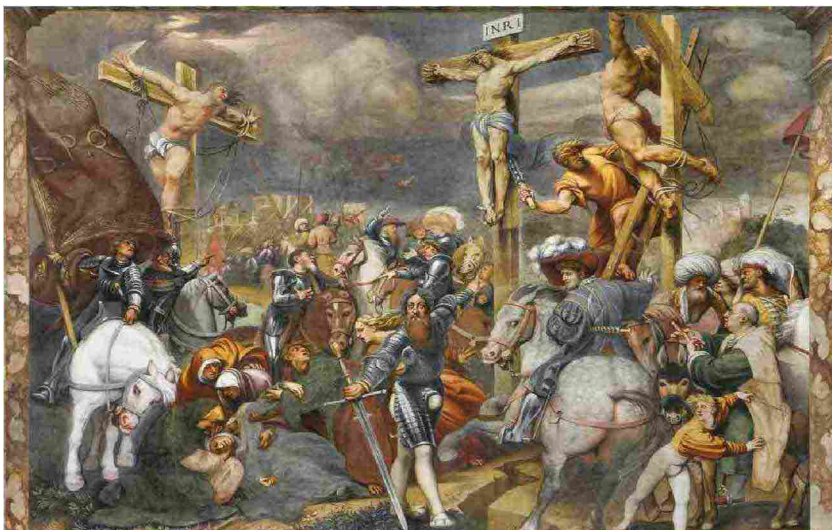
- lentezza e difettosità dei sistemi di ricarica
- malfunzionamenti elettronici specie per software e cruscotti digitali
- assemblaggi di carrozzeria

Secondo i risultati di Consumer Reports, però, **le ibride ricaricabili peccano in affidabilità più delle EV** e molto più delle altre tipologie di ibride, **a causa della complessità estrema della meccanica ed elettronica e presenza batterie e loro sistema di ricarica esterna**, che devono integrarsi continuamente aumentando notevolmente le possibilità di guasto.

La tipologia di veicoli che si guasta meno risulta invece quella delle **full hybrid e mild hybrid, che si guastano il 25% in meno delle termiche tradizionali**.

Anche Deloitte, nel 13° report Global Automotive Consumer Study del 2025, ha approfondito gli indirizzi attuali del mercato auto globale, con più di 31.000 interviste a consumatori di 30 Paesi: si è occupata di scelte di mobilità e di acquisto, tecnologie considerate e reale interesse per le EV.

L'indagine ha considerato anche i consumatori italiani, i quali stanno mostrando ancora forte interesse per i veicoli dotati di motore a combustione, compresi gli ibridi, tralasciando la



Giovanni Antonio de' Sacchis detto il Pordenone, *Crocifissione* (1520 - 1521)
Cattedrale di Cremona

scelta completamente elettrica e, una volta di più, conferma le motivazioni emerse più volte sul tema: alto prezzo dei veicoli elettrici, scarse autonomie, alti tempi di ricarica e scarsità di stazioni di ricarica, rilevando una maggiore propensione verso auto tradizionali con bassi consumi piuttosto che alla riduzione dell'impatto ambientale e alla alta qualità costruttiva, mentre lato assicurativo sempre più si mostrano favorevoli ai pacchetti comprensivi delle garanzie assicurative venduti a rate con il veicolo direttamente dai produttori. Il report sottolinea ancora una volta come il costo elevato dei veicoli elettrici prodotti in UE continui a essere inaccessibile per un'ampia fascia di consumatori, i quali mostrano più interesse per le auto a benzina, diesel o ibride.

In un quadro così delineato gli incentivi rimangono la soluzione più a portata di mano per ovviare alla scarsa propensione di europei e italiani in particolare per i veicoli elettrici.

Cosa costa agli italiani fare la ricarica

A metà 2025 il prezzo monorario del mercato tutelato è intorno a € 0,160 per KWh finito. Ricaricare quindi in ambito domestico una batteria media di 50 KWh al 90%, costa circa 9 €, e consente di percorrere intorno ai 300/ 350 km, con una spesa media di € 2,7 ogni 100 km. Ricaricare invece presso colonnine pubbliche resta inevitabilmente più caro: dai 0,51 €/KWh della AC a bassa potenza sino a oltre

0,80 €/KWh per una ricarica HPC da 150-350 KW. Una strategia "ibrida", che alterna ricariche domestiche notturne a rifornimenti super-fast solo quando serve, è la soluzione più economica per gran parte degli automobilisti. E se si prevede di consumare oltre 6.000 KWh l'anno in garage, si può sfruttare la **detrazione 50% wallbox** e passare a una tariffa indicizzata PUN: il risparmio aggiuntivo supera facilmente i 250 € l'anno.

CONCLUSIONI

Gli approfondimenti sugli aspetti dei costi legati alle auto elettriche da noi svolti portano ad una considerazione che deve essere tenuta sempre presente: la tecnologia attuale dei veicoli elettrici è già ad uno stadio avanzato, sia pure sviluppatosi solo a partire dalla fine dello scorso secolo, ma alcune problematiche permangono su piani diversi. A parte le questioni universali quali l'autonomia delle batterie, che sicuramente in questo momento non è ancora al top della tecnologia, i costi per sostituzione delle stesse per guasti, i consumatori italiani medi hanno effettivamente un problema di costi di acquisto – dovuti anche alla situazione degli stipendi italiani con valori d'acquisto inferiori al resto della UE – più forti che in altri paesi. Di contro abbiamo visto che costi ordinari e difettosità sono inferiori a quelli delle termiche e che la scelta di modelli ibridi può essere una valida alternativa sostenibile per diversi anni a venire in un quadro, quello della mobilità elettrica e ibrida che, sviluppatosi nei soli ultimi 20 anni, ha forti margini di miglioramento: negli anni ancora a venire sarà più naturale ed a costi sicuramente inferiori rivolgersi alla nuova tecnologia elettrica, che garantirà sempre più vantaggi derivanti dal rappresentare una mobilità più sostenibile unita a più ridotti costi di acquisto, migliori infrastrutture, incentivi e rispetto per l'ambiente.

© Riproduzione riservata

TUTTI IN ATTESA CHE ACCADA QUALCOSA

Mario Rossi

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



Tempo di bilanci e previsioni per le associazioni di settore. Quest'anno, con particolare intensità, anche di richieste e auspici nei confronti della politica italiana ed europea, all'apparenza non del tutto consapevole dei rischi che sta correndo l'industria dell'auto del Vecchio Continente in questo particolare periodo e contesto storico. Richieste e auspici non solo, limitatamente all'Italia, nella prospettiva della legge di Bilancio e della delega fiscale che prima o poi, si spera, il governo Meloni vorrà utilizzare per dare una mano al settore dell'auto o, quantomeno, per eliminare assurdi e persino un po' ridicoli anacronismi fiscali (su tutti, la soglia dei 35 milioni di lire sulla deducibilità dei costi delle auto aziendali che il settore si porta dietro dalla fine degli anni 90). Ma, soprattutto, in vista delle decisioni che, nei giorni e nelle settima-

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

Serve un cambio di passo

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

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

Opinioni rilevanti

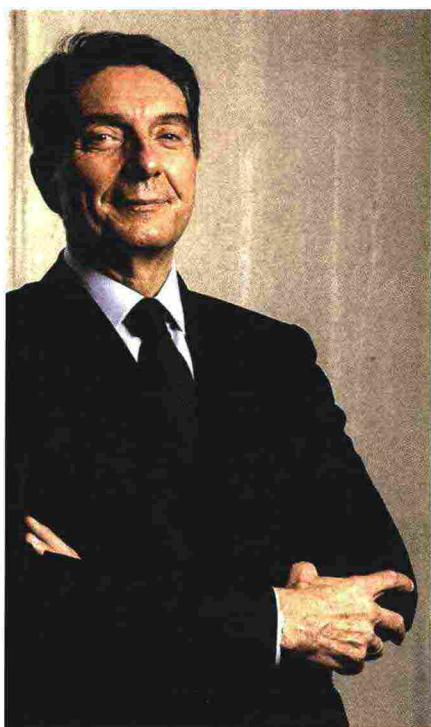
Nelle pagine che seguono, ecco il punto di vista di Roberto Vavassori, Alberto Viano, Massimo Artusi, Fabio Pressi e Roberto Pietrantonio, presidenti, rispettivamente, di Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae.

F&B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PHASE OUT AL 2040 E 25% DI TERMICO NON FOSSILE



Roberto Vavassori

Classe 1959, laurea in economia, è consigliere d'amministrazione della Brembo. Guida l'Anfia - di cui era già stato presidente tra il 2012 e il 2015 - dal giugno 2023. L'Anfia è l'associazione di Confindustria che raggruppa le imprese che operano nella filiera dell'automotive.



È quanto chiede Roberto Vavassori, presidente dell'Associazione della filiera automobilistica, per rilanciare l'industria europea. Assieme a un mix di incentivi a fondo perduto e di strumenti fiscali per le company car

La ricetta di Roberto Vavassori per il futuro dell'auto europea è netta e ambiziosa: "Prima di tutto è necessario aumentare i target intermedi delle emissioni di anidride carbonica. Altrimenti, finito il triennio di moratoria, è certo che le Case pagheranno le multe. Poi, prima del 2035, c'è il 2030, con un limite di 49,5 grammi/km di CO₂ totalmente sproporzionato rispetto ai 93,6 del 2027. Come si fa a dimezzare in tre anni? Il valore corretto sarebbe tra 70 e 80 g/km. Per quanto riguarda il 2035, inoltre, è necessario che fino a un 25% di veicoli immatricolati dopo questa data possa essere alimentato da carburanti rinnovabili di origine non fossile. E bisogna spostare il termine del 2035 al 2040 monitorando ogni due anni l'andamento degli indici di elettrificazione e di decarbonizzazione. Infine", spiega a Fleet&Business il presidente dell'Anfia, "occorre un piano decennale di sostegno al rinnovo del parco auto europeo che dovrebbe riguardare almeno 3 milioni di veicoli all'anno, a scalare nell'arco di dieci anni, con un incentivo di 5 mila euro per sussidiare l'acquisto di mezzi a bassa o nulla emissione di CO₂, quindi con neutralità tecnologica, con un local content europeo, in termini di componentistica, di almeno il 70-75%".

Anno cruciale per il Belpaese

Poi c'è l'Italia, che chiuderà il 2025 con una produzione di auto ridotta al lumicino, agli stessi livelli di metà anni 50. "Credo che il 2025 sarà l'anno di minima produzione sotto la quale non potremo andare. Sapevamo di avere di fronte una traversata del deserto. Solo che ci siamo arrivati con le borracce vuote. A

questo si sono aggiunti i ritardi richiesti dalla parziale re-ingegnerizzazione delle piattaforme, che per fortuna c'è stata e sta prendendo piede per offrire una varietà di motorizzazioni diverse dal solo elettrico, ma che ha richiesto altro tempo. Intanto, il mercato non è andato come ci aspettavamo. Però, senza dubbio, il 2025 per l'Italia dev'essere ritenuto il punto di minimo storico. Altrimenti la filiera è a rischio", avverte Vavassori, certo che "Stellantis darà la giusta considerazione al nostro Paese. Ha più di 50 fabbriche in giro per il mondo. In Italia ce ne sono cinque, quindi il 10% o poco più della capacità produttiva. Tornare a un 10% di produzione sarebbe un buonissimo risultato". Insomma, piena fiducia al nuovo ceo, Antonio Filosa, e al suo piano industriale: "Sappiamo che sarà rispettato. Potrebbero esservi anche sorprese positive. E in questa prospettiva, l'abbiamo detto chiaramente, i fornitori italiani devono avere una chance concreta". Infine, il mercato italiano. "Lo strumento per rimmetterlo in moto", conclude, "potrebbe arrivare da Bruxelles sulle flotte. A condizione che non si aiutino con la leva fiscale solo le elettriche, altrimenti sarebbe un altro fallimento. Siccome in Europa le flotte mediamente pesano il 50-60% delle immatricolazioni, se qualcosa, forse, in Italia si farà, sarà grazie a quella disposizione europea. Potrebbe essere un superammortamento o un aumento della deducibilità o della detraibilità dell'Iva. Restando consapevoli che in Europa la normativa fiscale non è uguale dappertutto, in alcuni Paesi è più vantaggiosa rispetto all'Italia, ma in altri no. Attenzione, dunque, a chiedere la stessa fiscalità europea: si potrebbe persino peggiorare".

F&B

I DATI DI NOVEMBRE

**Auto, mercato fermo
ma da inizio anno -2,4%**

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

Stellantis: +3% le immatricolazioni a novembre

Mercato auto

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

Filomena Greco

TORINO

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

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

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

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

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



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La Lente

di **Francesco Bertolino**

Auto, gli incentivi spingono le cinesi Rivedere il 2035, la mossa di Merz

Gli incentivi spingono le vendite delle auto elettriche e cinesi. A novembre sono state immatricolate 15.131 vetture a batteria (+130,7%) per una quota di mercato del 12,2%. Del boom, alimentato dagli aiuti pubblici all'acquisto, hanno tratto gran beneficio diverse case extra-europee: Tesla (+58%), certo, ma soprattutto marchi cinesi come Omoda-Jaecoo (+386%) Byd (+535%, ormai vicina per vendite a Ford) e Leapmotor, brand alleato di Stellantis. «Le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa», ha constatato amara l'Anfia. Senza misure strutturali, avverte però l'Unrae, il boom dell'elettrico in Italia rischia di «rivelarsi un fuoco di paglia», destinato a spegnersi una volta esauriti gli incentivi. Per il resto, in effetti, il mercato auto resta stagnante con 124.222 immatricolazioni a novembre (-0,04%). Il totale da inizio 2025 è così di poco superiore agli 1,4 milioni, con un calo del 2,4% sul 2024 e del 20,2% sul 2019. Mancano cioè ancora all'appello 359 mila vendite rispetto all'ultimo anno prima della pandemia e della fiammata inflattiva. Per il rilancio si attende il piano per l'auto che l'Ue si appresta a presentare il 10 dicembre. In vista di tale scadenza, il cancelliere tedesco Friedrich Merz ha chiesto a Bruxelles «regole più flessibili e realistiche» che consentano, fra l'altro, di vendere auto ibride dopo il 2035. Nonché maggior protezione per l'industria da «pratiche commerciali sleali e sovvenzioni nei paesi terzi, che falsano la concorrenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



IL PUNTO

di DIEGO LONGHIN

La Germania scende dall'e-car e spinge l'ibrido

Di solito quando la Germania dice qualche cosa l'Europa si adegua. A dieci giorni da quando la Commissione Ue annuncerà come intende modificare il percorso di transizione verso la mobilità elettrica, era che inizierà dal 2035, e come vuole rilanciare l'industria dell'auto nel Vecchio Continente, il cancelliere Friedrich Merz ha piantato un bel paletto. In linea con il pensiero del governo italiano e con quello dei costruttori: «Vendere anche dopo il 2035 auto ibride». Il cancelliere, che ha scritto una lettera alla conterranea e compagna di partito (Cdu) Ursula von der Leyen, di fatto smonta il dogma del solo elettrico e sdogana il motore a scoppio per il dopo 2035. Punto su cui Francia e Spagna non sono d'accordo. Il braccio di ferro è in corso. Non solo tra diversi Paesi, ma tra i gruppi politici come S&D che non vuole fare retromarcia, mentre il Ppe è pronto a modifiche importanti. Con questo paletto Merz, che deve fare i conti con la più grande crisi dell'auto degli ultimi decenni, prova a indirizzare le scelte. E i costruttori europei temono che la Ue il 10 dicembre possa annunciare provvedimenti deboli rispetto a quello di cui avrebbe bisogno il comparto. L'ad di Stellantis, Antonio Filosa, che in Germania ha la Opel, plaude: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle norme. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare tre obiettivi chiave: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e l'autonomia strategica, e accessibilità economica». Nell'ultimo mese le vendite di elettriche in Italia sono cresciute del 130%, merito degli incentivi, ma il mercato rimane piatto (-0,04%). Stellantis cresce del 3% grazie a Leapmotor. Bene anche Byd e Tesla, ma come dice Roberto Vavassori, presidente Anfia, «le quattro auto elettriche più vendute non sono fatte in Europa».



Stellantis cresce del 3% a 31.733 immatricolazioni lo scorso mese: bene Fiat e Jeep

Con gli incentivi boom per le elettriche ma le vendite a novembre restano stabili

IL CASO

A novembre sono state immatricolate in Italia 124.222 auto con un calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04%. Nei primi undici mesi di quest'anno - secondo i dati del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - le immatricolazioni sono state 1.417.621, in calo del 2,43% sull'analogo periodo del 2024. Dopo il rialzo di ottobre, si conferma il segno più per le vendite di Stellantis, che registra un dato superiore a quello del mercato nel suo complesso (-0,04%). Il mese scorso il gruppo ha messo a segno 31.733 registrazioni, in rialzo del 3% rispetto alle 30.820 unità dello stesso mese del 2024. A ottobre erano cresciute del 5,2%. A novembre Stellantis aveva una



Colonnine di ricarica per auto

quota del 25,6% del mercato italiano, contro il 24,8% dello stesso mese del 2024, ma contro il 26,8% di ottobre. Bene Fiat e Fiat Professional, si consolida anche Jeep che è stabilmente nella top ten del mercato. Jeep Avenger, in particolare, è il SUV più venduto d'Italia considerando i primi undici mesi di quest'anno. E si impenna il mercato delle auto elettriche nel nostro Paese, per effetto degli incentivi legati all'Isee: sono 15.131 le vetture full

electric immatricolate, spiega Motus-E, con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Leapmotor, brand del gruppo Stellantis, ha ottenuto il miglior risultato di sempre arrivando, con 2.211 immatricolazioni, all'1,8% di quota del mercato totale e al 3% in quello dei privati.

Critica l'Anfia. Il presidente dell'associazione, Roberto Vavassori, sottolinea che «constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Ue. In occasione della formulazione degli incentivi avevamo chiesto che venisse adottato un eco-score per privilegiare le vetture Made in Europe, ma la proposta non è stata approvata». Il risultato, evidenzia, «è sotto gli occhi di tutti: la maggior parte delle vetture vendute grazie agli incentivi ha zero

contenuto locale e zero valore aggiunto per l'Europa».

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di novembre in calo del 23%, con una quota di mercato del 21,2% e le diesel calano del 34,1%, con una quota dell'8,3%. Negli undici mesi, le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono del 17,4% e quelle delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 24,8% e del 9,7%. L'Unrae, Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, sottolinea il pesante divario nelle immatricolazioni con il 2019, circa 359.000 unità in meno, pari a -20,2%. «È probabile - conclude - un nuovo rallentamento una volta esauriti gli effetti degli incentivi». CLA. LUI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'auto italiana è ferma: quest'anno 400 mila vendite in meno del pre-Covid

di Andrea Boeris

Il mercato auto italiano resta debole anche a novembre: le immatricolazioni sono state 124.222, sostanzialmente stabili rispetto a un anno fa (-0,04%), confermando il rallentamento della domanda. Nei primi undici mesi il totale scende a 1.417.621 unità (-2,3%) e, secondo il Centro Studi Promotor, il 2025 dovrebbe chiudere a 1,5 milioni di vetture, un livello ancora molto lontano dagli 1,92 milioni del 2019 (400 mila in meno).

Per Anfia il mercato «resta

immobile» e chiuderà l'anno in negativo. Le elettriche risalgono al 12,3% grazie agli incentivi scattati il 22 ottobre, trasformati in un click-day, ma le quattro più vendute non sono prodotte in Europa. Unrae avverte che, esauriti gli incentivi, sarà probabile un nuovo rallentamento dell'elettrico e sollecita una revisione della fiscalità per le auto aziendali, in attesa delle proposte Ue del 10 dicembre. Stellantis consolida il recupero: a novem-

bre immatricula 31.733 auto (+3%) e risale al 25,6% di quota, ma nel cumulato resta in calo del 6,8% a 399.083 unità (quota al 28,1% rispetto a una del 29,4% nel 2024). Leapmotor ottiene il suo miglior risultato con 2.211 immatricolazioni e l'1,8% del mercato.

Byd continua la sua avanzata: 3.524 immatricolazioni a novembre, quota del 2,8% e crescita oltre il 500% sul 2024; sfiora le 22 mila nei primi undici mesi e guida sia il mercato elettrificato (14,8%) sia quello delle elettriche pure (17,2%). (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

A NOVEMBRE -0,04%

L'auto resta ferma Su le elettriche targate Pechino

■ A novembre il mercato italiano delle autovetture resta immobile, con un numero di immatricolazioni pari a 124.222 unità, rispetto alle 124.267 dello stesso mese del 2024 (-0,04%). Nel periodo gennaio-novembre, il comparto accusa una flessione del 2,4% rispetto all'anno precedente, totalizzando 1.417.621 immatricolazioni contro 1.452.994 nei primi undici mesi del 2024. Resta pesante il divario con il 2019: circa 359.000 unità in meno, pari a -20,2%. Per quanto riguarda gli incentivi Mase rivolti all'acquisto di veicoli elettrici, su circa 55.700 voucher rilasciati complessivamente, alle ore 10 di sabato 22 novembre ne erano stati validati circa 47.000. Le risorse relative agli oltre 8.000 voucher non convalidati entro il termine stabilito di 30 giorni sono tornate di nuovo accessibili e sono terminate tutte già domenica 23 novembre. Questa dinamica ha prodotto effetti immediati sulle immatricolazioni di auto Bev, che a novembre hanno raggiunto le 15.304 unità grazie all'immatricolazione di vetture già presenti in stock. La quota di mercato è balzata al 12,3%, rispetto al 5% del mese di ottobre e al 5,2% di novembre 2024. Le Phev, non interessate da incentivi, si sono invece attestate nel mese al 7,2% di quota: sostanzialmente in linea col 7,7% di ottobre, ma in crescita significativa rispetto al 3,1% di novembre 2024.

«Anche a novembre - commenta Roberto Vavassori, presidente Anfia - il mercato auto resta immobile e si prepara a chiudere l'anno con una variazione negativa. Sul fronte della mobilità elettrica, tuttavia, si assiste ad un rialzo della quota di Bev immatricolate nel mese fino al 12,3% (era il 5% ad ottobre 2025). Tuttavia, constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa». In effetti a novembre il gruppo cinese Byd con 3.524 immatricolazioni ha conquistando una quota di mercato del 2,8%. Mentre Leapmotor, attivo in Italia con una joint venture che fa capo a Stellantis, ha chiuso novembre con 2.211 immatricolazioni, secondo le rilevazioni di Dataforce, l'1,8% di quota del mercato totale. Quanto a Stellantis, il gruppo ha chiuso il mese con una crescita del 3%.



Le regole

Il cancelliere sostiene che i modelli a doppia propulsione dovrebbero superare il 2035

Economia
Si impennano le vendite di auto elettriche

» Angotti | 6

Auto Le e-car a novembre crescono del 130% grazie agli incentivi Mini boom delle elettriche Merz spinge per le ibride

» **Torino** Si impenna il mercato delle auto elettriche in Italia. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi cinesi come Leapmotor, brand di Stellantis, e Byd. «Constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia.

Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e -senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor - si registrerebbe una flessione di oltre il 2%. Da inizio anno sono state vendute 1.417.621 auto, in calo del

2,43% sullo stesso periodo 2024. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a novembre 31.733 auto, il 3% in più dello stesso mese del 2024, con una quota di mercato pari al 25,6% contro il 24,8%, ma nel totale dell'anno la flessione è del 6,8%. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, «livello decisamente infimo - osserva il Csp - e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni furono 1.916.951 (-21,4%)».

Cresce intanto l'attesa per il piano automotive che l'Unione Europea si prepara a presentare il 10 dicembre. E aumentano le pressioni della Germania. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente Ue Ursula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035. Una decisione assunta all'unanimità dai presidenti dei Bundeslaender tedeschi.

Approva la richiesta l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare i tre obiettivi chiave dell'Europa: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e l'autonomia strategica, e accessibilità economica». Merz spinge per una regolamentazione delle emissioni di Co2 «tecnologicamente neutra, flessibile e realistica». Nel testo la parola flessibilità è in grassetto.

Per Merz occorre garantire la competitività del settore automobilistico «in un futuro climaticamente neutro ed è necessaria una regolamentazione europea che combini protezione del clima, forza industriale e innovazione tecnologica». Senza dimenticare che alle sfide già

presenti per il settore «si aggiungono pratiche commerciali sleali e sovvenzioni nei paesi terzi, che falsano la concorrenza e compromettono la sicurezza della pianificazione e degli investimenti». Il cancelliere tedesco chiede anche di «evitare sanzioni a livello europeo derivanti dalla violazione dei limiti di emissione delle flotte». «Il clima di opinione nel settore dell'auto - sostiene il presidente del Centro studi Promotor Gian Primo Quagliano - è fortemente condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione Europea presenterà il 10 dicembre per cercare di attenuare l'impatto negativo della sua politica per la transizione energetica nell'auto, che ha già determinato risultati catastrofici che sono sotto gli occhi di tutti: dal crollo della produzione di auto in Europa, alla penetrazione di concorrenti molto temibili dell'industria europea».

Amalia Angotti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il mercato delle auto in Italia

IMMATRICOLAZIONI



di cui
15.131
elettriche

+130,7%
rispetto a novembre 2024

Gennaio - novembre 2025

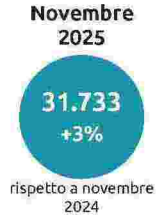
1.417.621
rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente
-2,34%

di cui
82.218
elettriche

+40,1%
rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente



STELLANTIS



Quota di mercato

25,6% (24,8% nel 2024)

Vendite

Gennaio - novembre 2025

399.083
rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente
-6,8%

Quota di mercato

28,1%

(29,4% nello stesso periodo dell'anno precedente)

ANSA

Auto, la Germania insiste: ibride anche dopo il 2035

REVISIONE NORME UE

TORINO. Si impenna il mercato delle auto elettriche in Italia. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi cinesi come Leapmotor, brand di Stellantis, e Byd. «Constatiamo con rammarico che le quattro vetture

elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e -senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor - si registrerebbe una flessione di oltre il 2%. Da inizio anno sono state vendute 1.417.621 auto, in calo del 2,43% sullo stesso periodo 2024. Cresce l'attesa per il piano automotive che l'Ue si prepara a presentare il 10 dicem-

bre. E aumentano le pressioni della Germania. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035. Una decisione assunta all'unanimità dai presidenti dei Bundestag tedeschi. Approva la richiesta l'ad Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare i tre obiettivi chiave dell'Europa: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e accessibilità economica».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

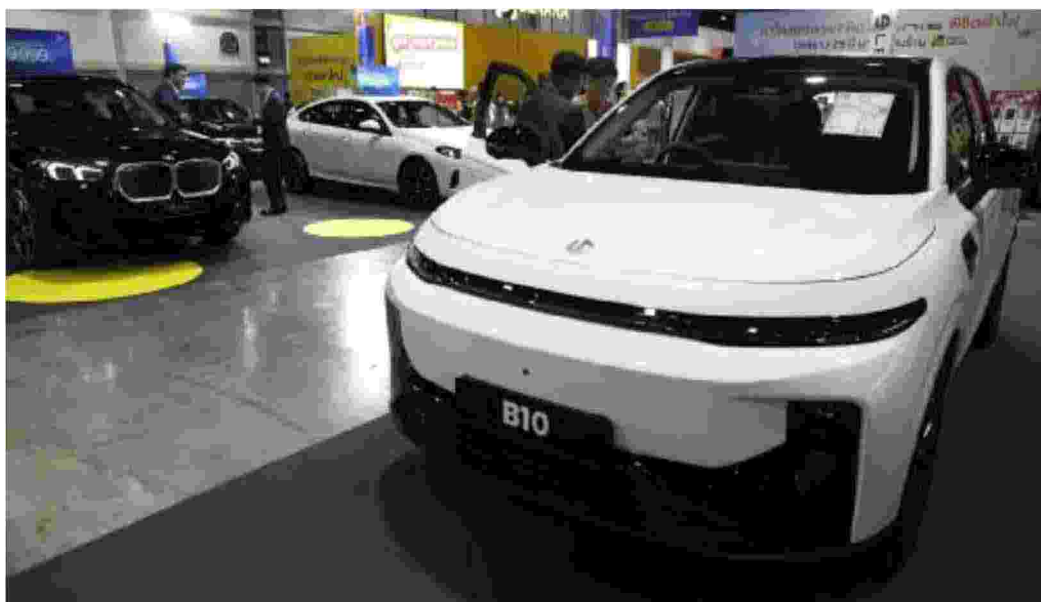
La crisi

Mini boom delle elettriche Merz spinge le ibride

• Gli incentivi legati all'Isee determinano una crescita delle immatricolazioni delle e-car del 130% nel mese di novembre

AMALIA ANGOTTI

TORINO Si impenna il mercato delle auto elettriche in Italia. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi cinesi come Leapmotor, brand di Stellantis, e Byd. «Constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e -senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor - si registrerebbe una flessione di oltre il 2%. Da inizio anno sono state vendute 1.417.621 auto, in calo del 2,43% sullo stesso periodo 2024. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a novembre 31.733 auto, il 3% in più dello stesso mese del 2024, con



Mercato auto Una Leapmotor elettrica in esposizione ANSA

una quota di mercato pari al 25,6% contro il 24,8%, ma nel totale dell'anno la flessione è del 6,8%. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, «livello decisamente infimo - osserva il Csp - e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni furono 1.916.951 (-21,4%)».

Attesa per il piano

Cresce intanto l'attesa per il piano automotive che l'Unione Europea si prepara a presentare il 10 dicembre. E aumentano le pressioni della Germania. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente Ue Ur-

La posizione tedesca

Il premier Merz sostiene che dopo il 2035 dovrebbero continuare a essere prodotte auto con doppio sistema di propulsione

sula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035. Una decisione assunta all'unanimità dai presidenti dei Bundesländer tedeschi. Approva la richiesta l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative

europee. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare i tre obiettivi chiave dell'Europa: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e l'autonomia strategica, e accessibilità economica». Merz spinge per una regolamentazione delle emissioni di Co2 «tecnologicamente neutra, flessibile e realistica». Nel testo la parola flessibilità è in grassetto. Per Merz occorre garantire la competitività del settore automobilistico «in un futuro climaticamente neutro ed è necessaria una regolamentazione europea che combini protezione del clima, forza industriale e innovazione tecnologica».

IL CAMBIO DI GUARDIA NELLO STABILIMENTO ABRUZZESE

Ad Atesa un Eroico direttore per Stellantis

MENTRE IN MOLISE IL GRUPPO AUTOMOTIVE FA REGISTRARE MOLTE PERPLESSITÀ PER IL FUTURO, IN ABRUZZO VA A GONFIE VELE CON IL FIAT PROFESSIONAL: È IL PIU' VENDUTO IN ITALIA

E' Francesco Eroico, 51 anni, di Ischia, il nuovo direttore dello stabilimento Stellantis di Atesa (Ch). L'ingegnere subentra a Paolo Accastello, che ha lasciato la guida della fabbrica per assumere la responsabilità dell'area geografica che comprende Italia e Polonia per la parte carrozzeria. Eroico porta in Val di Sangro una lunga presenza negli stabilimenti del gruppo, con incarichi operativi e gestionali. Ha guidato le fabbriche di Rivalta di Torino, Cassino, Modena e Pomigliano d'Arco, ritenuto uno dei siti più complessi e strategici del gruppo. Ha operato in America e, prima dell'incarico in Abruzzo, era a capo della Logistica in Europa.

"FIAT e Fiat Professional a novembre si riconfermano alla guida del mercato italiano delle vetture e in quello dei veicoli commerciali, infatti, in base all'elaborazione dei dati forniti da Dataforce, hanno fatto registrare 14.701 immatricolazioni pari ad una quota complessiva del 11,3% in crescita di 1,9 punti percentuali pari a oltre 2.500 immatricolazioni in più rispetto a novem-

bre dello scorso anno. Nel solo mercato delle vetture Fiat guida il mercato da undici mesi consecutivamente con 10.849 immatricolazioni pari a 8,7% di quota a novembre in crescita di 1,8 punti percentuali rispetto a novembre dello scorso anno. Anche nel risultato cumulato dei primi 11 mesi dell'anno si consolida la leadership con il 11,3% di quota pari a 180.436 immatricolazioni in crescita di 0,4 punti rispetto all'analogo periodo dello scorso anno". Lo riferisce Stellantis in una nota. "FIAT ha mantenuto un altro punto fermo come il primato della vettura più venduta in Italia, la Pandina Hybrid, con 6.832 immatricolazioni. Prodotta nello stabilimento italiano di Pomigliano d'Arco, è la city car più amata dagli italiani per l'efficienza della motorizzazione, l'agilità nella guida e l'accessibilità nell'acquisto. Inoltre, la sicurezza è stata aggiornata con sistemi avanzati di assistenza alla guida come riconoscimento segnali stradali, mantenimento corsia, frenata automatica d'emergenza, rilevamento stanchezza del

conducente e sensori di parcheggio posteriori. Nel corso dei prossimi mesi Pandina verrà affiancata dalla Nuova 500 Hybrid, prodotta a Torino Mirafiori che contribuirà ad aumentare la leadership di FIAT nel segmento delle city car", prosegue il gruppo. "Fiat si conferma anche a novembre, leader della micromobilità con la crescita costante di Topolino che ha consolidato la prima posizione nel mercato dei quadricicli elettrici con oltre il 40% di quota di mercato. Nel mercato dei veicoli commerciali, FIAT Professional è stato il brand più venduto in Italia a novembre con 3.852 immatricolazioni pari al 24,3% di quota di mercato, in crescita di 2,8 punti percentuali rispetto a novembre dello scorso anno. Fiat Professional Ducato, prodotto ad Atesa in Abruzzo, è il veicolo commerciale più venduto in Italia con 1.614 immatricolazioni pari al 26% di quota nel segmento. Doblò van si conferma il punto di riferimento nel segmento dei van compatti con una quota del 40% pari a 1.600 immatricolazioni", conclude Stellantis.

Intanto si impenna il

mercato delle auto elettriche in Italia. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi cinesi come Leapmotor, brand di Stellantis, e Byd. "Constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa" afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e -senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor - si registrerebbe una flessione di oltre il 2%. Da inizio anno sono state vendute 1.417.621 auto, in calo del 2,43% sullo stesso periodo 2024. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a novembre 31.733 auto, il 3% in più dello stesso mese del 2024, con una quota di mercato pari al 25,6% contro il 24,8%, ma nel totale dell'anno la flessione è del 6,8%. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, "livello decisamente infimo - osserva il Csp - e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni furono 1.916.951 (-21,4%)". Cresce l'attesa per il piano automotive che l'Unione Europea si prepara a presentare il 10 dicembre. E aumentano le pressioni della Germania. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035. Una decisione assunta all'unanimità dai presidenti dei Bundesländer tedeschi. Approva la richiesta

l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: "Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare i tre obiettivi chiave dell'Europa: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e l'autonomia strategica, e accessibilità economica". Merz spinge per una regolamentazione delle emissioni di Co2 "tecnologicamente neutra, flessibile e realistica". Nel testo la parola flessibilità è in grassetto. Per Merz occorre garantire la competitività del settore automobilistico "in un futuro climaticamente neutro, è necessaria una regolamentazione europea che combini protezione del clima, forza industriale e innovazione tecnologica". Senza dimenticare che alle sfide già presenti per il settore "si aggiungono pratiche commerciali sleali e sovvenzioni nei paesi terzi, che falsano la concorrenza e compromettono la sicurezza della pianificazione e degli investimenti". Il cancelliere tedesco chiede anche di "evitare sanzioni a livello europeo derivanti dalla violazione dei limiti di emissione delle flotte". "Il clima di opinione nel settore dell'auto sostiene il presidente Gian Primo Quagliano - è fortemente condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione Europea presenterà il 10 dicembre per cercare di attenuare l'impatto negativo della sua politica per la transizione energetica nell'auto. Questa politica ha già determinato risultati catastrofici che sono sotto gli occhi di tutti: dal crollo della produzione di auto in Europa, alla penetrazione di concorrenti molto temibili dell'industria europea, agli effetti sugli automobilisti costretti in moltissimi casi a utilizzare auto

sempre più vecchie e sempre più pericolose".

LA CRISI A TERMOLI

"A sbagliare non è stata solo l'Ue, ha sbagliato anche Stellantis. La decisione di fermare i motori endotermici dal 2030 anticipando di 5 anni il limite Ue, è stato un fallimento e lo ha riconosciuto, ora dobbiamo recuperare il tempo perso, puntare sui motori ibridi perché per i prossimi 15 anni il futuro della transizione è legato alle motorizzazioni ibride. Per questo, chiediamo a Stellantis che sia il sito di Termoli a produrli, perché qui si sono sempre fatti i motori e si sono fatti bene. I motori francesi stanno dimostrando la loro inaffidabilità". Lo dichiarano Stefano Boschini, coordinatore nazionale automotive Fim, e Marco Lavianno, segretario Fim Abruzzo-Molise, sabato in occasione della manifestazione organizzata da Fim, Fiom, Uilm, Fismic e Ugl dei lavoratori Stellantis del sito molisano. "La lotta che stiamo facendo oggi a Termoli - continuano - è una lotta che interessa tutto il Paese, la politica deve farsi carico di questa necessità soprattutto nel Mezzogiorno". Stellantis, chiedono, "riporti la produzione di motori a Termoli. Continueremo a lottare finché non avremo una risposta". Oltre 1000 lavoratori hanno manifestato a Termoli per rivendicare investimenti e un futuro per il sito che dà lavoro a oltre 1800 persone. Il sito, dove si producono da anni motori benzina e cambi - denunciano le sigle sindacali - dopo un primo momento in cui doveva essere il centro della transizione green del gruppo Stellantis con la conversione del plant molisano in gigafactory per la produzione di batterie, ha visto un arretramento con continui e ripetuti rinvii che ad oggi, dopo 5 anni, gettano incertezza sul

futuro del sito. “La grande adesione di lavoratori, cittadini e istituzioni - commentano Laviano e Boschini - è la dimostrazione di quanto il sito di Termoli sia importante per questo territorio”.

“La manifestazione di sabato 29 novembre a Termoli ha dimostrato che il Molise non accetterà in silenzio la rinuncia alla Gigafactory”. Lo afferma il consigliere regionale del M5S Roberto Gravina, secondo cui “serve un intervento diretto della Presidenza del Consiglio per costruire un piano credibile che salvi la produzione di batterie e il futuro dell’automotive italiano”. Gravina richiama il confronto con la Spagna, dove la joint venture Stellantis-CATL ha avviato un investimento da oltre 4 miliardi di euro: “Lì si parla di 50 GWh di capacità produttiva, 3.000 posti di lavoro e una strategia industriale chiara. È così che si governa la transizione, non restando in silenzio”. Per l’esponente M5S, “la domanda è inevitabile: perché in Spagna sì e a Termoli no?”. Il consigliere accusa l’esecutivo nazionale di “assenza totale di linea” e il ministro Urso di “non aver mai aperto una trattativa vera con Stellantis”. A suo giudizio, l’urgenza riguarda ora anche “produzioni immediate e commesse certe”, perché “senza carichi di lavoro gli stabilimenti rischiano di svuotarsi nei prossimi mesi”. Gravina critica inoltre l’atteggiamento del presidente della Regione Molise: “Da sindaco seguiva l’iter della Gigafactory, da presidente non ha fatto nulla mentre il progetto veniva smontato”. E contesta le “falsità sulla fusione FCA-PSA”, sostenendo che “l’investimento andrà in Spagna, non in Francia, e che all’epoca non esistevano strumenti per opporsi alla scalata”. Sul piano industriale, il consigliere avverte che “la produzione di batterie è

decisiva per mantenere in Italia la manifattura automobilistica” e che “rinunciare a Termoli significa indebolire l’intera filiera”. Per questo, propone “interventi strutturali su energia, infrastrutture, formazione e sostegno alle imprese energivore”. Il Governo convochi subito un tavolo permanente con Stellantis, Regione, sindacati e Ministeri competenti - conclude -. I lavoratori hanno dato un segnale politico forte: ora tocca alle istituzioni. La Gigafactory di Termoli può ancora essere salvata”.

“Quando fu istituito il tavolo automotive presso il Mimit, l’obiettivo era un milione di auto prodotte, quest’anno siamo sotto le 300 mila. Di cosa stiamo parlando. Il ministro Urso non ha risolto un solo problema”, ha denunciato, dal corteo dei lavoratori e sindacati per la tutela del lavoro e dello stabilimento Stellantis, il coordinatore nazionale della Fiom-Cgil, Samuele Lodi. “E poi abbiamo bisogno anche di un ammortizzatore sociale unico per la transizione - prosegue Lodi -. Abbiamo il problema in Stellantis, in tutto l’indotto e nella componentistica. Nei primi mesi del 2026, se non ci sarà un intervento del Governo, del ministero del Lavoro specificatamente, sugli ammortizzatori sociali, già qualche migliaia di lavoratori delle ditte indotto e componentistica rischiano letteralmente il posto di lavoro. E si deve favorire l’ingresso nel Paese di nuovi costruttori. All’inizio della discussione al tavolo automotive, il ministro in due e tre incontri aveva millantato che era lì a definire un accordo con nuovi costruttori”. “Oggi - conclude - è una giornata fondamentale per Termoli, per questa comunità, per i lavoratori, per i cittadini, tutti a difesa di una realtà importante per questo territorio. Questo esempio di unitarietà deve andare

oltre Termoli e il Molise, là dove non abbiamo le condizioni unitarie per affrontare questa dura battaglia. Sono chiare le responsabilità che si stanno scaricando sui lavoratori che stanno pagando le strumentalizzazioni della politica: istituzioni a tutti i livelli e Stellantis. Sono loro i veri responsabili insieme al Governo, grande responsabile di questa situazione”.

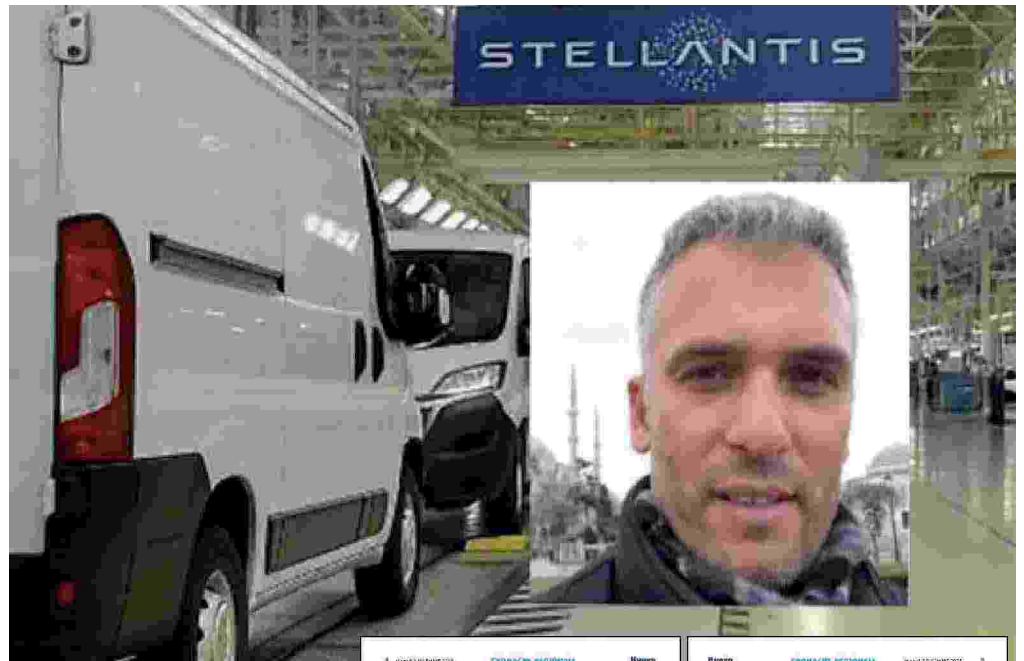
“Sono stati spesi centinaia di milioni di euro ma le auto elettriche circolanti in Italia sono l’1 per cento. Termoli e il Molise rischia di perdere 2.500 posti di lavoro con l’indotto, il più colpito da questa crisi. Noi non li abbandoneremo. Non accetteremo che il Molise diventi un museo industriale”, ha detto il segretario nazionale della Uilm, Rocco Palombella parlando ai manifestanti di Termoli. “La gigafactory - prosegue con enfasi Palombella dal palco di Corso Nazionale parlando a lavoratori, sindaci, sindacalisti e giovani - doveva essere un perno strategico delle Politiche europee e, invece, rischia di diventare il simbolo del fallimento industriale dell’Unione Europea. A Termoli non sono sufficienti le attuali produzioni come quelle legate alla nuova 500 ibrida. Sono necessarie nuove e aggiuntive produzioni di motori e cambi. Occorrono nuove linee di produzione. I motori Gse devono essere montati su tutti i modelli Stellantis, a partire dalla jeep di Melfi. Dobbiamo evitare figuracce sulla Compass e montare un motore vero. Non abbiamo bisogno di motori brasiliani o peggio ancora di francesi”. Un appello accorato quello lanciato dal segretario nazionale della Uilm per il lavoro nell’impianto di Termoli e nell’intera regione. “Non vogliamo operai in trasferta o in solidarietà. Siamo vicini ad un disastro industriale e

sociale. I lavoratori devono tornare a lavorare qui a Termoli. Qui si è fatta la storia dell'auto. Dobbiamo toglierli la maglia nera, i giovani se ne vanno, l'economia regionale non si può basare solo sul turismo e agricoltura. Non vogliamo assistenza, né ammortizzatori sociali, vogliamo il lavoro. Oggi è solo l'inizio, non ci arrenderemo mai. Non abbandoneremo mai i lavoratori di Termoli e del Molise”.

“Questo territorio merita di essere valorizzato per tutto quello che ha sempre dato, per tutto quello che i lavoratori hanno fatto per renderlo vivo, sviluppato e farlo crescere. Dobbiamo continuare in questo senso. Chiediamo una rete di protezione sociale specifica per il settore automotive, un piano industriale dedicato al sito di Termoli con nuove assegnazioni che garantiscano la produzione, le competenze e le professionalità che qui sono floride, ricche e che non possiamo perdere”. Sono le richieste avanzate dalla segretaria nazionale della Fimc, Sara Rinaudo, durante la manifestazione di sindacati e lavoratori per la tutela del futuro dello stabilimento automobilistico Stellantis della città. “Questa sfida noi non la perderemo - aggiunge la Rinaudo -. Continueremo e non ci fermiamo oggi. Continuiamo uniti così per il futuro per difendere le persone e il lavoro”.



LA MANIFESTAZIONE A TERMOLI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Gli incentivi alle elettriche hanno fatto ricchi i cinesi

A novembre +131% di vendite per le auto a batteria, con il boom di marchi asiatici. Merz: dopo il 2035 anche ibride e biocarburanti

di **GIULIANO ZULIN**

■ Con gli incentivi +131% di vendite delle elettriche. Boom per i marchi cinesi.

a pagina 17

SERGIO GIRALDO

a pagina 17

I DATI SULLE IMMATRICOLAZIONI DI NOVEMBRE

Veicoli a batteria +131% in Italia, cinesi in festa

Performance a tripla cifra per Byd, Lynk&Co e Omoda/Jaecoo grazie agli incentivi

di **GIULIANO ZULIN**



■ Byd +535,3%, Lynk & Co +292,3%, Omoda / Jaecoo +386,5%, «altre» +419,2% e fra queste c'è Leapmotor, ovvero il partner cinese di Stellantis che raggiunge l'1,8% della quota di mercato solo a novembre. Lo scorso mese le immatricolazioni auto sono rimaste stabili nei confronti dello stesso periodo di un anno fa, tuttavia c'è stato un +131% circa delle vetture elettriche, grazie agli incentivi che hanno fatto felici i principali produttori di veicoli a batteria: i cinesi. Come emerge appunto dalle performance a tripla cifra messe a segno dai marchi dell'ex celeste impero. La quota di mercato delle auto elettriche è volata

così nel mese al 12,2%, rispetto al 5,3% del novembre 2024.

«La spinta degli incentivi ha temporaneamente mitigato l'anomalia del mercato italiano, riavvicinandolo agli standard europei», sottolinea il presidente di Motus-E, **Fabio Pressi**. «Appurato l'interesse degli italiani per la mobilità elettrica, strumenti di supporto alla domanda programmatici e prevedibili conseguirebbero anche da noi risultati paragonabili a quelli degli altri grandi mercati Ue», osserva ancora **Pressi**, citando a titolo d'esempio «l'ormai improcrastinabile revisione della fiscalità sulle flotte aziendali».

L'abbattimento dei prezzi, grazie agli incentivi, rompe quindi il tabù degli italiani verso l'elettrico. Il problema però è un altro. Come fa l'industria automobilistica italiana ed eu-

ropea a competere con i colossali low cost cinesi? «Per rilanciare la filiera, l'Europa deve mettere tutti i costruttori in condizione di produrre sul proprio territorio auto elettriche mass market con costi industriali competitivi», evidenzia **Pressi**. Non a caso esprime «rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non siano prodotte in Europa», commenta **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**. «In occasione della formulazione di questi incentivi destinati alle autovetture elettriche», ribadisce, «avevamo chiesto che venisse adottato un eco-score per privilegiare le vetture made in Europe, ma la proposta non è stata approvata dal Mase. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: ad oggi, la maggior parte delle vetture vendute grazie agli incentivi

ha zero contenuto locale e zero valore aggiunto per l'Europa. Serve una strategia di tutela del made in Europe lungo tutta la catena del valore», conclude **Vavassori**.

Anche perché, tolti i cinesi in festa, nell'83% dei casi i concessionari hanno giudicato bassa la raccolta di ordini. D'altra parte - sostiene **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro Studi Promotor - il clima di opinione nel settore è fortemente condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione europea presenterà il 10 dicembre per cercare di attenuare l'impatto negativo della sua politica per la transizione energetica, che ha già determinato il crollo della produzione auto in Europa e la penetrazione di concorrenti molto temibili dell'industria europea». I dati delle vendite di novembre parlano da soli.

Volano le vendite delle auto elettriche con gli incentivi

Il mercato

Anovembre mini boom del 130% per le e-car grazie agli aiuti legati all'Isee. Il cancelliere Merz spinge per le ibride anche dopo il 2035

TORINO

Si impenna il mercato delle auto elettriche in Italia. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi cinesi come Leapmotor, brand di Stellantis, e Byd. «Constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e -senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor - si registrerebbe una flessione di oltre il 2%. Da inizio anno sono state vendute



Una Leapmotor elettrica ANSA

1.417.621 auto, in calo del 2,43% sullo stesso periodo 2024. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a novembre 31.733 auto, il 3% in più dello stesso mese del 2024, con una quota di mercato pari al 25,6% contro il 24,8%, ma nel totale dell'anno la flessione è del 6,8%. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, «livello decisamente infimo - osserva il Csp - e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni furono 1.916.951 (-21,4%)». Cresce intanto l'attesa per il piano automotive che l'Unione Europea si prepara a presentare il 10 dicembre. E aumentano le pressioni della Germania. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente Ue Ursula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035. Una decisione assunta all'unanimità dai presidenti dei Bundesländer tedeschi. Approva la richiesta l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee».

1.417.621 auto, in calo del 2,43% sullo stesso periodo 2024. Il gruppo Stellantis ha immatricolato a novembre 31.733 auto, il 3% in più dello stesso mese del 2024, con una quota di mercato pari al 25,6% contro il 24,8%, ma nel totale dell'anno la flessione è del 6,8%. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, «livello decisamente infimo - osserva il Csp - e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni furono 1.916.951 (-21,4%)». Cresce intanto l'attesa per il piano automotive che l'Unione Europea si prepara a presentare il 10 dicembre. E aumentano le pressioni della Germania. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente Ue Ursula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035. Una decisione assunta all'unanimità dai presidenti dei Bundesländer tedeschi. Approva la richiesta l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto, Berlino in pressing sull'Ue «Sì alle ibride anche dopo il 2035»

In Italia mercato stabile a novembre e in calo del 2,4% da inizio anno. Boom delle elettriche: +130,7%

di **Andrea Ropa**
ROMA

Il conto alla rovescia verso il 2035 non convince più nessuno a Berlino. Mentre l'Europa procede spedita verso lo stop ai motori termici, la Germania frena e chiede di riaprire il dossier: le ibride, sostiene il cancelliere Friedrich Merz, devono sopravvivere oltre la fatidica data. Un avvertimento che arriva proprio nelle ore in cui Bruxelles è impegnata a limare gli ultimi dettagli del nuovo piano automotive, che sarà presentato il prossimo 10 dicembre.

Intanto in Italia volano le vendite di e-car: a novembre, primo mese in cui gli incentivi legati all'Isee hanno iniziato a dispiegare i loro effetti, le immatricolazioni di auto elettriche hanno infatti segnato un'impennata del 130,7%, toccando quota 15.131. Ma il boom porta la firma di marchi cinesi come Leapmotor e Byd, non delle case europee. «Constatiamo con rammarico



Friedrich Merz, 70 anni, è cancelliere della Germania dal 6 maggio scorso

che le quattro elettriche più vendute non sono prodotte in Europa», osserva il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori.

Il resto del mercato rimane inchiodato: 124.222 vetture a novembre, -0,04% su base annua. E senza incentivi, ricorda il Centro Studi Promotor, la flessione supererebbe il 2%. Nei primi undici

mesi il totale si ferma a 1.417.621 unità, -2,43% rispetto al 2024: numeri lontani dagli 1,9 milioni del 2019. Stellantis mostra un lieve recupero mensile: 31.733 immatricolazioni, +3%, con quota di mercato al 25,6%. Ma sul cumulo annuo il gruppo resta in negativo (-6,8%).

È su questo scenario europeo in-

deciso e industrialmente fragile che Berlino ha deciso di alzare la voce. Merz ha scritto alla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, chiedendo di lasciare produzione e vendita delle auto ibride anche oltre il 2035. Una posizione sostenuta all'unanimità da tutti i Länder tedeschi. Il cancelliere parla di una regolazione delle emissioni «tecnologicamente neutra, flessibile e realistica» e non è un caso che «flessibile» nel documento ufficiale sia in grassetto. L'obiettivo è evitare che l'Europa perda competitività nelle sue industrie chiave, mentre la concorrenza asiatica avanza con sussidi, economie di scala e prezzi aggressivi.

La mossa di Berlino piace a Stellantis. «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni normative» commenta l'ad Antonio Filosa, che vede nella riapertura del dossier la possibilità di conciliare decarbonizzazione, tutela del lavoro e autonomia industriale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Il nuovo motore del tuo business.
Gamma Super Ibrida Volkswagen.

Scopri di più

- Contatti
- Media Kit
- Soste in Viaggio
- f
- Twitter
- in
- YouTube
- Instagram

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Fleet Manager
- Case auto
- Noleggio
- Elettriche Ibride
- LCV
- Industry
- News Fuoriorario
- OltreFrontiera
- Twin Fleet
- Podcast

Mercato auto in stallo: imprese e consumatori rivedono le strategie

2 Dicembre 2025 News Fuoriorario No Comment



Fleetime magazine digitale ottobre 2025



ISTAT – A novembre peggiora l’opinione sull’opportunità di acquisto di beni durevoli. L’incertezza dei consumatori frena la ripresa del mercato, nonostante l’effetto temporaneo degli incentivi sulle elettriche.

Mercato auto in stallo – La stagnazione del mercato automobilistico italiano a novembre trova una sua spiegazione anche nelle rilevazioni ISTAT. I dati più recenti indicano un peggioramento dell’indice di fiducia dei consumatori, in particolare per quanto riguarda l’acquisto di beni durevoli, tra cui l’automobile.

Fiducia in calo, acquisti in attesa

Secondo l’ISTAT, a novembre l’indice del clima di fiducia dei consumatori è sceso da 97,6 a 95. In particolare, è peggiorato l’indice relativo all’opportunità attuale all’acquisto di beni durevoli, passando da -55,5 a -58,1. Questo calo della fiducia riflette un clima di incertezza economica, che spinge le famiglie a rimandare le decisioni di acquisto più importanti.

L’impatto sul mercato auto

Il raffreddamento della fiducia dei consumatori si manifesta chiaramente nei dati di immatricolazione. Con un mercato sostanzialmente fermo (-0,0% su base annua), è evidente che la domanda privata fatica a sostenere il settore. A fronte di un balzo temporaneo delle



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

vendite di auto elettriche (BEV), alimentato dagli incentivi, il contesto economico generale e l'incertezza persistente limitano una ripresa strutturale. La maggioranza delle famiglie italiane si mostra ancora cauta, optando per una maggiore prudenza nel bilancio domestico.

Le imprese sono più ottimiste

A fare da contraltare al pessimismo dei consumatori è l'indice di fiducia delle imprese, che a novembre ha registrato un aumento. Tuttavia, come sottolineato da ANFIA, l'incremento della fiducia delle imprese non è sufficiente a compensare la debolezza del mercato al dettaglio.

Prospettive future

Il dato ISTAT conferma le preoccupazioni espresse dalle associazioni di categoria come ANFIA e UNRAE. Per rilanciare il mercato, non bastano misure estemporanee, come gli incentivi "a voucher". È necessario un intervento strutturale che agisca sul clima di fiducia dei consumatori e sostenga il potere d'acquisto delle famiglie, al fine di stimolare una domanda sostenibile nel lungo periodo.

Redazione Fleettime

Fonte ANFIA

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

No Comments Yet

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Nome *

Email *

Breaking news

Incentivi BEV spingono le vendite, ma premiano il Made in extra-UE



Mercato auto novembre 2025: 0,0% Italia , le BEV A +12%



Lista Autovelox: se non sono censiti le multe sono nulle



Assicurazione RC auto 2026: si profila il rincaro



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Dal 2006 il tuo sito imparziale su Lavoro, Fisco, Investimenti, Pensioni, Aziende ed Auto

[Home](#) / [Motori](#) / [Novità auto](#)

Le auto più vendute a Novembre: dati e statistiche tra cui boom delle elettriche e forti acquisti su marchi cinesi.

di Chiara Compagnucci pubblicato il 02/12/2025 alle 10:10



Il panorama automobilistico italiano, nel mese di novembre 2025, si è distinto per un equilibrio sostanziale nei volumi di immatricolazioni, segnando 124.222 unità vendute. Rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, i dati evidenziano una **stabilità quasi totale**, con una lievissima variazione negativa dello 0,04%. Questo risultato si inserisce in un contesto temporale che abbraccia gli ultimi undici mesi, in cui il totale delle automobili nuove immatricolate ha raggiunto la cifra rilevante di 1.417.621, pur segnalando una contrazione generale del 2,4%.

Questa fotografia offre una panoramica precisa di un comparto che mostra **segni di resilienza nonostante le dinamiche attuali di mercato**. Diversi fattori hanno contribuito a plasmare l'assetto dell'automotive nazionale: politiche incentivanti rivolte verso le motorizzazioni a minor impatto ambientale, oscillazioni della domanda dovute alle incertezze normative e all'evoluzione delle

Novembre 2025 segna un mese di svolta per il mercato auto: tra dati di vendita sorprendenti, modelli protagonisti e l'impennata delle elettriche. In evidenza anche la crescita delle case cinesi grazie a incentivi e nuove strategie

Per approfondire



Che cos'è lo house-swapping? Ecco come funziona lo scambio gratis di case in Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

strategie commerciali dei principali costruttori, nonché una sempre più marcata presenza di operatori internazionali.

L'introduzione degli incentivi, avvenuta con il recente aggiornamento normativo del governo italiano tramite la piattaforma ministeriale (Ministero delle Imprese e del Made in Italy, 22 ottobre), ha impresso un'accelerazione particolare a segmenti come quello delle full electric, cui sono state destinate ben 55.680 prenotazioni. **Senza questo sostegno, gli analisti stimano che il mercato avrebbe mostrato un andamento ancora più contenuto**, segnalando il ruolo strategico delle scelte istituzionali a supporto della mobilità sostenibile.

Un'ulteriore caratteristica emergente è la **progressiva rilevanza di marchi orientali sul mercato europeo ed italiano**, con una dinamica che riflette nuovi scenari competitivi e una rapida crescita delle automobili elettriche. In questo clima, l'equilibrio tra la **domanda di vetture tradizionali, ibride ed elettriche** appare uno degli elementi centrali per comprendere la direzione futura del settore.

I dati delle auto più vendute: brand, modelli e trend del mese

L'analisi dettagliata delle immatricolazioni di novembre mette in luce alcuni **protagonisti indiscussi nell'ambito delle vendite**. Toyota si conferma al vertice tra gli importatori, piazzando ben 10.797 veicoli nel solo mese, ottenendo così una **quota di mercato pari all'8,7%**. Su base annua, il brand giapponese rafforza la sua posizione con un 7,9%, in aumento dello 0,1% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Il dominio Toyota si fa ancora più evidente nel comparto full hybrid, grazie a un'offerta tecnologica che riesce a coniugare l'esigenza di riduzione delle emissioni e le preferenze dell'utenza italiana. **La quota del 45% nel segmento full hybrid vede tre modelli distinti tra i primi sei best seller del mese** — Yaris Cross, Yaris e Aygo X —, sottolineando la capacità di intercettare domande diversificate grazie a prodotti affidabili, votati alla sostenibilità ma senza rinunciare agli standard prestazionali e di comfort.

La solidità di Toyota trova riscontro anche su scala regionale e locale: in **sei regioni italiane** (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Lombardia, Veneto e ora anche Toscana) il brand conquista il primato, mentre in ben **25 città** risulta leader, raggiungendo a Roma una quota del 17% sulle vendite mensili.

Un altro protagonista in crescita è Fiat, protagonista di una significativa inversione di tendenza: il costruttore è riuscito a recuperare oltre il 20% dei volumi rispetto a novembre dello scorso anno, registrando una riduzione delle perdite totali da inizio anno a solo il 2,2%. Il miglioramento è da attribuirsi anche all'aumento della domanda di modelli tradizionali e al riallineamento dell'offerta. Tuttavia, il resto del gruppo Stellantis segnala performance più deboli, evidenziando un rallentamento nel confronto con i dati precedenti.

A livello di trend settoriali, **l'interesse verso i modelli a basso impatto ambientale** rimane sostenuto. Complice anche una comunicazione sempre più agile sui temi green, i costruttori che hanno investito nella transizione tecnologica



ITS Academy attivi per il 2025-2026 tra quelli già esistenti e i nuovi al via in questo anno accademico



Dove conviene fare il pieno di benzina o diesel prima della partenza delle vacanze? I distributori più economici

←



stanno capitalizzando la rinnovata attenzione dei consumatori indirizzata verso la sostenibilità. Le strategie promozionali, insieme alle recenti misure di incentivo statale, hanno guidato una domanda più articolata, consolidando la presenza sul mercato dei modelli a propulsione ibrida ed elettrica.

I dati numerici e la composizione delle quote confermano nell'insieme una situazione di mutamento graduale, dove l'equilibrio fra le soluzioni tradizionali e innovative continua a oscillare in funzione delle nuove proposte di mercato e delle mutate esigenze dei clienti.

| Brand | Unità Vendute (Novembre) | Quota di Mercato (%) |
|--------------------|--------------------------|----------------------|
| Toyota | 10.797 | 8,7 |
| Fiat | n.d. | n.d. |
| Altri (Stellantis) | n.d. | Performance negative |

Boom delle elettriche e l'avanzata delle case cinesi fra incentivi e politiche di mercato

Il recente balzo della quota delle auto elettriche pure da circa il 5% al 12% nelle nuove immatricolazioni rappresenta uno degli sviluppi più rilevanti del periodo. Questo incremento è stato favorito dalle **politiche di incentivo messe in campo dalle istituzioni nazionali**, che hanno visto una risposta immediata da parte dei consumatori, come evidenziato dalle decine di migliaia di prenotazioni nella fase di apertura del portale degli incentivi. Tuttavia, secondo le stime dei centri studio, **l'effetto pieno di queste misure si dispiegherà nelle settimane successive**, con la progressiva registrazione delle nuove immatricolazioni.

Nel panorama delle vetture a batteria, la presenza di costruttori internazionali — e in particolare delle case automobilistiche cinesi — si è fatta sempre più marcata. Un caso esemplare è rappresentato da BYD, capace di **moltiplicare per sei le proprie vendite**, sostenuta da una strategia orientata all'export proprio per compensare le recenti difficoltà interne al mercato cinese. Questi risultati posizionano i produttori orientali come **player in rapida ascesa anche sulle strade europee**, andando ad affiancare (e talvolta sostituire) brand già affermati.

Tuttavia, l'entusiasmo per l'espansione delle nuove tecnologie di alimentazione si scontra con alcune criticità. **L'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha segnalato che, ad oggi, l'impatto degli incentivi sulla produzione europea è stato limitato**, poiché la porzione più consistente delle auto elettriche acquistate proviene da stabilimenti extra-UE. Questa constatazione apre un dibattito sulle reali prospettive di sviluppo industriale continentale e sulle strategie di protezione del comparto produttivo europeo.

Non meno significativo è il confronto con i marchi storici del settore, che pur mantenendo una base solida di acquirenti, esprimono posizioni contrastanti circa le scelte future delle politiche regolamentari europee.

Recenti dichiarazioni di rappresentanti di Stellantis hanno sottolineato la necessità di ripensare alcune impostazioni normative: secondo l'azienda – di recente impegnata anche nel lancio della nuova Fiat 500 ibrida nello stabilimento di Mirafiori – *“i clienti non vogliono solo elettriche” e sarebbe opportuno rivedere parte delle regolamentazioni UE* al fine di garantire una maggiore libertà di scelta e una transizione più graduale.

In uno scenario in cui innovazione tecnologica, strategie industriali e direttive politiche si intrecciano, **il settore automobilistico italiano si trova davanti a nuove opportunità e sfide**. La diversificazione dell'offerta, il coinvolgimento di nuovi competitor internazionali e l'espansione delle vetture elettriche indicano una tendenza che potrà ridefinire equilibri e prospettive per produttori, istituzioni e consumatori.

Rimani aggiornato!



Seguici su Google News cliccando qui e poi fai click sulla *Stellina* in alto a destra

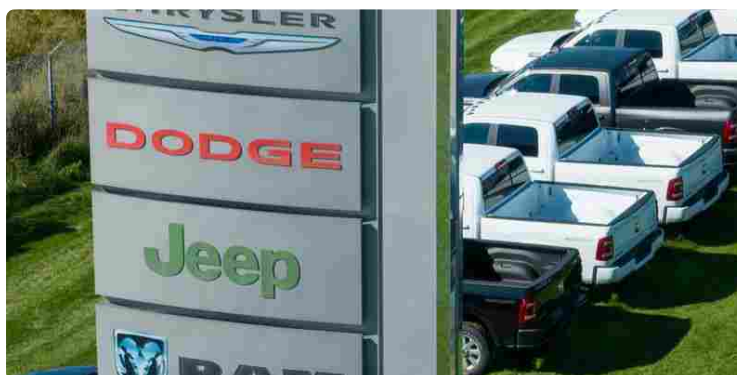
© 2005-2025 BusinessOnline.it - B76361401 - Calle Muelle Las Palmas 2A Local 1, Las Palmas, Spain 35003

[Chi Siamo](#) - [Redazione](#) - [Contatti](#) - [Policy Editoriale](#) - [Disclaimer](#) - [Note Legali](#) - [Privacy](#) - [Pubblicità](#) - [Cookies](#) - [Privacy & Cookies Settings](#)

Stellantis, vendite ancora in crescita in Italia a novembre. Mercato fermo

di Mauro Speranza **Attualità**

02/12/2025 08:30



A fronte di un mercato italiano sostanzialmente in parità, le immatricolazioni della casa automobilistica italo-francese continuano a crescere anche se il bilancio da gennaio resta negativo.

Condividi

Scopri le soluzioni di investimento

Con tutti i certificate di Orafinanza.it

Indice dei contenuti

1. Le immatricolazioni di Stellantis
2. I dati del mercato

Ascolta la lettura dell'articolo

Le immatricolazioni di Stellantis

Nuovo mese positivo per **Stellantis** in Italia a novembre dopo il [rialzo di ottobre](#), confermando così il segno più per le immatricolazioni della casa automobilistica italo-francese nonostante un mercato complessivo che sembra fermo.

La società ha messo a segno 31.733 nuove vendite, segnando così un **rialzo del 3%** rispetto alle 30.820 unità dello stesso mese del 2024, dopo che ha ottobre erano cresciute del 5,1%. Cala la quota di mercato: il mese scorso si era assestata al 25,6%

del mercato italiano rispetto al 24,8% del novembre 2024 ma in calo se paragonata al 26,8% di ottobre di quest'anno.

Passando agli undici mesi dell'anno, i dati di **Dataforce** hanno evidenziato che il gruppo ha immatricolato 399.083 vetture, con un calo del 6,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso (nel periodo gennaio-novembre 2024 erano state immatricolate 428.197 vetture). Tra gennaio e novembre, la **quota di mercato è del 28,1%**, in calo dal 29,4% precedente.

Per quanto riguarda le performance dei brand del gruppo, si sono distinti in particolare Fiat e Fiat Professional, con **Jeep Avenger che si conferma il Suv più venduto** negli ultimi mesi 2025 con una quota del 5,63% nel comparto ed è leader tra i B-Suv 100% elettrici e una quota superiore al 16%.

Infine, è record di vendite per **Leapmotor**, brand emergente nel settore della mobilità elettrica che è attivo in Italia nell'ambito della joint venture Leapmotor International che fa capo a Stellantis, ha immatricolato oltre 2.211 vetture (dati Dataforce), il **dato migliore di sempre**. Il marchio aveva l'1,8% di quota del mercato totale e il 3% in quello dei privati.

I dati del mercato

La crescita di Stellantis è arrivata nonostante la frenata delle immatricolazioni in **Italia**, risultate **sostanzialmente stabili (-0,04%)** rispetto al novembre 2024 (124.267), con 124.222 euro unità (dati del Ministero dei Trasporti).

Nei primi undici mesi dell'anno sono stati immatricolate 1,417 milioni di vetture, in discesa del 2,43% rispetto agli 1,452 milioni del periodo gennaio-novembre 2024.

In relazione alle quote di mercato, il brand **Fiat scivola al secondo posto in Italia**, sempre su base mensile, per quota di mercato con l'8,72% (+23,15% le immatricolazioni a 10.827), dopo **Toyota/Lexus**, che nelle tabelle del ministero sono conteggiate insieme (per fare un esempio, anche Citroen/Ds sono calcolate insieme) con il 9,13%, mentre al terzo posto si piazza **Volkswagen** con il 7,18% e al quarto **Dacia** con il 6,17%. Considerando il periodo gennaio-novembre Fiat è ancora il primo brand con una quota del 9,49%, precedendo l'8,31% di Toyota/Lexus.

"Anche a novembre il mercato auto resta immobile e si prepara a chiudere l'anno con una variazione negativa", sottolinea **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA**.

"Sul fronte della mobilità elettrica, tuttavia, si assiste ad un **rialzo della quota di BEV** immatricolate nel mese fino al 12,3% (era il 5% ad ottobre 2025), con oltre 15.000 unità, per effetto degli incentivi attivati lo scorso 22 ottobre, diventati una sorta di click-day che ha fatto impennare le prenotazioni dopo una lunga attesa dall'annuncio iniziale. Tuttavia, constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa", aggiunge Vavassori.

Le immatricolazioni di auto **Tesla** sono state pari a 1.281 unità, in rialzo del 58,15% su base annua, mentre **Byd** ha registrato 3.526 immatricolazioni, con un balzo del 535,32% su base annua.

Idea di investimento

Possibile premio del 20,04% annuo con il certificate su Byd, Stellantis e Tesla

Sottostanti:

Tesla Inc Stellantis NV BYD Company Limited

| | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| Rendimento p.a. 20,04% | Cedole 1,67% - 1,67€ |
| Memoria Si | Barriera Premio 60% |
| ISIN DE000VH68MX0 | Emittente Vontobel |

Comunicazione Pubblicitaria[Maggiori Informazioni](#)**La Finestra sui Mercati**[Email](#)[Iscriviti](#) Ho letto e accetto l'[informativa sulla privacy](#)Tutte le mattine la **newsletter** con le idee di investimento!**Aziende citate nell'Articolo**

Rimani aggiornato su: **Stellantis**

Email [Iscriviti](#)

Ho letto e accetto l'[informativa sulla privacy](#)

[Maggiori Informazioni](#)

Titolo: Stellantis
Codice: STLA.MI
Isin: NL00150001Q9

**GUIDA GRATUITA:** Come investire in ETF[LEGGI ORA](#)**Bond a 20 anni in sterline**

Ogni anno cumula cedole del 10%. Richiamabile dal secondo anno.

Chi siamo

Orafinanza.it è il sito d'informazione e approfondimento nel mondo della finanza. Una redazione di giornalisti e analisti finanziari propone quotidianamente idee e approfondimenti per accompagnarti nei tuoi investimenti.

Approfondimenti, guide e tutorial ti renderanno un esperto nel settore della finanza permettendoti di gestire al meglio i tuoi investimenti.

[Maggiori Informazioni](#)**Dubbi o domande?**

Scrivici un messaggio e ti risponderemo il prima possibile.

Email:

[Email](#)

Messaggio:

Scrivi il tuo messaggio

 Ho letto e accetto l'[informativa sulla privacy](#)[Invia Richiesta](#)**Orafinanza.it**è un progetto di *Fucina del Tag srl*

V.le Monza, 259

20126 Milano

P.IVA 12077140965

[Note legali](#)[Privacy](#)[Cookie Policy](#)

Auto, Berlino in pressing sull'Ue: "Si' alle ibride anche dopo il 2035"

In Italia mercato stabile a novembre e in calo del 2,4% da inizio anno. Boom delle elettriche: +130,7% ANDREA ROPA Economia Il conto alla rovescia verso il 2035 non convince più nessuno a Berlino. Mentre l'Europa procede spedita verso lo stop ai motori termici, la Germania frena e chiede di riaprire il dossier: le ibride, sostiene il cancelliere Friedrich Merz, devono sopravvivere oltre la fatidica data. Un avvertimento che arriva proprio nelle ore in cui Bruxelles è impegnata a limare gli ultimi dettagli del nuovo piano automotive, che sarà presentato



il prossimo 10 dicembre. Intanto in Italia volano le vendite di e-car: a novembre, primo mese in cui gli incentivi legati all'Isee hanno iniziato a dispiegare i loro effetti, le immatricolazioni di auto elettriche hanno infatti segnato un'impennata del 130,7%, toccando quota 15.131. Ma il boom porta la firma di marchi cinesi come Leapmotor e Byd, non delle case europee. "Constatiamo con rammarico che le quattro elettriche più vendute non sono prodotte in Europa", osserva il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori. Il resto del mercato rimane inchiodato: 124.222 vetture a novembre, -0,04% su base annua. E senza incentivi, ricorda il Centro Studi Promotor, la flessione supererebbe il 2%. Nei primi undici mesi il totale si ferma a 1.417.621 unità, -2,43% rispetto al 2024: numeri lontani dagli 1,9 milioni del 2019. Stellantis mostra un lieve recupero mensile: 31.733 immatricolazioni, +3%, con quota di mercato al 25,6%. Ma sul cumulato annuo il gruppo resta in negativo (-6,8%). È su questo scenario europeo indeciso e industrialmente fragile che Berlino ha deciso di alzare la voce. Merz ha scritto alla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, chiedendo di lasciare produzione e vendita delle auto ibride anche oltre il 2035. Una posizione sostenuta all'unanimità da tutti i Länder tedeschi. Il cancelliere parla di una regolazione delle emissioni "tecnologicamente neutra, flessibile e realistica" e non è un caso che flessibile nel documento ufficiale sia in grassetto. L'obiettivo è evitare che l'Europa perda competitività nelle sue industrie chiave, mentre la concorrenza asiatica avanza con sussidi, economie di scala e prezzi aggressivi. La mossa di Berlino piace a Stellantis. "Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni normative" commenta l'ad Antonio Filosa, che vede nella riapertura del dossier la possibilità di conciliare decarbonizzazione, tutela del lavoro e autonomia industriale.

Dura più a lungo. Più resistente con CompoDrive.

Scopri di più



Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili
Inform · Act · Share

Abbonati

Accedi



TOP 10 AUTO ELETTRICHE PIÙ VENDUTE IN ITALIA

Home

Energia

Mercato

Economia Circolare

Green Building

Mobilità

Agrifood

Clima e Ambiente

Partner

Magazine

Eventi

Record di auto elettriche a novembre: ecco la top ten delle più vendute

Paolo Traversi • 2 Dicembre 2025 • Tempo di lettura: 4 minuti

SHARE

Le auto elettriche conquistano un'importante fetta di mercato, grazie al bonus del MASE che ha fatto schizzare in alto le vendite

Solar+

Advisory e Consulenz

Share

Agenzia di Comunicaz

About

About

Podcast

Careers

Abbonamenti Premiun

Accedi



Immagine creata con IA

Consigliati



AZIENDE

Automazione, intelligenza artificiale e centralità dell'uomo: la visione di Fanuc per l'industria 5.0

La Redazione • 26
Novembre 2025

In Evidenza



AUTOMOTIVE

Peugeot 308, la berlina francese illumina il suo "leone". In Portogallo la prova su strada di...

Paolo Traversi • 1 Dicembre
2025

Era normale che ci fosse il boom di nuove auto elettriche. L'effetto bonus del MASE ha iniziato a farsi sentire nel mese di novembre, con **15.304 immatricolazioni di BEV a novembre 2025**. Lo scorso anno, nello stesso mese erano 6.599. La crescita nelle vendite delle elettriche consente al mercato automobilistico italiano di chiudere **novembre 2025** con una sostanziale **immobilità**, registrando un totale di **124.222 immatricolazioni**, un dato praticamente invariato rispetto alle 124.267 unità di novembre 2024, secondo i dati raccolti da ANFIA.

Ma il dato cumulato da inizio anno non è rassicurante: nei primi undici mesi del 2025 i volumi totali si attestano a **1.417.621 unità**, segnando un calo del **2,4%** sul 2024 e rimanendo il **20,2%** al di sotto dei livelli pre-pandemici del 2019. Nel corso dell'articolo vedremo quali sono le **auto elettriche più vendute**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INDICE DEI CONTENUTI

1. L'effetto click-day: record delle auto elettriche
2. Tengono le benzina e diesel
3. L'allarme ANFIA sulle auto extra-Ue
4. Top Ten delle auto elettriche più vendute
5. Leadership contesa tra Leapmotor e BYD

L'effetto click-day: record delle auto elettriche

La notizia più rilevante del mese è il netto **boom della mobilità elettrica**. Dopo una lunga attesa, l'attivazione dei nuovi **Ecobonus** lo scorso 22 ottobre ha innescato una vera e propria corsa agli acquisti.

Le sole auto **elettriche a batteria (BEV)** hanno superato le **15.000 unità**, raggiungendo una quota di mercato del **12,3%** nel mese, in netto balzo rispetto al 5% di ottobre 2025. Nel cumulato, tuttavia, la quota BEV si ferma al 5,8%, restando ancora molto indietro rispetto alla media degli altri principali mercati europei. Anche le **ibride plug-in (PHEV)** crescono notevolmente, con un incremento del **117,8%** e una quota mensile del 7%.

Tengono le benzina e diesel

Le motorizzazioni tradizionali continuano la marcata ritirata dal mercato, anche se i numeri sono ancora piuttosto importanti.

- Le auto a **benzina** subiscono un forte calo del **23%** nel mese, attestandosi al **21,2%** di quota.
- Ancora più drastica la flessione del **diesel**, che crolla del **34,1%**, riducendo la sua quota a un esiguo **8,3%**.

Le **mild e full hybrid** mantengono il ruolo di motorizzazione preferita dagli italiani, crescendo dello 0,6% nel mese e detenendo una solida quota del **42,5%**.

L'allarme ANFIA sulle auto extra-Ue

Se la situazione non è negativa, l'ANFIA critica la scelta del governo di usare il bonus per spingere le elettriche, ma senza aver introdotto un meccanismo di tutela dell'industria auto europea. Per Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, *“constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa. Avevamo chiesto l'adozione di un eco-score per privilegiare le vetture Made in Europe, ma la proposta non è stata approvata. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: la maggior parte delle vetture vendute grazie agli incentivi ha zero contenuto locale e zero valore aggiunto per l'Europa.”* Insomma la stoccata è evidentemente per le auto elettriche cinesi che sono state premiate nelle scelte del mercato.

Top Ten delle auto elettriche più vendute

AUTOMOTIVE

Obiettivi emissioni 2035 irraggiungibili? La crisi dell'auto elettrica europea

Paolo Traversi • 1 Dicembre 2025

AUTOMOTIVE

La Germania esorta l'UE ad allentare il divieto alle auto con motori...

Erminia Voccia • 28 Novembre 2025

AUTOMOTIVE

Tesla a guida autonoma: ecco come prenotare il test in Italia. La...

Paolo Traversi • 28 Novembre 2025

Iscriviti alle nostre newsletter per ricevere periodicamente le notizie più importanti di settore

Accetto la [Privacy Policy](#).

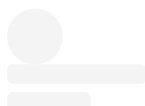
Esplora



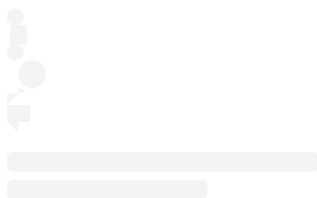
Infatti se entriamo nel dettaglio delle vendite, vediamo quali sono state le auto elettriche più vendute, ma soprattutto i brand premiati negli acquisti degli italiani. Ecco la classifica della top 10 delle BEV a novembre 2025.

1. **BYD DOLPHIN SURF 2.187**
2. **LEAPMOTOR T03 1.881**
3. **DACIA SPRING 1.443**
4. FORD PUMA 981
5. TESLA MODEL 3 961
6. CITROEN C3 324
7. TESLA MODEL Y 310
8. MG MG4 304
9. RENAULT 5 296
10. LANCIA YPSILON 279

Da questa tabella è netta la preferenza degli italiani per due nuovi brand cinesi. Il secondo, **Leapmotor**, nuovissimo, anche più del primo. Infatti, la **BYD Dolphin Surf è il modello più venduto con 2.187 unità**, a seguire la **piccola T03 con 1.881 unità a seguire la prima europea, la Dacia Spring con 1.443 pezzi che abbiamo provato su strada.**



[Visualizza questo post su Instagram](#)



Un post condiviso da Rinnovabili (@rinnovabili_ita)

E poi la Ford Puma, di cui presto pubblicheremo il test drive, con 981 unità vendute in un mese. In quinta posizione c'è l'americana Tesla Model 3 con **961 auto vendute**. A seguire, con molto scarto la francese **Citroen C3 con 324 vendite**, di nuovo **Tesla Model Y con 310**, ed in ottava posizione di nuovo un brand cinese, MG con la MG4. In nona posizione la **Renault 5, che abbiamo testato**, con 296 auto ed infine a chiudere la top ten c'è l'italiana Lancia Ypsilon con 279 auto vendute.



Leadership contesa tra Leapmotor e BYD

Nel mese di novembre **BYD** ha raggiunto un importante traguardo con **3.524 immatricolazioni**, conquistando una **quota di mercato record del 2,8%** e posizionandosi al **15° posto** assoluto nel ranking generale. **In soli 15 mesi di presenza strutturata** sul mercato italiano, BYD ha registrato **una crescita superiore al 500%**. Nel segmento dei **veicoli completamente elettrici**, BYD ha consolidato il **primo posto**, con una quota del **17,2%**.

Leapmotor invece ha ottenuto il miglior risultato di sempre nello scorso mese di novembre, conquistando, con oltre **2.211 immatricolazioni** secondo i dati elaborati da Dataforce, **pari all'1,8% di quota del mercato totale**. *“Si tratta di un risultato particolarmente importante tenuto conto che il marchio è una vera e propria start-up che è operativa in Italia soltanto da un anno e ha ottenuto nel corso degli ultimi mesi una crescita costante”* ha commentato **Federico Scopelliti, Country Manager Leapmotor Italia**. La crescita più evidente è quella ottenuta nel mercato delle vetture elettriche, dove **Leapmotor** ha registrato a novembre, il **14,4%** di quota e il secondo gradino del podio in questo mercato.

CS_Vetture-Italia_NOV_2025_DEF-1 [Download](#)

MOBILITÀ AUTOMOTIVE



About Author / Paolo Travisi

Paolo Travisi ha iniziato il suo percorso da giornalista nel 2004, come redattore del network televisivo 7Gold, una palestra professionale incredibile in cui è diventato giornalista professionista, realizzando servizi tv, dalla cronaca alla cultura, e collaborando a programmi e talk condotti da professionisti quali Aldo Biscardi, Alessandro Milan, David Parenzo. In parallelo all'esperienza televisiva, ha iniziato a scrivere per Il Messaggero web, all'epoca guidato da Davide Desario (attuale direttore di Adn Kronos) e poi a scrivere di scienza, tecnologia e cultura anche per l'edizione cartacea. La passione per la scrittura e la scienza, lo ha portato a collaborare con la “storica” rubrica TuttoScienze de La Stampa, con interviste a scienziati italiani ed internazionali. Dalla scienza alla sostenibilità, con la collaborazione con Green&Blue di Repubblica. Per Rinnovabili scrive quotidianamente e con grande entusiasmo di mobilità elettrica, realizza test drive delle auto e video per le pagine social.

MOTORI / Mondo Motori

Formula Sae Italy torna a settembre a Varano de' Melegari

Anfia, incrementati slot per classi driverless e elettriche

ROMA, 03 dicembre 2025, 12:35

Redazione ANSA

Condividi

↑ Formula Sae Italy torna a settembre a Varano de' Melegari -
RIPRODUZIONE RISERVATA

Sono state ufficializzate le date della XXI edizione di Formula Sae Italy, l'evento educational internazionale che coinvolge studenti universitari da tutto il mondo in una sfida tecnico-sportiva dedicata alla progettazione e allo sviluppo di vetture da competizione.

L'edizione 2026 si terrà dal 2 al 6 settembre all'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari, confermato partner dell'iniziativa insieme a Sae International. La manifestazione, pensata per rafforzare non solo le competenze tecniche degli aspiranti ingegneri ma anche quelle manageriali, organizzative e relazionali, introduce per il prossimo anno una serie di novità che riflettono l'evoluzione tecnologica dell'industria automotive. Per l'edizione 2026 è previsto un ampliamento degli slot di partecipazione nelle categorie maggiormente legate ai trend emergenti. La classe 1DV, dedicata alle vetture driverless, passa da 12 a 15 posti; la Classe 3, riservata ai team che presentano solo il progetto senza prototipo, aumenta da 5 a 8; crescono anche le possibilità di partecipazione in doppia categoria, con un incremento da 4 a 5 slot sia nell'accoppiata elettrica e driverless (1EV+1DV) sia in quella a combustione e driverless (1CV+1DV). Sono confermati i criteri già in vigore per la classe 1CV, che include anche vetture ibride non plug-in.

Complessivamente, i 65 slot totali saranno destinati alle categorie 1EV, 1CV, 1DV e Classe 3, con una distribuzione aggiornata per rispondere alla crescente domanda dei team internazionali.

Tra le principali novità spicca anche la revisione del Business Presentation Event, che dal 2026 prevede un'unica finale aperta a tutte le classi, includendo anche la Classe 3. I cinque team qualificati concorreranno per il titolo assoluto, oltre ai riconoscimenti

tradizionali previsti per ciascuna categoria. Le squadre iscritte in doppia classe potranno inoltre scegliere se presentare un unico business plan o due distinti, con la possibilità di accedere potenzialmente a due finali diverse. Nelle prossime settimane sarà pubblicato online il regolamento aggiornato dell'evento.

Le iscrizioni seguiranno il consueto schema: l'early registration, riservata ai migliori classificati dell'edizione 2025 nelle diverse categorie e a due team extraeuropei, si aprirà il 3 febbraio alle 10 per chiudersi il giorno successivo alle 13, mentre la main registration sarà attiva dal 6 febbraio alle 10 fino al 30 aprile alle 13 e includerà la tradizionale "click race" nella giornata di apertura. L'edizione 2025 ha registrato la partecipazione di circa 1.600 studenti suddivisi in 49 team provenienti da 14 Paesi, confermando la Formula Sae Italy come uno degli appuntamenti più rilevanti in Europa per la formazione ingegneristica applicata al motorsport.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

QUOTAZIONI

QUOTAZIONE AUTO A € 3.99!
la più aggiornata. la più precisa.

• SCOPRI!



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



AutomobilISSIMA

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

Green Deal

L'Europa rinvia il pacchetto auto: 2035 e biofuel sotto esame

Rosario Murgida | aggiornato il 03/12/2025 | 0 commenti

Test in anteprima: Toyota Aygo X Hybrid

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'industria dell'auto europea dovrà affrontare ancora diversi giorni di incertezza. Il 10 dicembre è ormai dietro l'angolo, ma **chi si aspettava una giornata decisiva per il futuro delle quattro ruote continentali rimarrà deluso**. Infatti, la **Commissione europea** ha deciso di rinviare la presentazione del tanto atteso pacchetto di misure per il rilancio dell'**automotive**. A rivelarlo è stato il commissario ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, in un'intervista al quotidiano tedesco *Handelsblatt*, parlando di uno slittamento «di alcune settimane».

E non è detto che le misure, tra cui la **revisione del regolamento delle emissioni con il relativo stop alla vendita di auto a benzina e diesel nel 2035**, arrivino nel giro di poche settimane. In altre parole, Tzitzikostas ha confermato una brutta abitudine di Bruxelles: più aumentano le pressioni e le attese, più la Commissione rinvia decisioni importanti, oppure sceglie lo status quo.

Detto questo, nell'agenda pubblica della Commissione (disponibile sul sito web) non c'è traccia di alcun appuntamento dedicato all'auto fino almeno all'11 dicembre. Eppure, la data del 10 dicembre era stata indicata da diversi commissari e confermata da tanti politici, a partire dal nostro ministro delle Imprese, **Adolfo Urso**. D'altro canto, un portavoce dell'esecutivo ha chiarito che «tutte le nostre tempistiche sono indicative, comprese le pianificazioni che pubblichiamo online». In breve, **l'incertezza regna sovrana** e a Bruxelles non pare

I PIÙ POPOLARI

01 **Test** Fiat 500 Hybrid: come va davvero il Cinquino che tutti aspettavano - VIDEO

02 **Su strada** Renault Clio 2025: primo test del nuovo E-Tech Full Hybrid 160 - VIDEO

03 **L'editoriale** Auto cinesi: la sindrome della volpe e l'uva

04 **Mercato italiano** Fiammata incentivi a novembre: un'auto nuova su dieci è elettrica

05 **Auto scoperte** BMW Z: dalla Z1 alla Z4 Final Edition, la storia delle roadster che hanno fatto sognare

VEDI ALTRO



SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

importare che dalle scelte dipendano le sorti di imprese e lavoratori (Volkswagen e Stellantis, per dire, hanno rinviato i loro piani industriali proprio per aspettare il 10 dicembre).



I perché del rinvio

Ma **perché la Commissione ha optato per il rinvio?** Le parole di Tzitzikostas non lasciano dubbi: ai burocrati comunitari serve **più tempo per definire l'intero pacchetto**. «Ci stiamo ancora lavorando. Vogliamo presentare un pacchetto automobilistico che sia veramente completo e includa tutti gli aspetti necessari», ha rivelato il commissario, sottolineando la possibilità che le misure non siano pronte prima dell'inizio di gennaio. Da Bruxelles hanno aggiunto che la Commissione è anche in attesa dei «contributi» delle varie cancellerie: «È un processo in corso e, alla luce di tutti i contributi, sarà presa una decisione sui prossimi passi».

Tzitzikostas ha comunque confermato l'ipotesi che molte delle recenti aperture alle richieste del settore trovino finalmente una risposta. Il commissario parla di un pacchetto «aperto a tutte le tecnologie», compresi i **biofuel sostenuti dall'Italia**: infatti, la revisione includerà **«tutti gli sviluppi tecnologici, compresi i carburanti a emissioni zero e a basse emissioni e i biocarburanti avanzati»**. Non solo. Ulteriori deroghe alla scadenza del 2035 potrebbero riguardare **le flotte** e soprattutto **le ibride plug-in**, come richiesto di recente dal cancelliere tedesco Friedrich Merz con una lettera alla Commissione, che l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, ha commentato con toni estremamente positivi. E si sa quale sia il

Focus ON

- 

I vantaggi dedicati ai nuovi

NFO PUBBLICITARIA
- 

Nuova Hyundai i20 N Line

NFO PUBBLICITARIA
- 

Tecnologia, connettività e risparmio: il

NFO PUBBLICITARIA
- 

Scopri il nuovo speciale

NFO PUBBLICITARIA
- 

Stai ancora facendo i conti con la

NFO PUBBLICITARIA
- 

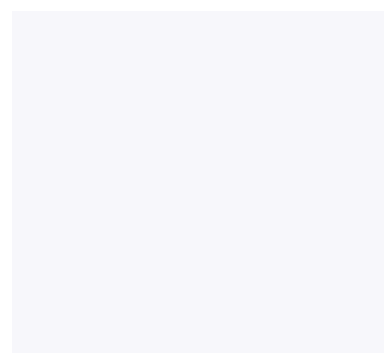
Sicurezza dei pet: il grande non detto dei

NFO PUBBLICITARIA
- 

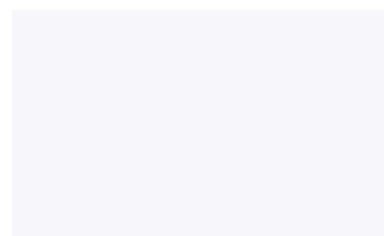
Progettare la sicurezza: il lavoro dietro

NFO PUBBLICITARIA

ADV



ADV



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

peso della Germania nelle politiche comunitarie (sarà anche un caso, ma Tzitzikostas ha scelto le colonne di un'autorevole testata tedesca per le sue aperture).

Tra l'altro, non vanno trascurate le recenti dichiarazioni del commissario all'Industria, Stéphane Séjourné, durante un evento avvenuto sempre in Germania, a **Stoccarda**, città simbolo dell'auto europea: Séjourné ha parlato della necessità di «adattare il percorso» verso la transizione energetica «garantendo flessibilità». «Dato il contesto internazionale, **dopo il 2035 potrebbero essere autorizzate diverse tecnologie** per fornire una prospettiva chiara ai consumatori che attendono cambiamenti nei veicoli in determinati segmenti», ha aggiunto il politico francese.

Palese è anche la difficoltà della Commissione di trovare un compromesso politico tra chi chiede una revisione profonda delle politiche europee (tedeschi e italiani su tutti) e chi, invece, vuole mantenere lo status quo (francesi e spagnoli). E questa situazione si inserisce in un momento di debolezza per la presidenza di **Ursula von der Leyen**, stretta tra le richieste dei suoi principali «azionisti» politici, le pressioni dei governi nazionali e le crescenti istanze di un ampio ventaglio di settori economici per un cambio di rotta rispetto a un ambientalismo intransigente.



Le richieste dell'Acea

In sintesi, **mancono ancora i presupposti per il giusto equilibrio**. Di sicuro **è improbabile che la Commissione risponda positivamente** a chi chiede una revoca del bando

delle endotermiche o un suo rinvio al 2040: in tal caso, Von der Leyen rischierebbe di sconfessare completamente le sue politiche, indebolendo ulteriormente la sua posizione.

E tra l'altro **neanche il settore vuole un addio alla scadenza del 2035**: gli investimenti finora effettuati andrebbero persi. A tal proposito, è interessante quanto affermato dal direttore generale dell'**Acea**, Sigrid de Vries: «L'industria automobilistica europea sta chiedendo di abbandonare l'elettrificazione e tornare al motore a combustione interna? La risposta è un semplice "no". L'elettrificazione è destinata a guidare la rivoluzione della mobilità futura». Dunque, è il caso di ricordare le proposte della filiera. Le elenca la stessa de Vries, ricordando come la realtà sia molto più complessa e diversa dai sogni di Bruxelles: un mercato in crisi; continui sviluppi politici ed economici globali; mancati investimenti su infrastrutture per la ricarica; incentivi inadeguati.

Dunque, **«gli obiettivi di CO₂ per auto e furgoni per il 2030 e il 2035 non sono più realistici»**. «Denunciare questo problema non significa fare marcia indietro, ma chiedere un approccio più intelligente e pragmatico. Un quadro politico che rifletta le realtà di un'Europa diversificata, le molteplici esigenze di mobilità, l'importanza della sicurezza economica e della competitività globale», prosegue de Vries, elencando cinque **raccomandazioni chiave**:

- Un approccio differenziato per auto, furgoni e camion
- Un quadro flessibile e tecnologicamente aperto per la riduzione della CO₂
- Maggiore attenzione alle misure di stimolo della domanda
- Un approccio attento al Made in Europe
- Un approccio più audace alla semplificazione normativa nel settore automobilistico

«Per me, non c'è dubbio che la posta in gioco sia alta. Per darci una possibilità di successo, è urgentemente necessaria una correzione di rotta nel quadro politico. Il prossimo pacchetto della Commissione rappresenta un importante momento di verità», ha concluso de Vries.



L'allarme dell'Anfia

Sempre dall'interno della filiera arrivano segnali preoccupanti, come la lettera di **Roberto Vavassori**, presidente dell'Anfia. Vavassori ha ricordato, per esempio, l'impatto del bando delle endotermiche sul settore: «A fronte degli oltre **250 miliardi di euro investiti** dalle imprese europee nell'elettrificazione, i posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di **100.000** (stime Clepa) e altri **400.000** sono a forte rischio da qui al 2028». «Non è più tempo di riflettere. È il momento di fare ciò che realmente serve per andare verso una mobilità sostenibile, non solo a livello ambientale, ma anche economico e sociale, **evitando la deindustrializzazione dell'Italia e dell'Europa**», ha avvertito Vavassori.

Per l'associazione italiana, bisogna ora utilizzare «**tutte le leve tecnologiche**» per raggiungere l'obiettivo della decarbonizzazione e avviare iniziative per la transizione «in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte di mercato e non sudditi di norme non condivise». Va poi riconosciuto nelle normative il ruolo dei **carburanti rinnovabili** e dei veicoli **ibridi ricaricabili** (plug-in o range extender).

Inoltre, servono «misure concrete per la revisione dei target di CO₂, anzitutto per il triennio 2025-2027, definendo obiettivi realistici e separati per i veicoli commerciali leggeri» e bisogna «rivedere gli attuali obiettivi di emissione imposti per il 2030, che appaiono già oggi irrealistici», stabilendo **maggiore flessibilità per il 2035**, magari «con un'estensione fino a 5 anni

del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev, monitorando ogni biennio a partire dal 2026 i progressi sul campo».

Per Vavassori, è anche «fondamentale e urgente introdurre azioni di tutela concreta del **Made in Europe**, adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti». Infine, si chiede a Bruxelles il «coraggio di presentare un **piano decennale** di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi sulla bassa o nulla emissione di CO₂ e sul contenuto di manodopera e componentistica locale».

TAGS: ANFIA ACEA UNIONE EUROPEA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer

ADV



ADV



Home ▶ Mercato autobus Italia: a un mese dalla fine dell'anno le immatricolazioni sono 3.629. Turistici ed elettrici sopra quota 1000!

Mercato autobus Italia: a un mese dalla fine dell'anno le immatricolazioni sono 3.629. Turistici ed elettrici sopra quota 1000!

A un mese dalla fine del 2025, il mercato dell'autobus italiano mette insieme numeri che fanno gola. Certo, i volumi sono leggermente in calo rispetto al 2024, anno da record grazie alla piena spinta propulsiva del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ma in proiezione la previsione di chiusura sfiora le 4.000 unità, attestandosi a [...]

4 Dicembre 2025 di Redazione

In primo piano

Quanto costano gli pneumatici per ogni chilometro?

1 Dicembre 2025 News

Come la tecnologia di Hayden AI sta rendendo il trasporto pubblico più sicuro

2 Dicembre 2025

Componenti

Top... di gamma: il Setra TopClass S 516 HDH è il Coach of the Year 2026

1 Novembre 2025

Bus da turismo



A un mese dalla fine del 2025, il mercato dell'autobus italiano mette insieme numeri che fanno gola. Certo, i volumi sono leggermente in calo rispetto al 2024, anno da record grazie alla piena spinta propulsiva del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ma in proiezione la previsione di chiusura sfiora le 4.000 unità, attestandosi a 3958. Infatti, **dal primo gennaio al 30 novembre, secondo i dati Anfia, sono stati targati 3.629 autobus sopra le 8 tonnellate di massa a pieno carico**, in calo dell'11,8% sul medesimo periodo dell'anno passato. Se prendiamo invece in considerazione anche i mezzi sotto le 8 ton di ptt, il pallottiliere segna 4.868 pezzi (-14,3% sulle 5.680 targhe dello stesso lasso temporale 2024).

Due dati balzano all'occhio più di tutti: gli autobus turistici hanno sfondato il tetto delle 1.000 immatricolazioni, attestandosi a quota 1.011 unità, che sono tante, tantissime. **Sopra la soglia dei mille anche gli e-bus: se ne contano 1.044.**

Autobus urbani, interurbani, turistici e scuolabus

Spacchettando il volume dell'immatricolato al 30 novembre per profilo di missione, **la quota maggioritaria è dei Classe I: sono 1.590** (erano 1.852 l'anno scorso, -14,1%) e pesano per il 43,8%. **Soffrono i Classe II, che cedono il 37,3% sul dato 2024: da 1.621 a 1.016**, pari a uno share del 28%.

Come anticipato, volano i Classe III, che fanno registrare addirittura un +63,9% sul dato 2024: i coach balzano da 617 a 1.011 pezzi.

Infine il dato relativo agli scuolabus: se ne contano appena 12 sopra le 8 tonnellate di ptt, ma sappiamo bene che il grosso dei mezzi scolastici è sotto le 8 ton: calcolando anche i leggeri, gli scuolabus sono infatti 530.

Autobus elettrici, diesel, a gas, ibridi e a idrogeno

Dunque, analizziamo le 3.629 targhe per tipologia di trazione. **La tecnologia leader rimane il diesel, che però cala del 7,5%: al 30 novembre 2025 sono 1.446 i veicoli a gasolio** (erano 1.585 lo scorso anno) e pesano per il 39,9%. Alle spalle del motore tradizionale endotermico **crece ancora la trazione elettrica a batteria: secondo Anfia, gli e-bus sono 1.044, in crescita del 63,4%, pari a uno share del 28,8%**. Ma, attenzione, dei 1.590 nuovi urbani ben 1.017 sono elettrici: ciò significa che **il 64% dei nuovi Classe I è "alla spina"**.

Dunque **il gas, che mette a referto 829 immatricolazioni, di cui 800 a metano Cng e 29 Lng**: il dato complessivo della trazione a gas è inferiore del 27% rispetto alle 1.134 targhe del 2024 e in totale rappresenta il 22,8% della torta delle nuove targhe.

In forte calo la motorizzazione ibrida, che si ferma a 283 veicoli contro i 735 del 2026 (-61,5%), pari a una quota del 7,8%.

Infine, **da segnalare anche 7 autobus fuel cell a idrogeno** (lo 0,2% delle 3.629 immatricolazioni in questi undici mesi).

Il dato geografico

Chiudiamo l'analisi con la geografia delle 3.629 targhe. La maggioranza relativa è appannaggio del Nord Italia con 1.340 (pari al 37% tondo-tondo), dunque il Sud e le Isole

con 1.296 (35,7%) e infine il Centro con 993, pari al 27,3%.

Articoli correlati

Fleequid entra nel Global Passenger Network: nuova spinta internazionale per il marketplace degli autobus usati. E apre nuovi uffici in Polonia

🕒 4 Dicembre 2025 📄 News

Bari, verso la gara per la fornitura di colonnine elettriche per la flotta di e-bus

🕒 1 Dicembre 2025 📄 News

Quanto costano gli pneumatici per ogni chilometro?

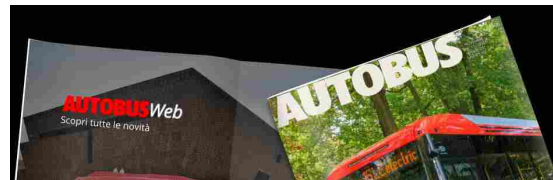
🕒 1 Dicembre 2025 📄 News

Andrea Codecasa è il nuovo Direttore Commerciale Bus Italia di BYD Europe

🕒 28 Novembre 2025 📄 News



Sfoggia la nostra rivista online, non perderti gli ultimi articoli!



Leggi la rivista onlin

AUTOBUS

- Vado e Torno
- Vado e Torno Web
- Sustainable Truck&Van
- Sustainable Bus
- Powertrain

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



NEWS PROVE ELETTRICHE LISTINO NUOVO VESTITO USATI PERMOZIONI AUTO NUOVE AUTO USATE AUTO D'EPOCA

■ News

Green Deal, l'Europa rinvia il dossier auto: stop 2035 e biofuel restano congelati



PUBBLICITÀ

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il 10 dicembre doveva essere il punto di svolta: la giornata in cui la Commissione europea avrebbe presentato il nuovo pacchetto automotive, chiarendo una volta per tutte il destino del motore termico, le deroghe richieste da vari Paesi e il ruolo dei carburanti alternativi. Invece, per l'ennesima volta, Bruxelles ha premuto il tasto pausa.



di **Luca Labate** IG: lualabate FB: Luca Labate

4 dicembre 2025

Il **commissario** ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, lo ha anticipato in un'intervista alla tedesca *Handelsblatt*: la **Commissione non riuscirà** a presentare le misure nei **tempi annunciati**. "*Servono ancora alcune settimane*", ha detto. E non è escluso che lo **slittamento** si prolunghi fino a **gennaio**, come confermano anche fonti interne raccolte da altri quotidiani europei.

La sensazione è chiara: il dossier è troppo **complesso**, troppo **politicamente sensibile** e troppo **carico di pressioni contrapposte** per arrivare a una decisione in pochi giorni.

Bruxelles in stallo: tra scadenze mancate e pressioni crescenti

Il rinvio dell'"**Automotive Package**" nasce da una somma di fattori: la Commissione rivendica la necessità di **preparare un intervento "completo"**, capace di coprire tutte le tecnologie utili alla

Ultime da News

NEWS

Kia anticipa la Seltos 2026: il teaser svela un design completamente rinnovato

4 DICEMBRE

FORMULA 1

F1. GP Abu Dhabi, Lawson confermato in Racing Bulls: "Pronto per il 2026, ora

decarbonizzazione. Allo stesso tempo, le **cancellerie nazionali** non avrebbero ancora inviato tutti i contributi richiesti: un segnale eloquente delle divisioni interne all'Unione.

Nell'agenda ufficiale non compare alcun appuntamento dedicato all'auto fino all'11 dicembre, nonostante la data del 10 fosse stata confermata pubblicamente anche da diversi **commissari** e dal ministro italiano **Adolfo Urso**. **Volkswagen** e **Stellantis** hanno rinviato proprio in attesa delle decisioni europee i loro **piani industriali**, a testimonianza del peso economico che il pacchetto ha per il settore.

Secondo Tzitzikostas, il nuovo impianto regolatorio sarà "aperto a tutte le tecnologie", comprese quelle sostenute da **Italia** e **Germania**: biocarburanti avanzati, carburanti a basse o zero emissioni e, soprattutto, possibili deroghe per le **ibride plug-in** oltre il **2035**. Ed è significativo che queste dichiarazioni arrivino proprio sulla **stampa tedesca**, in un momento in cui Berlino sta intensificando il pressing su Bruxelles.

Naviga su Automoto.it senza pubblicità

1 EURO AL MESE



Costruttori e governi divisi: un'Europa senza linea comune

Anche il fronte industriale appare spaccato. La filiera tedesca, ancora fortemente dipendente dal **motore a combustione**, spinge per rivedere **scadenze** e **obiettivi**, sostenuta apertamente dal cancelliere Friedrich Merz. Dall'altra parte, costruttori come **Kia** e **gruppi** che hanno già investito massicciamente **sull'elettrico non vogliono riscrivere la roadmap** a meno di **dieci anni** dalla scadenza del **2035**: troppo poco tempo per riadattare strategie e investimenti.

Germania e **Italia** chiedono maggiore **flessibilità**, mentre **Francia** e **Spagna** hanno finora **difeso lo stop al termico**. Ma anche **Parigi** sembra **riconsiderare la propria posizione**: un recente comunicato del ministero dei Trasporti francese parla di apertura a "**flessibilità tecnologiche**", purché accompagnate da **strumenti industriali** e **finanziari adeguati**. Una formula volutamente **ambigua**, che molti hanno letto come un possibile ammorbidimento della linea dura.

Nel **caos di dichiarazioni**, pressioni, lettere ufficiali e prese di posizione, emerge un dato politico evidente: **Bruxelles fatica a trovare un**

concentrazione sul finale di stagione"

4 DICEMBRE

NEWS

Ford prepara l'erede della Focus: arriverà un SUV nel 2027, e potrebbe far discutere

4 DICEMBRE

Ultime da Formula 1

FORMULA 1

F1. GP Abu Dhabi, Lawson confermato in Racing Bulls: "Pronto per il 2026, ora concentrazione sul finale di stagione"

4 DICEMBRE

FORMULA 1

F1. GP Abu Dhabi, Albon: "La mia miglior stagione con la Williams, il 2026 sarà un'opportunità". Sul titolo piloti dice: Norris gestisce la pressione

4 DICEMBRE

FORMULA 1

F1. GP Abu Dhabi, Sainz: "Williams ha superato le aspettative, testa al 2026. Mondiale? Norris un pilota completo adesso"

4 DICEMBRE

Da Moto.it

STOP MOTORI TERMICI

Stop motori termici al 2035: Bruxelles rinvia tutto a gennaio

4 DICEMBRE

compromesso credibile. E la debolezza della presidente **Ursula von der Leyen** – schiacciata tra governi nazionali, partiti europei e un settore che chiede una correzione di rotta – non aiuta.

La filiera alza la voce: “Così gli obiettivi non sono realistici”

Dal settore arrivano ora segnali sempre più **espliciti**. La direttrice generale dell’**Acea**, Sigrid de Vries, **non parla di retromarcia sull’elettrico** - *“la risposta è un semplice ‘no’, l’elettrificazione guiderà la mobilità del futuro”* – ma mette in chiaro che gli obiettivi di **CO₂** per il **2030** e il **2035** non sono più **realistici**.

I motivi sono noti: un **mercato debole**, una **rete di ricarica insufficiente**, **incentivi inadeguati** e un contesto **geopolitico ed economico** in rapido **cambiamento**. La filiera **non chiede quindi di abbandonare la transizione**, ma di adottare un approccio più **flessibile** e **pragmatico**, che tenga conto delle differenze tra segmenti (auto, furgoni, camion), tra mercati e tra livelli di competitività industriale.

A farsi sentire è anche l’**Anfia**, attraverso il presidente Roberto Vavassori: oltre **100.000 posti** di lavoro persi nel **2024** e altri **400.000 a rischio** entro il 2028 sono un segnale che l’Europa, dice, non può ignorare. **L’Italia** spinge affinché il pacchetto riconosca il ruolo dei carburanti rinnovabili, delle ibride plug-in e delle tecnologie locali, chiedendo una revisione dei target 2025-2027 e del traguardo 2030, già oggi considerato fuori portata.

Per **Vavassori**, servono inoltre strumenti di tutela del *“Made in Europe”*, come un contenuto minimo obbligatorio di componentistica locale per i veicoli venduti nell’Unione. E un grande piano decennale per accelerare il ricambio del parco circolante, premiando i veicoli a basse emissioni e la produzione europea.

Una decisione che rischia di slittare al 2026

Secondo quanto riportato dalla **stampa francese**, lo stallo rischia di trascinarsi ancora. L’ipotesi **gennaio** è sempre più probabile, ma altri osservatori non escludono un rinvio ancora più lungo. *“Forse la risposta arriverà nel 2026”*, commentano amaramente alcuni addetti ai lavori citati da *L’Automobile Magazine*.

Non è solo una questione di obiettivi climatici. In gioco ci sono migliaia di **posti di lavoro**, la competitività industriale europea e una

MOTOGP 2025 - L'ANALISI

E' Marco Bezzecchi la sorpresa positiva del 2025? [VIDEO]

4 DICEMBRE

LIBERMOTO: Il Tour Operator che Trasforma i Viaggi in Moto in Esperienze Indimenticabili

4 DICEMBRE

transizione che, per quanto inevitabile, non appare più così lineare come pensato qualche anno fa.

In questo scenario, la Commissione cammina su un **crinale difficilissimo**: se allenta troppo il Green Deal rischia di perdere **credibilità**; se non apre a una maggiore **flessibilità** rischia una **crisi industriale e sociale**. E ogni giorno che passa rende il compromesso più difficile.

Argomenti

[Auto](#)[Unione europea](#)[News](#)

PUBBLICITÀ

Caricamento commenti...

Hot now



FORMULA 1

F1. GP Abu Dhabi,

Formula SAE Italy 2026, più spazio al driverless e nuovo format per il business: l'edizione XXI punta su competenze e industria

5 Dicembre 2025

52



Il mondo accademico e quello dell'automotive si danno appuntamento dal 2 al 6 settembre 2026 all'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari (Parma) per la XXI edizione della Formula SAE Italy, la competizione educativa internazionale promossa da ANFIA e SAE International che ogni anno coinvolge studenti di ingegneria da tutto il mondo in una sfida a contenuto fortemente tecnico e manageriale. L'evento, da sempre incubatore di competenze che spaziano dalla progettazione meccanica allo sviluppo software, dal project management alla sostenibilità economica, continua a rappresentare un laboratorio privilegiato per la formazione dei profili richiesti dalla filiera automotive e motorsport.

L'edizione 2026 consolida i trend tecnologici del comparto, con un deciso ampliamento delle categorie dedicate alla guida autonoma e ai progetti senza prototipo fisico. Gli slot complessivi disponibili saranno 65: 30 destinati alla classe 1EV delle vetture elettriche, 12 alla classe 1CV con motori a combustione e ibride a bassa tensione, 15 alle vetture driverless della

articoli recenti

Premio Angi 2025, VIII Edizione: Governo, Difesa ed Europa uniti per l'innovazione italiana

FeedEconomy al MIMIT, Assalzo: il 39% della spesa alimentare degli italiani è agro-zootecnica

Flotta peschereccia UE: utili operativi a 567 milioni nel 2025 grazie a sostenibilità e...

WestMED 2025: i cluster marittimi al centro della blue economy mediterranea

Formula SAE Italy 2026, più spazio al driverless e nuovo format per il business:...



i più letti

classe 1DV — una categoria che includerà sia le monoposto esclusivamente autonome sia quelle iscritte in doppia partecipazione — e 8 posti infine riservati alla Classe 3, dedicata ai team che presentano il solo progetto tecnico. La doppia classe disporrà complessivamente di 10 slot, suddivisi in 1EV+1DV e 1CV+1DV, per le squadre che svilupperanno vetture in doppia configurazione elettrica o termica più driverless.

Sul fronte degli eventi statici, la competizione introdurrà un'importante novità: il Business Presentation Event avrà infatti un'unica finale interclasse, che comprenderà anche la Classe 3. In finale accederanno cinque team e, pur mantenendo l'assegnazione dei premi per ciascuna categoria, verrà introdotto un riconoscimento aggiuntivo per il migliore team assoluto. Le squadre impegnate in doppia classe potranno inoltre scegliere se presentare un unico business plan, selezionando la categoria in cui concorrere, oppure due presentazioni distinte, aumentando così le possibilità di approdare alla finale con due progetti.

Il regolamento ufficiale aggiornato sarà pubblicato online nelle prossime settimane. Le iscrizioni all'edizione 2026 si apriranno con l'early registration, riservata ai team classificati ai vertici delle categorie 1CV, 1EV, 1DV e Classe 3 dell'edizione 2025, oltre che a due squadre extra-europee. La finestra anticipata si terrà il 3 e 4 febbraio 2026. Successivamente, dal 6 febbraio al 30 aprile, si svolgerà la main registration, che prenderà il via con la tradizionale "click race" delle ore 10 del primo giorno, durante la quale le squadre si contenderanno in pochi istanti gli slot rimasti disponibili.

L'edizione 2025 ha registrato la partecipazione di circa 1.600 studenti suddivisi in 49 team provenienti da 14 Paesi, di cui 21 italiani. Il successo della manifestazione è sostenuto in larga parte dal contributo delle aziende della filiera automotive e motorsport: lo scorso anno si sono contati 26 sponsor, 6 technical partner e 2 media partner, insieme ai patrocini della Regione Emilia-Romagna, del Comune di Varano de' Melegari e della Provincia di Parma. È attualmente in corso la campagna sponsorship per il 2026, con un'ampia gamma di pacchetti pensati per valorizzare le opportunità di recruiting, le attività di collaborazione con le università e le occasioni di networking tra imprese.

Tutti gli aggiornamenti organizzativi saranno disponibili su www.formula-ata.it/.

CONDIVIDI



Post

Articolo precedente

Confartigianato, 'Bene il rigore di bilancio, ma servono misure immediate a sostegno della micro e piccola impresa e una riduzione degli oneri

Prossimo articolo

WestMED 2025: i cluster marittimi al centro della blue economy mediterranea

articoli correlati



Premio Angi 2025, VIII Edizione:



News

FeedEconomy al MIMIT,



News

Antartide: la rompighiaccio



Risparmio: gravi inadempienze da parte di Zurich Italy Bank



Anek Lines Italia e Tipicità in blu



Expo Dubai, viaggio tra i volontari e imprenditori italiani



Nasce FAX Gratis, per inviare fax da pc, smartphone e tablet



La corte Internazionale dell'Adriatico e dello Ionio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Aziende che contano Contatti Podcast Feed Rss

f y i in

Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista
 Mobility Innovation Tour
 Vedi tutte le categorie v

Naviga per
 marca v

Home ▶ Ecco chi ha immatricolato più autobus (anche elettrici) dal 1° gennaio a oggi in Italia

Ecco chi ha immatricolato più autobus (anche elettrici) dal 1° gennaio a oggi in Italia

A poche settimane dalla fine dell'anno, grazie ai dati aggiornati di **Anfia**, abbiamo una fotografia del volume dell'immatricolato dell'autobus italiano sopra le 8 tonnellate. Come vi abbiamo raccontato nel precedente articolo dedicato ai numeri del mercato, dal primo gennaio al 30 novembre 2025 sono stati immatricolati 3.629 veicoli sopra le 8 ton di ptt, che [...]

5 Dicembre 2025 di Redazione



In primo piano

Quanto costano gli pneumatici per ogni chilometro?

1 Dicembre 2025 News

Top... di gamma: il Setra TopClass S 516 HDH è il Coach of the Year 2026

1 Novembre 2025

Bus da turismo

Come la tecnologia di Hayden AI sta rendendo il trasporto pubblico più sicuro

2 Dicembre 2025

Componenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A poche settimane dalla fine dell'anno, grazie ai dati aggiornati di **Anfia**, abbiamo una fotografia del volume dell'**immatricolato dell'autobus italiano sopra le 8 tonnellate**. Come vi abbiamo raccontato nel precedente articolo dedicato ai numeri del mercato, dal primo gennaio al 30 novembre 2025 sono stati immatricolati 3.629 veicoli sopra le 8 ton di ptt, che salgono a 4.868 prendendo in considerazione anche i cosiddetti "leggeri".

La domanda sorge abbastanza spontanea: quale costruttori ha immatricolato di più in questi undici mesi? Presto detto...

Immatricolato mercato bus Italia 2025: la classifica

Bene, al 30 novembre il market leader – e non è una novità – è **Iveco Bus**, a quota 1.227 unità, pari a una quota di mercato del 33,8%. Alle sue spalle, in crescita, **Daimler Buses** con 706 targhe e uno share del 19,5%; nello specifico troviamo 580 **Mercedes-Benz** e 126 **Setra**. A chiudere il podio ecco Solaris con 285 immatricolazioni (7,9%).

Quarta piazza per **MAN** con 255 pezzi: 186 mezzi del Leone e 69 Classe III del marchio **Neoplan**, per una quota totale del 7% tondo-tondo. Alle sue spalle ecco **Scania** con ben 230 veicoli (6,3%), ma ricordiamo che il dato del Grifone conteggia anche i mezzi Irizar sul telaio svedese. E a proposito di **Irizar**, il costruttore basco segna 78 targhe (2,1%).

Quindi **King Long** con 154 unità (4,2%), seguita da **Menarinibus** con 142 (3,9%). Ottavo posto per **Karsan** con 140 autobus (peraltro tutti elettrici), per uno share del 3,9%. Il nono posto è a vantaggio di **Otokar** con 79 immatricolazioni (2,2%), mentre a chiudere la top ten c'è **Yutong** con 79 (1,9%).

Poi tutti gli altri: **Isuzu** con 53 (1,5%), **Temsu** con 51 (1,4%), **Rampini** con 29 (0,8%), **BMC** con 27 (0,7%), **Bluebus** con 25 (0,7%), **Higer** con 18 (0,5%), **Ayats** con 16 (0,4%), **BYD** con 14 (0,4%), **Guleryuz** con 10 (0,3%), **Van Hool** e **Vdl** con 6 a testa (0,2% ciascuno), **Caetano** con 5 (0,1%), **Alfabus** e **Volvo** con 2 (0,1%).

Chi ha immatricolato più e-bus?

Dunque la sotto-classifica dell'immatricolato elettrico a batteria, che si attesta a quota **1.044** unità. In cima davanti a tutti sempre **Iveco Bus** con 343 targhe "alla spina" (pari al 32,9% del totale), poi **King Long** con 152 (14,6%) e **Karsan** con 140 (13,4%).

Giù dal podio **Solaris** con 97 (9,3%), seguita da **Yutong** con 69 (6,6%), **Daimler Buses** con 49 (4,7%), **Menarinibus** con 45 (4,3%), **MAN** con 36 (3,4%), **Rampini** con 29 (2,8%) e **Bluebus** con 25 (2,4%).

Fuori dalla top ten **Otokar** a quota 18 (1,7%), **Higer** a 15 (1,4%), **BYD** a 14 (1,3%), **BMC** e **Caetano** a 5 (0,5%) e infine **Alfabus** a 2 (0,2%).

I bus elettrici in Europa si fanno strada

Home » Emobility » I bus elettrici in Europa si fanno strada

I bus elettrici in Europa si fanno strada

Crescono le vendite di bus elettrici in Europa. L'incremento di vendite e immatricolazioni negli ultimi tre anni è stato sensibile. Anche l'Italia mostra un trend positivo, confermato anche dall'arrivo di mezzi elettrici per il trasporto pubblico anche nelle flotte delle città del Sud Italia

5 Dicembre 2025

Emobility

I bus elettrici in Europa stanno comparando con sempre maggiore frequenza in città grandi e medio piccole. A Livno, cittadina di circa 37.500 abitanti della Bosnia Erzegovina, proprio in questi giorni è stato definito un accordo tra l'azienda locale di trasporto e partner cinesi finalizzato a ottenere la rappresentanza e la distribuzione di autobus elettrici per l'area che va dalla Slovenia alla Bulgaria. Secondo il proprietario dell'azienda, l'accordo avrà profondi riflessi sul trasporto pubblico: Livno diventerà la prima città della Bosnia Erzegovina in cui il trasporto pubblico sarà effettuato esclusivamente con autobus elettrici. Non solo: il progetto potrebbe trasformare la cittadina in un centro regionale per lo sviluppo e la promozione del trasporto pubblico elettrico.

È solo un esempio di una tendenza di una progressiva espansione di questi mezzi per il trasporto pubblico e che porterà in diverse città a contare su flotte 100% elettriche, aprendo a una mobilità sostenibile.

Sommario

Segnali positivi dalle città: nel Sud Italia si fa spazio l'elettrico

L'aumento dei bus elettrici in Europa

La crescita dei bus elettrici in Europa è evidente. Secondo Transport & Environment, quasi la metà (49%) di tutti i nuovi autobus urbani venduti nell'UE nel 2024 era a zero emissioni. Il dato ha superato le stesse previsioni della Federazione europea che promuove il trasporto sostenibile in Europa, che già l'anno prima aveva riportato trend di vendita incoraggianti. Infatti, nel 2023, i mezzi elettrici a batteria avevano raggiunto il 36% delle nuove vendite di autobus urbani nell'UE, superando per la prima volta quelli alimentati a gasolio.

All'espansione record dello scorso anno hanno contribuito in piccola parte anche i bus a idrogeno (fuel cell), la cui diffusione "è stata più rapida del previsto", segnala T&L, rappresentando il 3% dei nuovi autobus urbani dell'UE nel 2024. L'elettrico a batteria rimane, però, di gran lunga il sistema di propulsione dominante, con una quota del 46%.

I Paesi più avanzati sono Paesi Bassi, Finlandia e Islanda, con vendite di autobus urbani elettrici al 100% nel 2024. Poco dietro ci sono Danimarca (99%), Norvegia e Lussemburgo (98%).

La Spagna, invece, è in testa tra i mercati più importanti, ossia quelli che contano più di mille nuovi autobus urbani venduti all'anno, raggiungendo una quota di autobus urbani elettrici del 57% e superando il Regno Unito. Quest'ultimo si classifica al secondo posto con il 56%. L'Italia è al terzo posto con una quota di autobus urbani elettrici del 44%, ma al di sotto della media UE27 del 49%.

Nel 2025 la crescita continua. Secondo i dati ACEA relativa alle immatricolazioni gennaio-settembre, la quota di autobus elettrici nell'UE è aumentata al 22,7%.

Sostenibilità economica possibile

L'espansione dei bus elettrici in Europa risalta maggiormente, se si considera che - a livello continentale - "i bus a metano sono in stallo, gli ibridi leggeri sono in forte crescita e la tecnologia fuel cell rimane un mercato di nicchia (1,3% degli autobus a zero emissioni)", riporta Motus-E in uno studio condotto nel 2024. La tecnologia elettrica degli E-bus è l'unica che ha mantenuto una crescita pressoché costante per ormai dieci anni.

Lo scorso ottobre, la stessa Motus-E ha condotto un'analisi in cui segnala un dato interessante: già oggi l'uso autobus elettrici può essere più conveniente rispetto alle motorizzazioni diesel. Rileva che: "su alcuni tipi di tratte, gli autobus elettrici possono già assicurare alle società di trasporto pubblico una sostanziale parità nel total cost of ownership al raggiungimento del sesto anno di utilizzo, arrivando a un risparmio fino all'8% annuo nel caso in cui venissero attivate specifiche leve agevolative".

Le città europee alla prova dell'elettrico

L'adozione dei bus elettrici in Europa è consolidata in diverse città. Sulle strade di Londra, già oggi, circolano più di



duemila autobus a emissioni zero, rappresentando oltre un quinto degli autobus della capitale. Secondo Transport for London, si contano 107 linee di autobus a emissioni zero e 30 parzialmente convertite.

A Oslo si punta a raggiungere l'obiettivo di emissioni zero nei trasporti pubblici entro il 2028. I piani ambiziosi dell'amministrazione locale, hanno portato, a risultati tangibili: già nel 2024, l'85% dei chilometri percorsi dagli autobus pubblici nella città capitale norvegese è completamente elettrico. Giusto per evidenziare il risultato, il dato nel 2018 era pari allo 0% (Fonte: EuroCities).

Questo rapido cambiamento sta già producendo benefici tangibili per il clima. Tra il 2018 e il 2024, le emissioni di CO₂ derivanti dal servizio di autobus pubblici della città sono diminuite del 95%, passando da 20mila tonnellate a meno di mille all'anno.

La mobilità elettrica guarda anche al futuro. Lo dimostra il caso di Madrid, che ha inaugurato, lo scorso settembre, il suo primo autobus a guida autonoma completamente elettrico, prodotto in Spagna, su un percorso pilota attraverso il parco più grande della città.

Diffusione degli autobus elettrici in Italia

Gli autobus elettrici in Italia stanno facendosi spazio. Come evidenziano i dati ANFIA relativi al periodo gennaio-settembre 2025, i veicoli per il trasporto pubblico elettrico sono cresciuti dell'83%. Si è passati da 499 a 913 unità. È l'unica categoria che cresce: il diesel ha perso il 15,6%, il metano il 37,5%, il GNL addirittura ha fatto segnare un -89,3%; anche gli ibridi gasolio/elettrico e metano/elettrico hanno perso molto (rispettivamente -60,8% e -45,5%).

Se si considera che a settembre 2022, gli autobus elettrici rappresentavano l'1,5% della flotta circolante, di cui il 20% era costituito da veicoli Euro 2 ed Euro 3, che saranno vietati a partire dal 2025, rileva Motus-E, lo sviluppo è stato significativo.

I limiti sono legati alla distribuzione dei mezzi e la necessità di svecchiare una flotta che è datata. Per quanto riguarda la prima criticità, si registra che quasi l'80% degli autobus elettrici immatricolati in Italia tra il 2022 e il 2023 circola nel Nord Italia. Oltre la metà degli autobus a zero emissioni immatricolati nel 2023 è distribuita tra Milano, Torino e Genova.

Per quanto riguarda la datazione, la flotta di autobus italiana ha un'età media di 10,3 anni, superiore del 33% rispetto a quella degli altri quattro principali mercati europei (Francia, Germania, Regno Unito, Spagna).

Segnali positivi dalle città: nel Sud Italia si fa spazio l'elettrico

Tuttavia, vanno segnalati alcuni elementi lusinghieri nello sviluppo degli autobus elettrici in Italia che vede protagoniste diverse città del Sud. Il primo è che la diffusione si sta allargando un po' in tutta Italia. A Palermo, per esempio, sono in arrivo 65 e-bus, che potranno contare su 44 infrastrutture di ricarica dedicate. Lo ha annunciato poche settimane fa lo stesso Comune di Palermo.

Sempre in Sicilia, a Messina dopo la messa in servizio di 16 bus elettrici nel 2024, entro il prossimo anno, la flotta di Atm sarà quasi totalmente "a spina", contando su 109 bus totalmente elettrici.

A Napoli da quest'anno sono stati presentati ed entrati in servizio i primi 22 e-bus, mentre a Reggio Calabria è stato inaugurato di recente un nuovo hub di ricarica per l'operatore municipale Atam. Il progetto, finanziato dal PNRR, comprende 66 autobus completamente elettrici, che costituiscono circa la metà della flotta ATAM, e un impianto di ricarica con 67 colonnine e due impianti fotovoltaici da 100 kW. A Roma è stato dato il via la scorsa primavera a un progetto - promosso da E-GAP - per elettrificare la flotta di bus per il tpl, basato sul modello di business Fleet-as-a-Service (FaaS). Verranno introdotti più di 250 autobus elettrici che percorreranno più di 100 milioni di km, servendo due aree strategiche della città: Roma Est e Roma Ovest

Vuoi rimanere aggiornato sui contenuti di ElettricoMagazine?

Iscriviti alla nostra newsletter!

Nome:

Email:

Accetto il trattamento dei miei dati personali per la ricezione di newsletter in conformità con la privacy policy del sito Andrea Balocchi

Giornalista freelance, si occupa da anni di tematiche legate alle energie rinnovabili ed efficienza energetica, edilizia e in generale a tutto quanto è legato al concetto di sostenibilità. Autore del libro "Una vita da gregario" (La Memoria del Mondo editrice, prefazione di Vincenzo Nibali) e di un manuale "manutenzione della bicicletta", edito da Giunti/Demetra.

articoli correlati

Home » [Economia e Finanza](#) » [Economia UE](#) » AUTO ELETTRICA DAL 2035/ "Ursula cede ai Verdi e fa scappare in Cina (o chiudere) le nostre imprese

**ECONOMIA UEMOTORIINDUSTRIAENERGIA E AMBIENTE
ECONOMIA E FINANZA**

AUTO ELETTRICA DAL 2035/ "Ursula cede ai Verdi e fa scappare in Cina (o chiudere) le nostre imprese

Int. **Pierluigi Bonora** – Pubblicato 5 Dicembre 2025



Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, e Roberta Metsola, presidente dell'europarlamento (ANSA-EPA 2025)

Il 10 dicembre la UE doveva annunciare nuove regole per l'auto europea. Invece si rinvia (forse) a gennaio. E il settore è sempre più in sofferenza

La notizia arriva da un'intervista. Quella rilasciata al quotidiano tedesco *Handelsblatt* dal commissario UE ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas: la UE ha rinviato l'annuncio del tanto atteso **pacchetto auto**, che doveva segnare una consistente inversione di tendenza rispetto alla **direttiva** che prevede dal 2035 la rinuncia a produrre auto con motore endotermico (dunque solo elettriche). Il giorno fatidico doveva essere il 10 dicembre e invece tutto sarebbe rimandato almeno a gennaio. Salvo ulteriori rinvii.

UCRAINA/ "Merz e Macron cercano la guerra, ma il primo ostacolo alla pace è l'ambiguità Usa"

È l'ennesima prova, spiega **Pierluigi Bonora**, *giornalista de Il Giornale ed esperto del settore automobilistico*, dell'inadeguatezza di **Bruxelles** a far fronte ai problemi di un

adv

ULTIME NOTIZIE DI ECONOMIA UE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

comparto che rischia il tracollo. Ma Ursula von der Leyen ha fatto del rinvio il suo *modus operandi*: non può e non vuole scontentare soprattutto i verdi sulle scelte green, ma si trova pressata dalle aziende che, seppure in forte ritardo, ora chiedono di optare per la neutralità tecnologica e non più solo sulle auto elettriche.

Asset russi congelati, pressing Germania ma Belgio: "Rischiamo perdite miliardarie"/ Lega: "Vanno restituiti"

Tutti erano in attesa del 10 dicembre e invece la UE ha sfoderato ancora una volta l'arma del rinvio. Da dove nasce il ripensamento?

Questo rinvio dimostra che la Commissione non sa ancora che pesci pigliare. Se avesse già deciso di cambiare orientamento rispetto a prima, orientandosi verso una linea più pragmatica, non avrebbe rinviato. Ha inciso molto la **lettera** a von der Leyen del cancelliere tedesco Friedrich Merz, nella quale ha chiesto alla UE di cambiare politica perché l'industria tedesca sta soffrendo. Se non ci fossero stati dubbi sulla linea da intraprendere, la presidente della Commissione avrebbe solo rassicurato il cancelliere tedesco sulle sue intenzioni.

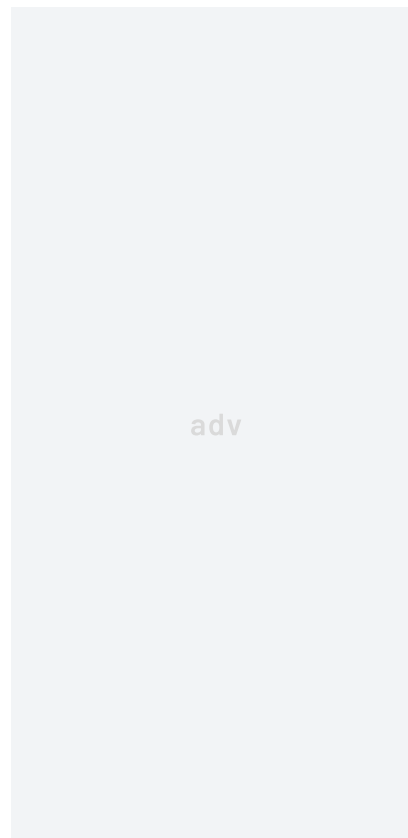
SPILLO UE/ Dalle caldaie a gas al Cbam, gli indizi sui ripensamenti green di Bruxelles

Cosa può essere successo?

Di fronte a questo rinvio viene da pensare che von der Leyen avrebbe preso nuovamente tempo oppure avrebbe messo sul tavolo una soluzione che dava un colpo al cerchio e uno alla botte, per accontentare per l'ennesima volta sinistra e verdi sul Green Deal.

Certo che, per scontentare la Germania, che ha fatto della transizione green la sua bandiera ideologica, ce ne vuole.

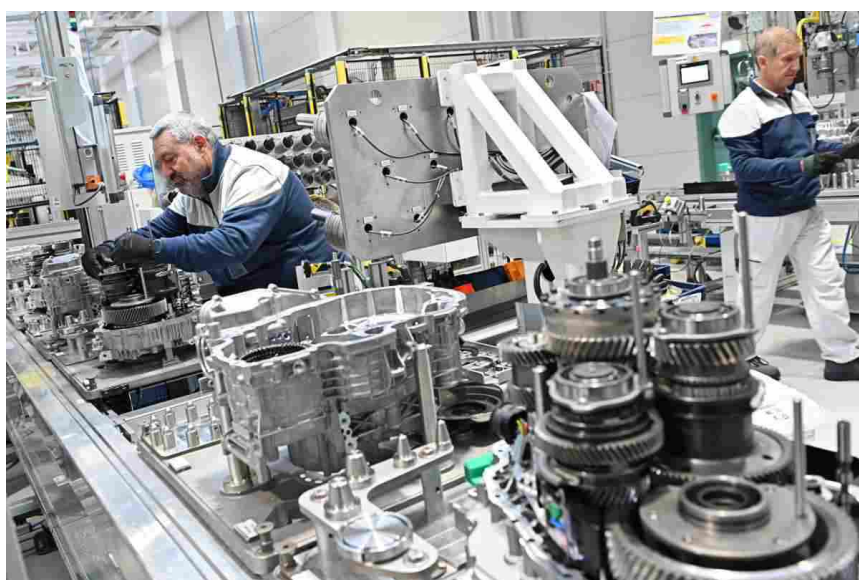
Il messaggio di Merz è stato una sorta di avvertimento. Quando ho postato sui social il mio articolo sulla lettera di Merz ho usato l'espressione "Achtung Ursula". Ed è stato proprio così. La realtà è che questa Commissione dovrebbe andare a casa. La situazione del settore sta peggiorando ancora, ma nonostante questo si rinvia tutto a gennaio, a non si sa bene quando. Tutti si



ULTIME NOTIZIE

aspettavano una decisione entro l'anno. E ci hanno messo un anno a capire che sono stati commessi degli errori, mentre bisognava rimediare molto prima. Intanto aziende e fabbriche chiudono e la **Volkswagen** va produrre le sue auto elettriche in Cina, vicino a Shanghai, e secondo qualcuno anche Stellantis potrebbe commercializzare come FIAT un'auto prodotta in Cina dal suo partner Leapmotor.

Da Bruxelles fanno sapere che la data del 10 dicembre era indicativa come tutte quelle del calendario dei lavori. Perché l'automotive europeo non può sopportare un altro rinvio?



Lavoratori di uno stabilimento Stellantis (Ansa)

Già il 10 dicembre non sarebbe stata una data definitiva perché bisognava seguire tutta la procedura prevista nella UE, passando dal Parlamento e dal Trilogo: per il provvedimento vero e proprio sarebbe stato necessario arrivare fino alla primavera. Però alle aziende sarebbe stata data un'indicazione, almeno al 90%, sulla strada da seguire, permettendo loro di programmare. In questo modo, invece, rimarranno tutti ancora fermi.

Gli operatori del settore come reagiranno?

Maria Rosa Baroni, presidente del consorzio NGV, che rappresenta la filiera dei carburanti alternativi, ma anche **L'ANFIA** (l'associazione della filiera dell'industria automobilistica italiana, *nda*), avevano già dichiarato in precedenza che senza indicazioni precise da parte UE sarebbero scesi in piazza. Bisognava farlo già prima, ma comunque è stata espressa questa intenzione. Credo che seguiranno delle prese di posizione, anche a livello politico.

adv

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ANFIA terrà la sua assemblea proprio il 10 dicembre e non è l'unica associazione di categoria che si riunirà in quei giorni.

Oltre alla neutralità tecnologica cosa chiedono le aziende alla UE?

L'importante è che vengano cancellate le sanzioni per le aziende che non producono a sufficienza auto elettriche, anche perché i target di riduzione delle emissioni fissati dalla UE sono irraggiungibili nei tempi previsti. Le sanzioni sono state rinviate di tre anni, ma nel frattempo condizionano l'attività delle imprese che producono auto elettriche facendole risultare vendute ai concessionari senza che ci sia un reale assorbimento da parte del mercato. Tanto è vero che molti hanno i piazzali pieni di vetture. Si produce non per vendere ma per evitare le multe.

Basta togliere le sanzioni?

Occorre virare sulla neutralità tecnologica, ufficializzare i biocarburanti e l'apertura alle altre tecnologie decarbonizzanti. Ma occorre fare presto. E stavolta spero e credo che l'intero comparto automobilistico si faccia sentire.

(Paolo Rossetti)

— — — —

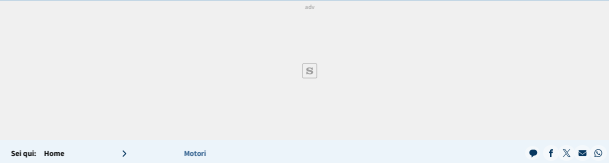
Abbiamo bisogno del tuo contributo per continuare a fornirti una informazione di qualità e indipendente.

SOSTIENICI. DONA ORA CLICCANDO QUI

Tags: **Ursula Von Der Leyen** **Stellantis**

Friedrich Merz

TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE



Formula SAE Italy 2026: la sfida dell'ingegneria raddoppia a Varano

Incrementati gli slot per le classi "Driverless" e nuovi premi per il business presentation event. Appuntamento dal 2 al 6 settembre

Omar Abueldah

05 Dicembre 2025 alle 17:58 | 1 minuto di lettura



Sono state ufficializzate le date per la XXI edizione di Formula SAE Italy, l'evento educativo di caratura internazionale che ogni anno mette alla prova le future generazioni di ingegneri. L'appuntamento è fissato dal 2 al 6 settembre 2026 presso l'Autodromo "R. Paletti" di Varano de' Melegari (Parma), consolidando la partnership con l'Autodromo e SAE International.

La manifestazione, promossa da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), non è solo una competizione tecnico-sportiva, ma un'esperienza cruciale per la maturazione di competenze tecniche, manageriali e soft skills essenziali per il mondo del lavoro. Gli studenti, provenienti da università di tutto il mondo, dovranno dimostrare capacità organizzative, gestione del tempo e team-working, oltre a presentare un progetto dettagliato che copra gli aspetti di ingegneria, business plan e sostenibilità economica.

Più "slot" e focus sulla guida autonoma

In linea con gli attuali trend dell'industria automotive, l'edizione 2026 introduce un significativo incremento degli slot di partecipazione totali, che salgono a 65, con particolare attenzione alle tecnologie emergenti: in particolare, per la Classe Driverless (IDV) gli slot passano da 12 a 15. Aumentano anche gli slot per la doppia partecipazione (elettrica/combustione + driverless), passando da 4 a 5 per ciascuna categoria. Mentre gli slot per la partecipazione con il solo progetto della vettura salgono da 5 a 8. Questa suddivisione vedrà 30 slot per le vetture elettriche (EV) e 12 per quelle a combustione termica (ICV), che continueranno a includere anche ibridi non plug-in.

Nuovo format per la business presentation

Sul fronte degli eventi statici, il Business Presentation Event subirà una modifica che ne accresce il prestigio. Per la prima volta, si terrà un'unica finale che includerà i migliori team di tutte le classi, compresa la Classe S. In finale concorreranno 5 team. Oltre ai vincitori delle singole categorie, verrà assegnato un nuovo e prestigioso premio per il team migliore in assoluto nel complesso. I team che gareggiano in doppia classe avranno la flessibilità di presentare un solo Business Plan o due distinti, consentendo loro di competere per l'accesso alla finale in due categorie diverse.

Modalità di iscrizione

Il successo dell'evento è testimoniato dai numeri dell'edizione 2025, che ha visto la partecipazione di circa 1.600 studenti divisi in 49 team, provenienti da 14 Paesi. L'apertura delle registrazioni per il 2026 seguirà il consueto schema, che prevede una "Early Registration", riservata ai top-classificati del 2025 e 2 team extra-europei, si svolgerà in una finestra ristretta da Martedì 3 febbraio a Mercoledì 4 febbraio 2026; e una "Main Registration", che prenderà il via con la classica "click race" di Venerdì 6 febbraio e si concluderà il 30 aprile.

LEGGI I COMMENTI



Video In Evidenza



Nardó, Tatiana e Dragos camminano insieme verso casa del ragazzo: il video prima della scomparsa

MOTORI

Formula SAE Italy 2026: a Varano de' Melegari la XXI edizione tra Guida Autonoma e nuove sfide per i talenti dell'ingegneria

Di davinci

 ● DIC 5, 2025 ● [#Anfia](#), [#auto elettriche](#), [#autodromo Riccardo Paletti](#),

[#Competizione Automotive](#), [#Emilia-Romagna](#), [#Formula SAE Italy](#),

[#guida autonoma](#), [#ingegneria](#), [#motorsport](#), [#Parma](#), [#Studenti Universitari](#),

[#Varano de' Melegari](#)


Dal nostro inviato, DaVinci – Il rombo dei motori, l'acume delle menti più brillanti e la visione del futuro della mobilità si daranno appuntamento ancora una volta in Emilia-Romagna. Sono state infatti ufficializzate le date della **XXI edizione di Formula SAE Italy**, la prestigiosa competizione tecnico-sportiva internazionale che vedrà studenti universitari di ingegneria da tutto il mondo sfidarsi **dal 2 al 6 settembre 2026**. La cornice, ormai consolidata, sarà quella dell'**Autodromo "Riccardo Paletti" di Varano**

Cerca

Cerca

Articoli recenti

Morte sul lavoro ad Alghero: la Cassazione conferma la condanna a un anno per Pietro Delogu

Caso Ramy Elgaml: Sette Carabinieri a Rischio Processo a Milano per Omicidio Stradale, Falso e Depistaggio

LVMH, si chiude un'era: Sidney Toledano lascia dopo 30 anni. Pietro Beccari al vertice del Fashion Group, un italiano alla guida dell'impero del lusso

Droni Spia a Prato: Tecnologia Avanzata Contro l'Abbandono Notturmo dei Rifiuti

Delitto di Garlasco: Nuove Foto Riaprono il Caso, Andrea Sempio sulla Scena del Crimine. La Difesa: "Confermano la Sua Versione"

de' Melegari (Parma), un circuito che si conferma partner strategico di un'iniziativa promossa da **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) in sinergia con SAE International.

L'evento, ben più di una semplice gara, rappresenta un vero e proprio ecosistema formativo. Qui, gli aspiranti ingegneri non solo applicano le nozioni teoriche apprese sui banchi universitari, ma si cimentano in un'esperienza a 360 gradi che abbraccia la progettazione, lo sviluppo, la costruzione e il testing di una vettura da competizione. È una palestra insostituibile per affinare competenze manageriali, organizzative, di team-working e di problem solving, qualità sempre più richieste da un'industria automotive in costante e rapida evoluzione.

Le novità del 2026: uno sguardo al futuro della mobilità

L'edizione 2026 si distingue per una serie di importanti innovazioni regolamentari, pensate per allineare la competizione ai trend tecnologici più attuali e per rispondere alla crescente domanda di partecipazione da parte dei team internazionali.

L'attenzione è puntata in modo deciso verso la **guida autonoma** e la sostenibilità, pilastri della mobilità di domani.

La distribuzione dei **65 slot totali** disponibili è stata rivista per dare maggiore spazio alle categorie emergenti:

- **Classe 1DV (Driverless):** Il numero di posti per le vetture a guida autonoma aumenta significativamente, passando da 12 a 15. Questa categoria includerà sia monoposto esclusivamente autonome sia quelle che parteciperanno in doppia configurazione.
- **Classe 3:** Cresce anche lo spazio per i team che presentano unicamente il progetto della vettura, senza realizzare il prototipo fisico. Gli slot passano da 5 a 8, valorizzando la fase di pura progettazione ingegneristica.
- **Doppia Categoria:** Viene potenziata la possibilità per i team di competere in più classi. Gli slot per le accoppiate *elettrica + driverless (1EV+1DV)* e *combustione + driverless (1CV+1DV)* aumentano da 4 a 5 per ciascuna combinazione, per un totale di 10 posti dedicati.

Restano confermati i criteri per la **Classe 1CV**, che accoglie vetture con motore a combustione interna e, come nelle edizioni recenti, anche le ibride non plug-in (a bassa tensione). La categoria più numerosa si conferma la **Classe 1EV**, dedicata ai prototipi 100% elettrici, con ben 30 posti a disposizione.

Un nuovo format per il Business Presentation Event

Una delle novità più rilevanti del 2026 riguarda gli eventi "statici", ovvero quelle prove che non si svolgono in pista ma che sono fondamentali per la valutazione complessiva del progetto. Il **Business Presentation Event**, la prova in cui i team devono presentare un business plan credibile per la produzione in serie del loro prototipo, subirà una profonda revisione.

Commenti recenti

Nessun commento da mostrare.

Archivi

Dicembre 2025

Novembre 2025

Ottobre 2025

Settembre 2025

Agosto 2025

Luglio 2025

Giugno 2025

Maggio 2025

Aprile 2025

Marzo 2025

Febbraio 2025

Gennaio 2025

Dicembre 2024

Novembre 2024

Ottobre 2024

Settembre 2024

Agosto 2024

Luglio 2024

Giugno 2024

Maggio 2024

Categorie

Per la prima volta, è prevista un'unica finale aperta a tutte le classi, inclusa la Classe 3. I cinque team che si qualificheranno si contenderanno non solo i riconoscimenti tradizionali di categoria, ma anche un nuovo **titolo assoluto**. Questa modifica mira a stimolare una competizione ancora più accesa e a premiare la visione imprenditoriale più completa e innovativa. Inoltre, i team iscritti in doppia classe avranno la flessibilità di scegliere se presentare un unico business plan o due distinti, aprendo la possibilità teorica di accedere a due finali diverse e raddoppiando le loro chance di successo.

Iscrizioni e partecipazione: la corsa prima della corsa

Il percorso per arrivare a Varano de' Melegari inizierà, come di consueto, con la fase di iscrizione, un momento già di per sé adrenalinico. Le modalità seguiranno uno schema consolidato:

1. **Early Registration (3-4 Febbraio 2026):** Una finestra di pre-registrazione riservata ai team che hanno ottenuto i migliori risultati nell'edizione 2025 e a due team extra-europei, per premiare l'eccellenza e favorire l'internazionalità.
2. **Main Registration (dal 6 Febbraio al 30 Aprile 2026):** L'apertura generale delle iscrizioni che culminerà, nella giornata inaugurale, con la temuta "click race". Si tratta di una vera e propria gara di velocità online in cui i team di tutto il mondo si contenderanno in pochi istanti gli slot rimasti disponibili, un primo test di reattività e organizzazione.

L'edizione del 2025 ha visto la partecipazione di circa 1.600 studenti suddivisi in 49 team provenienti da 14 Paesi diversi, di cui 21 italiani, a testimonianza del prestigio e della rilevanza che Formula SAE Italy ha conquistato nel panorama europeo e mondiale della formazione ingegneristica applicata al motorsport.

Un trampolino di lancio per l'industria automotive

Nata nel 1981 negli Stati Uniti su iniziativa della Society of Automotive Engineers (SAE), la Formula SAE è oggi un fenomeno globale. Il suo concept è semplice ma geniale: sfidare gli studenti a operare come una vera casa costruttrice, curando ogni aspetto, dalla progettazione all'analisi dei costi, fino alla performance in pista. Le vetture vengono valutate attraverso una serie di prove statiche (Design, Cost, Business Presentation) e dinamiche (Acceleration, Skid Pad, Autocross, Endurance e Fuel Efficiency), che mettono alla prova ogni singola scelta progettuale e costruttiva.

Partecipare a questo evento significa per gli studenti acquisire un bagaglio di esperienze pratiche inestimabile, che li rende profili altamente desiderabili per le aziende del settore automotive e motorsport. Non è un caso che la manifestazione sia supportata da numerosi sponsor e partner industriali, sempre alla ricerca di nuovi talenti da inserire nei propri ranghi. La XXI edizione di Formula SAE Italy, con il suo forte accento su guida autonoma ed elettrificazione, non farà che rafforzare questo ponte tra mondo accademico e industria, preparando la prossima generazione di ingegneri alle sfide di un settore in piena rivoluzione.

[Calcio](#)
[Cinema](#)
[Cronaca](#)
[Cultura](#)
[Dialoghi con RoboReporter](#)
[Economia](#)
[Mondo](#)
[Motori](#)
[Politica](#)
[Scienza](#)
[Sport](#)
[Stile di Vita](#)
[Tecnologia](#)



Ducati accende i motori a Palermo: nel 2026 arriva la "Future Champ Academy" per forgiare i talenti del futuro e rilanciare il territorio

Toyota Scatena la GR GT: la Supercar Ibrida V8 che Raccoglie l'Eredità della LFA al Tokyo Auto Salon 2026



Di davinci

La vostra guida digitale nell'oceano dell'informazione, dove curiosità e innovazione navigano insieme alla velocità della luce.

Articoli correlati



Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Nome *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Attesa per il piano Ue sull'automotive E in Italia l'elettrico corre con i bonus

Il 10 dicembre verrà presentato il progetto che può cambiare il futuro dell'industria europea

NUMERI E SCENARI

TORINO. Mentre il mercato delle auto elettriche in Italia cresce a ritmo sostenuto, sale l'attesa per il 10 dicembre: mercoledì verrà infatti svelato il nuovo piano per l'automotive europeo. Parliamo di un settore che in Europa conta 13 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti e contribuisce con circa 1.000 miliardi di euro al prodotto interno lordo. In Lombardia la filiera con circa 100.000 lavoratori, oltre 30.000 imprese (considerando anche l'indotto) e un fatturato totale di oltre 40 miliardi di euro. Brescia invece conta circa 200 imprese (150 quelle aderenti a Confindustria Brescia), per volumi che superano i 6,5 miliardi.

Ma andiamo per gradi. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi cinesi come Leapmotor, brand di Stellantis, e Byd. «Constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» afferma Roberto Vavasori, presidente dell'Anfia. Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e -senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor - si registrerebbe una flessione di oltre il 2%. Da inizio anno sono state vendute 1.417.621 auto, in calo del 2,43% sullo stesso periodo 2024. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, «livello decisamente infimo - osserva il Csp - e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni

furono 1.916.951 (-21,4%)». Lombardia. Ma come si anticipava l'attesa per il piano automotive che l'Unione europea si prepara a presentare il 10 dicembre è quasi febbrile. E aumentano le pressioni della Germania, che si è allineata fortemente alle posizioni italiane e lombarde, più volte sostenute anche dall'assessore allo Sviluppo economico della Regione, nonché presidente dell'Automotive Regions Alliance (Ara), Guido Guidesi. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen di consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035.

Approva la richiesta l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare i tre obiettivi chiave dell'Europa: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e l'autonomia strategica, e accessibilità economica». Merz spinge per una regolamentazione delle emissioni di CO₂ «tecnologicamente neutra, flessibile e realistica». Nel testo la parola flessibilità è in grassetto. Per il cancelliere tedesco occorre garantire la competitività del settore automobilistico «in un futuro climaticamente neutro, è necessaria una regolamentazione europea che combini protezione del clima, forza industriale e innovazione tecnologica».

Senza dimenticare che alle sfide già presenti per il settore «si aggiungono pratiche commerciali sleali e sovvenzioni nei Paesi terzi, che falsano la concorrenza e compromettono la sicurezza della pianificazione e degli investimenti». Il cancelliere tedesco chiede an-

che di «evitare sanzioni a livello europeo derivanti dalla violazione dei limiti di emissione delle flotte».

«Il clima di opinione nel settore dell'auto - sostiene il presidente di Promotor Gian Primo Quagliano - è fortemente condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione presenterà per cercare di attenuare l'impatto negativo della sua politica per la transizione energetica nell'auto. Questa politica ha già determinato risultati catastrofici che sono sotto gli occhi di tutti: dal crollo della produzione di auto in Europa, alla penetrazione di concorrenti molto temibili dell'industria europea».

*Cambio di rotta recente
della Germania
che si è avvicinata
alle posizioni italiane*



Componenti. Da tempo anche Regione Lombardia punta a una revisione del piano automotive dell'Unione europea per il 2035

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

HomeEconomiaArticolo

ECONOMIA 07.12.2025

Automotive, aspettando il piano Ue in Italia l'elettrico corre coi bonus

Stefano Martinelli

Il 10 dicembre verrà presentato il progetto che può cambiare il futuro dell'industria europea. A novembre boom di immatricolazioni nel nostro Paese di full electric

3' di lettura



Il 10 dicembre verrà presentato il piano Ue sull'automotive - © www.giornaledibrescia.it

AA Riduci Ingrandisci

Mentre il mercato delle auto elettriche in Italia cresce a ritmo sostenuto, sale l'attesa per il 10 dicembre: mercoledì verrà infatti svelato il **nuovo piano per l'automotive europeo**. Parliamo di un settore che in Europa conta 13 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti e contribuisce con circa 1.000 miliardi di euro al prodotto interno lordo. In Lombardia la filiera con circa 100.000 lavoratori, oltre 30.000 imprese (considerando anche l'indotto) e un fatturato totale di oltre 40 miliardi di euro. Brescia invece **conta circa 200 imprese** (150 quelle aderenti a Confindustria Brescia), per **volumi che superano i 6,5 miliardi**.

Leggi anche **Nessuno vuole perdere la filiera auto, eccetto l'Ue**

Ma andiamo per gradi. A novembre, primo mese su cui hanno un impatto gli incentivi legati all'Isee, sono state immatricolate 15.131 vetture full electric - secondo i dati di Motus-E - con un incremento del 130,7% rispetto allo stesso mese del 2024. Crescono marchi

cinesi come **Leapmotor**, brand di Stellantis, e **Byd**. «Constatiamo con rammarico che le quattro vetture elettriche più vendute non sono prodotte in Europa» afferma Roberto Vavassori, presidente [dell'Anfia](#). Il mercato nel suo complesso è fermo con 124.222 immatricolazioni, in calo sullo stesso mese del 2024 dello 0,04% e – senza l'apporto degli incentivi fa notare il Centro Studi Promotor (Csp) – si registrerebbe una flessione di oltre il 2%.

Da inizio anno sono state vendute **1.417.621 auto, in calo del 2,43%** sullo stesso periodo 2024. Il 2025 dovrebbe chiudere a quota 1.506.000 immatricolazioni, «livello decisamente infimo – osserva il Csp – e molto lontano da quello che ha preceduto la pandemia, cioè dal 2019 in cui le immatricolazioni furono 1.916.951 (-21,4%)».

Lombardia

Ma come si anticipava l'attesa per il piano automotive che l'Unione europea si prepara a presentare il 10 dicembre quasi febbrile. E aumentano le pressioni della Germania, che si è allineata fortemente alle posizioni italiane e lombarde, più volte sostenute anche **dall'assessore allo Sviluppo economico della Regione**, nonché presidente dell'Automotive Regions Alliance (Ara), Guido Guidesi. Il cancelliere federale tedesco, Friedrich Merz, chiede alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen di **consentire la produzione di auto ibride anche dopo il 2035**.

Leggi anche **Guidesi: «Sull'auto più dialogo con l'Ue ma servono interventi radicali»**

Approva la richiesta l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa: «Accogliamo con favore il sostegno del governo tedesco alle revisioni delle normative europee. Abbiamo una grande opportunità per ripensare le regole e conciliare i tre obiettivi chiave dell'Europa: decarbonizzazione, resilienza industriale che protegga i posti di lavoro e l'autonomia strategica, e accessibilità economica».

Merz spinge per una regolamentazione delle emissioni di Co2 **«tecnologicamente neutra, flessibile e realistica»**. Nel testo la parola flessibilità è in grassetto. Per il cancelliere tedesco occorre garantire la competitività del settore automobilistico «in un futuro climaticamente neutro, è necessaria una regolamentazione europea che combini **protezione del clima, forza industriale e innovazione tecnologica»**.

Senza dimenticare che alle sfide già presenti per il settore «si aggiungono pratiche commerciali sleali e sovvenzioni nei paesi terzi, che falsano la concorrenza e compromettono la sicurezza della pianificazione e degli investimenti». Il cancelliere tedesco chiede anche di «evitare sanzioni a livello europeo derivanti dalla violazione dei limiti di emissione delle flotte».

Leggi anche **Auto Ue, perché la linea Merz apre prospettive per l'Italia**

«Il clima di opinione nel settore dell'auto – sostiene il presidente di Promotor Gian Primo Quagliano – è fortemente condizionato dall'attesa del progetto che la Commissione presenterà per cercare di attenuare l'impatto negativo della sua politica per la transizione energetica nell'auto. Questa politica **ha già determinato risultati catastrofici** che sono sotto gli occhi di tutti: dal crollo della produzione di auto in Europa, alla penetrazione di concorrenti molto temibili dell'industria europea».

RIPRODUZIONE RISERVATA © GIORNALE DI BRESCIA

Iscriviti al **canale WhatsApp del GdB** e resta aggiornato

Argomenti automotive Europa Guido Guidesi Germania Piano Ue automotive auto elettriche



@Economia & Lavoro

Storie e notizie di aziende, startup, imprese, ma anche di lavoro e opportunità di impiego a Brescia e dintorni.

Iscriviti alla Newsletter