



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 25 febbraio al 3 marzo 2025

Torino, 7 marzo 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	NotiziarioMotoristico.com	28/02/2025	<i>Laftermarket non si ferma: il mercato cresce per il quarto anno di fila</i>	2
	Repubblica.it	28/02/2025	<i>Aftermarket Truck, ANFIA: ottimi risultati nel 2024</i>	4
	Teleborsa.it	28/02/2025	<i>Aftermarket Truck, ANFIA: ottimi risultati nel 2024</i>	6
	Trasportale.it	28/02/2025	<i>Barometro Aftermarket 2024: per ANFIA il comparto cresce ancora</i>	7
47	Corriere della Sera	01/03/2025	<i>Auto aziendali, scatta l'aumento delle tasse L'effetto in busta paga (V.Torio)</i>	10
8/9	Auto Tecnica	01/03/2025	<i>NEL 2024 PRODOTTE IN ITALIA 310 MILA AUTOVETTURE (-42,8% RISPETTO AL 2023)</i>	11
36/42	Notiziario Veicoli Industriali	01/03/2025	<i>COMPETENZA E INNOVAZIONE: LA FORZA DEL SERVIC VOLVO TRUCKS ITALIA</i>	13
80/84	Notiziario Veicoli Industriali	01/03/2025	<i>INDUSTRIALI FRENANO AUTOCARRI E RIMORCHI, CRESCONO I BUS</i>	18
8/15	Vie & Trasporti	01/03/2025	<i>Qualcosa si muove</i>	23
	Corriere.it	01/03/2025	<i>Auto aziendali, scatta l'aumento delle tasse per ibride, diesel e benzina: l'effetto in busta paga</i>	31
	Autotecnica.org	02/03/2025	<i>Barometro Aftermarket: i dati ANFIA per il 2024</i>	32
	Borsaitaliana.it	02/03/2025	<i>IL MONDO DI TRUMP: I dazi colpiscono 4,3 miliardi di export</i>	36
	Corriereadriatico.it	02/03/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»</i>	38
	Ansa.it	03/03/2025	<i>Il mercato delle auto cala ancora, bene ibride ed e-car</i>	40
	Askaneews.it	03/03/2025	<i>Auto, Anfia: a febbraio bene bev e plug-in +36%, attesa per Piano Ue</i>	44
	Borsaitaliana.it	03/03/2025	<i>Auto Italia: Anfia, settimo ribasso consecutivo, attenzione a piano azione Ue</i>	47
	Borsaitaliana.it	03/03/2025	<i>Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio</i>	48
	Fleetmagazine.com	03/03/2025	<i>Piano europeo per l'auto: non e' ancora uscito, ma gia' non piace</i>	50
	Geagency.it	03/03/2025	<i>Auto, Anfia: A febbraio -20,9% immatricolazioni veicoli a benzina, -36,4% diesel</i>	51
	Ilfattoquotidiano.it	03/03/2025	<i>Transizione energetica, PPE: "Irrealistico l'obiettivo di porre fine alle vendite di auto a combustibili"</i>	54
	IlsecoloXIX.it	03/03/2025	<i>Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio</i>	56
	It.motor1.com	03/03/2025	<i>Lo stop ai motori termici dal 2035 ha sempre piu' oppositori</i>	57
	Lastampa.it	03/03/2025	<i>Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio</i>	61
	PneusNews.it	03/03/2025	<i>ANFIA presenta il Barometro Aftermarket Truck</i>	63
	PneusNews.it	03/03/2025	<i>ANFIA: incredulita' e fortissima preoccupazione per i contenuti delle prime indicazioni del piano da</i>	67
	Repubblica.it	03/03/2025	<i>Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio</i>	69
	Siderweb.com	03/03/2025	<i>Anfia: «La bozza di Piano d'Azione Ue ci preoccupa» - «Il documento non ridisegna il percorso di tra</i>	71
	Telenord.it	03/03/2025	<i>Automotive, ANFIA critica il piano UE: "Mancano misure essenziali per la transizione" - Telenord.it</i>	73
	Torinocronaca.it	03/03/2025	<i>Auto, riparte l'elettrico ma non Stellantis: -14,7% a febbraio</i>	75
	Trasportale.it	03/03/2025	<i>ANFIA: incredulita' e fortissima preoccupazione per i contenuti delle prime indicazioni del piano d'</i>	78

RICAMBISTI DAY 20 MARZO 2025



SONO APERTE LE

RE

C

A

PE

TI

V

E

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

SONO APERTE LE

DNI

A

PE

TI

V

E

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

C

A

B

G

R

A

Notiziario Motoristico

News Trade News Approfondimenti Opinioni Rivista Autocina Autorizzata

Cerca...

News | 28 February 2025 | Autore: redazione

L'aftermarket non si ferma: il mercato cresce per il quarto anno di fila



Quarto anno di crescita per il mercato aftermarket, con un fatturato in rialzo del 2,4% nel 2024. Ecco tutti i dati del Barometro Aftermarket di ANFIA.

Il settore aftermarket automobilistico italiano continua a crescere per il quarto anno consecutivo. Secondo i dati del Barometro Aftermarket ANFIA, infatti, il fatturato della filiera IAM ha registrato un **incremento del 2,4% nel 2024** rispetto all'anno precedente. Pur segnando un rallentamento rispetto al +11,6% del 2023, il trend positivo conferma la stabilità e la resilienza del comparto.



L'andamento trimestrale evidenzia il **periodo più favorevole nel secondo trimestre (+6,3%)**, mentre il primo (+2,3%) e il quarto (+1,1%) hanno mostrato rialzi più contenuti. L'unica leggera flessione si è verificata nel terzo trimestre (-0,3%).

Tutte le famiglie prodotto sono in crescita

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, **tutte e cinque presentano una variazione positiva.**

Il comparto con la crescita più significativa è stato quello dei **componenti di carrozzeria e abitacolo** (+8,46% sul 2023), seguito dai **componenti elettrici ed elettronici** (+6,34% sul 2023) e dai **componenti motore** (+5,56% sul 2023). Più contenuto l'aumento per i **componenti undercar** (+1,99% sul 2023) e per i **materiali di consumo** (+0,50% sul 2023).

Il contesto del mercato auto

Il mercato automobilistico italiano ha chiuso il 2024 con **circa 1,56 milioni di immatricolazioni**, segnando un calo dello 0,5% rispetto al 2023 e una contrazione del 18,7% rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019.

A livello di alimentazioni, **si è registrato un aumento dell'1,9% per le auto a benzina**, mentre le diesel hanno subito un calo significativo (-21,4%).

Crescita a doppia cifra per le ibride mild e full (+10,1%), che hanno raggiunto una **quota del 40%**.

In controtendenza, **le vetture ricaricabili (BEV e PHEV) hanno subito una flessione del 12,9%**, attestandosi al 7,5% del mercato (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano una flessione dell'1%, con una quota del 4,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) calano del 24,4%, rappresentando il 3,3% delle immatricolazioni da inizio anno.

Infine, **le auto a gas crescono dell'1,2%**, mentre le sole vetture a GPL aumentano dell'1,7%; insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

Il mercato delle **auto usate**, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2024 in crescita del 6,5% rispetto al 2023.

Il commento di Massimo Pellegrino di ANFIA

"Grazie ad un rialzo sia nel primo (+4,2%) che nel secondo semestre, seppur lieve (+0,4%), il fatturato italiano dei ricambi automotive si conferma positivo per il quarto anno consecutivo. Si stabilizza la crescita (+2,4% contro il +11,6% del 2023), scontando definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM, che gli effetti inflazionistici legati alle materie prime ed ai trasporti via mare", afferma **Massimo Pellegrino**, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA.

"A fronte di un mercato delle auto nuove in stallo e di un incremento delle vendite dell'usato, l'età media del parco circolante nel nostro Paese rimane alta: a fine 2023, in peggioramento rispetto al 2022 per tutte le alimentazioni, era di 12 anni e 10 mesi, con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni. Le necessità di manutenzione dei veicoli in circolazione non può quindi che favorire le attività di officina, che, a detta degli operatori, a giugno, luglio e agosto 2024 hanno registrato i più alti livelli degli ultimi cinque anni.

Notizie in primo piano

Come risparmiare sull'acquisto della tua prossima auto

Motori elettrici: conviene comprare un furgone Full Electric?

Circolante Italia: parco auto sempre più vecchio, il 75% ha oltre 5 anni

Top Suppliers Meeting 2024: Autodis Italia si racconta tra crescita e innovazione

Di.pa. Sport: da sempre un'azienda green

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Aftermarket Truck, ANFIA: ottimi risultati nel 2024



28 febbraio 2025 - 15.00

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 2024 una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +73% rispetto al 2020, +43% rispetto al 2021, +33% rispetto al 2022 e +15% rispetto al 2023. E' quanto emerge dai dati del Barometro Aftermarket Truck – iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum.

In particolare, il fatturato degli ultimi due trimestri del 2024 ha registrato le migliori performance dall'inizio della rilevazione dei dati, superando anche i risultati già eccellenti dei due trimestri precedenti.

Passando alle singole macro-famiglie, l'andamento del fatturato mensile aggregato per la macro-famiglia Motore&Trasmissione è stato altalenante, con picchi positivi ad ottobre e negativi a dicembre. Da segnalare, inoltre, che a cavallo del periodo estivo del 2024, per la prima volta nel periodo di analisi, la macro-famiglia Sopra-telaio ha registrato valori di fatturato superiori alla macro-famiglia Sotto-telaio.

“Anche il 2024 è stato un anno di ulteriore conferma della crescita del comparto aftermarket dei veicoli industriali – sottolinea Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket - sebbene, pur rimanendo i valori in terreno saldamente positivo, si inizi ad osservare un trend di graduale rallentamento e di stabilizzazione rispetto agli anni

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 43.240 INV.

FTSE 100 8.791 +0,40%

FTSE MIB 38.518 -0,27%

Germany DAX 22.439 -0,50%

Hang Seng Index* 23.718,29 -0,29%

Nasdaq 18.544 INV.

Nikkei 225 37.329,00 -2,42%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

precedenti. Questo è un elemento significativo che occorre iniziare a prendere in considerazione, non da ultimo in un contesto dove anche le immatricolazioni di nuovi veicoli industriali danno segni di difficoltà, con una chiusura del 2024 in lieve crescita e un inizio 2025 con il segno negativo, tendenza peraltro già prevista alla fine dello scorso anno.

Può essere estesa anche al comparto aftermarket una riflessione generale sul macro- contesto politico ed economico internazionale e le conseguenze che una sua involuzione negativa potrebbe portare con sé. Rimane il senso d'urgenza generale di intervenire, come ricordato anche nel Rapporto Draghi, per garantire le condizioni di competitività necessarie a sostenere la crescita nel medio e lungo periodo”.

1

1,05

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

powered by teleborsa

la Repubblica

GEDi News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

Abbonati

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÃ-Robinson

GEDi NEWS NETWORK

La Stampa
HuffPost Italia
Fem
Formula Passion

QUOTIDIANI LOCALI

La Provincia Pavese
La Sentinella del Canavese

PERIODICI

Le Scienze
Limes
National Geographic

RADIO

DeeJay
Capital
m2o

INIZIATIVE EDITORIALI

In edicola
Biblioteca Digitale

PARTNERSHIP

LAB
MyMovies
AutoXY

Formula Passion
Sport.it

SERVIZI, TV E CONSUMI

Annunci
Ilmiolibro
Necrologie
Miojob
Enti e Tribunali
Meteo
Joy
Tvizap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mappa del sitoRedazioneScriveteciPer inviare foto e videoServizio ClientiPubblicitÃ Cookie PolicyPrivacyCodice Etico e Best PracticesDichiarazione di accessibilitÃ Riserva TDM

ERROR: https://www.repstatic.it/cless/common/stable/include/nielsen/nielsen.html - The remote server returned an error: (404) Not Found.



Venerdì 28 Febbraio 2025, ore 15.12



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Aftermarket Truck, ANFIA: ottimi risultati nel 2024

Aftermarket Truck, ANFIA: ottimi risultati nel 2024

Economia, Trasporti 28 febbraio 2025 - 14.55



(Teleborsa) - Il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 2024 una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +73% rispetto al 2020, +43% rispetto al 2021, +33% rispetto al 2022 e +15% rispetto al 2023. E' quanto emerge dai dati del Barometro Aftermarket Truck – iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum.

In particolare, il fatturato degli ultimi due trimestri del 2024 ha registrato le migliori performance dall'inizio della rilevazione dei dati, superando anche i risultati già eccellenti dei due trimestri precedenti.

Passando alle singole macro-famiglie, l'andamento del fatturato mensile aggregato per la macro-famiglia Motore&Trasmissione è stato altalenante, con picchi positivi ad ottobre e negativi a dicembre. Da segnalare, inoltre, che a cavallo del periodo estivo del 2024, per la prima volta nel periodo di analisi, la macro-famiglia Sopra-telaio ha registrato valori di fatturato superiori alla macro-famiglia Sotto-telaio.

“Anche il 2024 è stato un anno di ulteriore conferma della crescita del comparto aftermarket dei veicoli industriali – sottolinea Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket - sebbene, pur rimanendo i valori in terreno saldamente positivo, si inizi ad osservare un trend di graduale rallentamento e di stabilizzazione rispetto agli anni precedenti. Questo è un elemento significativo che occorre iniziare a prendere in considerazione, non da ultimo in un contesto dove anche le immatricolazioni di nuovi veicoli industriali danno segni di difficoltà, con una chiusura del 2024 in lieve crescita e un inizio 2025 con il segno negativo, tendenza peraltro già prevista alla fine dello scorso anno.

Può essere estesa anche al comparto aftermarket una riflessione generale sul macro- contesto politico ed economico internazionale e le conseguenze che una sua involuzione negativa potrebbe portare con sé. Rimane il senso d'urgenza generale di intervenire, come ricordato anche nel Rapporto Draghi, per garantire le condizioni di competitività necessarie a sostenere la crescita nel medio e lungo periodo”.

Condividi

Altre notizie

- ▶ Francoforte: i venditori si accaniscono su Daimler Truck Holding
- ▶ Auto, ancora in calo a gennaio le immatricolazioni in Europa (-2,1%)
- ▶ BPER: nel 2024 utile a 1,4 miliardi, raddoppia la cedola. Papa: "continua a crescere trimestre dopo trimestre"
- ▶ Francoforte: risultato negativo per Daimler Truck Holding
- ▶ ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre
- ▶ Exxon Mobil, utile 2024 scende a 33,7 miliardi di dollari

Seguici su Facebook

Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ve offerte
il giorno.

TRANSPOBANK®
Dal 1989, la prima borsa carichi italiana.

Migliaia di
sempre a

Venerdì, 28 Febbraio 2025

Powered by **TRASPORTALE**

Redazione Pubblicità Newsletter

f X YouTube in Instagram

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG



Home > Aftermarket > Barometro Aftermarket 2024: per **ANFIA** il comparto cresce ancora

Barometro Aftermarket 2024: per ANFIA il comparto cresce ancora

Associazione Nazionale
Filiera
Industria Automobilistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



VALERIA DI ROSA 28/02/2025



Quarto anno di crescita per il mercato aftermarket, con un fatturato in rialzo del 2,4% nel 2024. I dati del Barometro Aftermarket 2024 di ANFIA

Secondo i dati del Barometro Aftermarket – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto – il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una crescita del 2,4% nel 2024 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo dell'11,6% rispetto al 2022.

Quarto anno di crescita per il mercato aftermarket

L'incremento più significativo è avvenuto nel secondo trimestre (+6,3%). Variazione positiva, ma più contenuta anche nel primo (+2,3%) e nel quarto (+1,1%) trimestre, mentre il terzo registra una lieve flessione (-0,3%).

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. L'aumento più significativo è quello dei componenti di carrozzeria e abitacolo (+8,5%) – che avevano chiuso il 2023 a +10,4% – seguiti dai componenti elettrici ed elettronici (+6,3%), a +8,3% nel 2023, e dai componenti motore (+5,6%), che avevano registrato un aumento del 13,9% nel 2023, mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti undercar (+2%), dopo il +28,3% del 2023, e per i materiali di consumo (+0,5%), che avevano chiuso il 2023 a +5,7%.

Nel 2024, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,56 milioni di immatricolazioni, lo 0,5% in meno rispetto al 2023 e il 18,7% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia.

In tema di alimentazioni, nel 2024 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,1%, con una quota del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano una flessione dell'1%, con una quota del 4,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) calano del 24,4%, rappresentando il 3,3% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le auto a gas crescono dell'1,2%, mentre le sole vetture a GPL aumentano dell'1,7%; insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2024 in crescita del 6,5% rispetto al 2023.

Il commento di ANFIA

"Grazie ad un rialzo sia nel primo (+4,2%) che nel secondo semestre, seppur lieve



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(+0,4%), il fatturato italiano dei ricambi automotive si conferma positivo per il quarto anno consecutivo. Si stabilizza la crescita (+2,4% contro il +11,6% del 2023), scontando definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM, che gli effetti inflazionistici legati alle materie prime ed ai trasporti via mare" – afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA.

"A fronte di un mercato delle auto nuove in stallo e di un incremento delle vendite dell'usato, l'età media del parco circolante nel nostro Paese rimane alta: a fine 2023, in peggioramento rispetto al 2022 per tutte le alimentazioni, era di 12 anni e 10 mesi, con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni¹. Le necessità di manutenzione dei veicoli in circolazione non può quindi che favorire le attività di officina, che, a detta degli operatori, a giugno, luglio e agosto 2024 hanno registrato i più alti livelli degli ultimi cinque anni.

E' un momento di grande e rapida trasformazione per tutta la filiera automotive, che, stretta dalle regolamentazioni europee per la decarbonizzazione della mobilità, è alle prese con la riconversione produttiva e con ingenti investimenti in R&I e capitale umano. L'elettrico rimarrà una tecnologia centrale per la mobilità del futuro, pur trovandoci ora in una fase interlocutoria con le istituzioni UE che speriamo possa introdurre delle flessibilità utili a valorizzare tutti i carbon neutral fuels, secondo il paradigma della neutralità tecnologica.

Per l'aftermarket – che, oltretutto, intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto questo tipo di cambiamenti – data anche l'età media del parco auto italiano ormai prossima ai 13 anni, è difficile avere un quadro chiaro circa l'impatto di queste novità, anche considerando che, in Italia, i numeri delle auto elettriche in manutenzione e riparazione presso operatori indipendenti sono ancora bassi, per via dei livelli di mercato e anche delle estensioni di garanzia applicate dalle Case auto. Sapendo, tuttavia, che il futuro sarà sicuramente diverso dall'oggi, perlomeno in UE, il comparto non può che continuare ad evolversi, per mantenersi competitivo. Il post-vendita sta quindi investendo sia in tecnologie digitali sia in tecnologie green, con l'obiettivo di rispondere ad una nuova generazione di automobilisti-consumatori offrendo una sempre più ampia gamma di prodotti e servizi – anche di formazione e supporto per i clienti – di qualità ed economicamente sostenibili".

TAGS ANFIA

**Valeria Di Rosa**

Coordinatrice editoriale di Trasportare Oggi in Europa.
valeria.dirosa@trasportale.it

f @ in



Articolo precedente

Frost & Sullivan nomina



Oggi il servizio sul **web**

Auto aziendali, scatta l'aumento delle tasse L'effetto in busta paga

I nuovi criteri si applicano anche ai veicoli prenotati nel 2024

di **Valentina Iorio**

Il nuovo meccanismo di tassazione per le auto aziendali impatterà sulla busta paga di poco meno di un milione di italiani che le utilizzano. Chi si attendeva un miglioramento della disciplina dal decreto Milleproroghe alla fine è rimasto deluso. Per ragioni tecniche le modifiche che miravano a rivedere, almeno in parte, l'impatto della stretta sono saltate. Compreso l'emendamento che prevedeva una clausola di salvaguardia per le vetture assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. Su questo il governo starebbe cercando una soluzione normativa. Ma al momento, avverte Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobili-

tà, c'è il rischio che il nuovo regime, in vigore dal 1° gennaio, si applichi anche alle auto assegnate e immatricolate fino alla fine dello scorso anno. Questo comporterebbe un aumento della tassazione, nonostante si tratti di veicoli già concessi in uso dalle aziende.

Aniasa, **Anfia** e Unrae hanno inviato una lettera al governo chiedendo la salvaguardia dei benefit assegnati prima dell'entrata in vigore della Manovra e per i contratti stipulati in precedenza, ma con immatricolazioni o assegnazioni entro il 30 giugno 2025. Tra le richieste c'è anche l'inserimento di un'ulteriore fascia tecnologica «ibridi non ricaricabili» con una tassazione al 30%.

Con il nuovo regime l'aliquota per le auto elettriche si è ridotta al 10%, è diventata del 20% per le ibride plug-in e del 50% per tutte le altre, indipen-

dentemente dalle emissioni. Prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%), che si traduce in un aumento delle tasse in busta paga per il dipendente.

Il nuovo regime non fa distinzione tra utilitarie e auto di lusso. Paradossalmente un'auto elettrica di lusso o una supercar possono essere tassate meno di un'utilitaria base alimentata a benzina o gasolio. Inoltre, dato che il nuovo meccanismo non tiene conto delle emissioni, se fino allo scorso anno il coefficiente fiscale era del 25% per la fascia di emissioni fino a 60 g/km, del 30% per la fascia tra 61 e 160 g/km, del 50% per quella tra 161 e 190 g/km e del 60% oltre i 190 g/km di emissioni, ora l'aliquota è del 50% per

tutte le auto diesel, benzina o ibride non plug-in, indipendentemente dal fatto che l'auto in questione sia un'utilitaria o un'auto sportiva di lusso. Anzi, chi ha un'auto che rientra nella fascia di emissioni più inquinanti, sopra i 190 grammi per km, risparmierà rispetto a un anno fa, poiché l'aliquota è scesa dal 60% al 50%. A rimetterci di più, invece, sono coloro che hanno un veicolo nella fascia tra i 61 e 160 g/km. In questo caso, infatti, l'aliquota passa dal 30 al 50%.

Per evitare la stangata i dipendenti potrebbero rinunciare a cambiare l'auto, prolungando il contratto in essere. Secondo le stime di Aniasa, **Anfia** e Unrae, solo per quest'anno si prevede una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di auto a noleggio a lungo termine a uso promiscuo e del 20% degli acquisti da parte di società.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti

1 L'aliquota del 10% sulle elettriche

Con il nuovo regime di tassazione delle auto aziendali entrato in vigore a gennaio, l'aliquota per le auto elettriche si è ridotta al 10%, mentre è diventata del 20% per le ibride plug-in e del 50% per tutte le altre, indipendentemente dalle emissioni di anidride carbonica.

2 Aumento del valore imponibile

Considerando i veicoli aziendali più noleggiati, la Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto pari in media a 1.600 euro (+67%), che si traduce in un aumento delle tasse in busta paga per il lavoratore dipendente.

3 Emissioni escluse dai criteri

Il nuovo meccanismo non tiene conto delle emissioni: l'aliquota è del 50% per tutte le auto diesel, benzina o ibride non plug-in. Fino all'anno scorso invece il coefficiente fiscale saliva via via dal 25% per la fascia di emissioni fino a 60 g/km e fino al 60% oltre i 190 g/km di emissioni.



089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

AT WWW.AUTOTECNICA.ORG

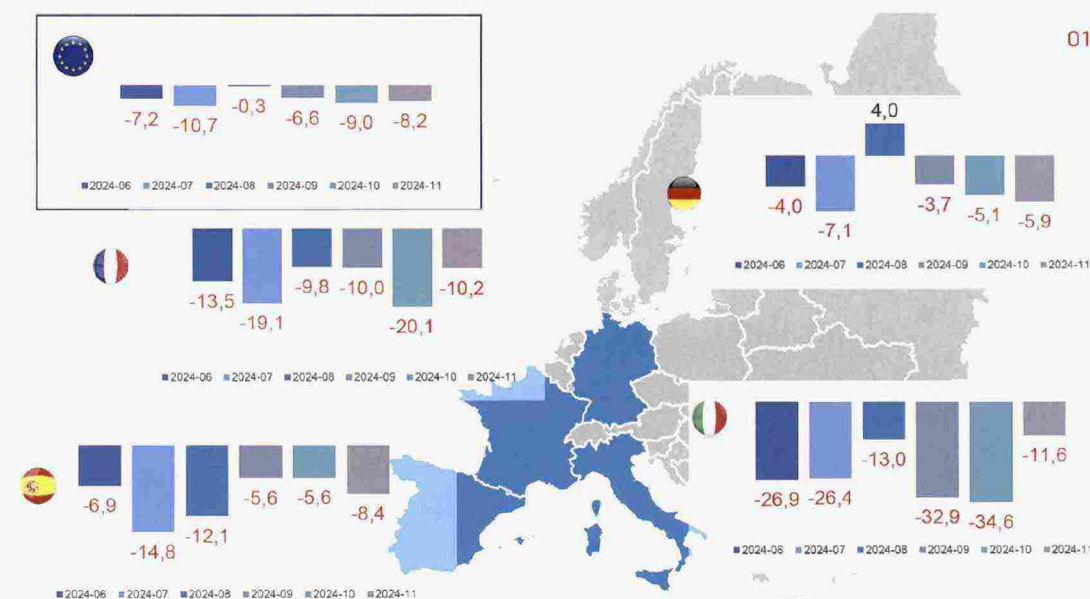


NEL 2024 PRODOTTE IN ITALIA 310 MILA AUTOVETTURE [-42,8% RISPETTO AL 2023]

A DICEMBRE 2024, SECONDO I DATI ISTAT, LA PRODUZIONE DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA nel suo insieme¹ registra un calo del 36,6% rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli² (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 43,4% a dicembre 2024 e diminuisce del 29,1% nel cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 17,5% nel mese e cresce del 5,5% nel cumulato, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori³ risulta in calo del 33,5% a dicembre e del 20,5% nel periodo gennaio-dicembre 2024.

Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre 2024 ammonta a circa 10mila unità, in calo del 64,9% rispetto a dicembre 2023. **Nel cumulato, invece, sono state prodotte circa 310mila autovetture, in calo del 42,8% rispetto a gennaio-dicembre 2023.** Il totale degli autoveicoli prodotti nel 2024 ammonta a 591mila unità, il 32,3% in meno del 2023.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a dicembre 2024 rispetto ai livelli del dodicesimo mese del 2023: l'indice della produzione industriale nel suo complesso⁴, infatti, cala del 7,1% a dicembre e chiude a -3,4% il cumulato 2024 rispetto allo stesso periodo del 2023.



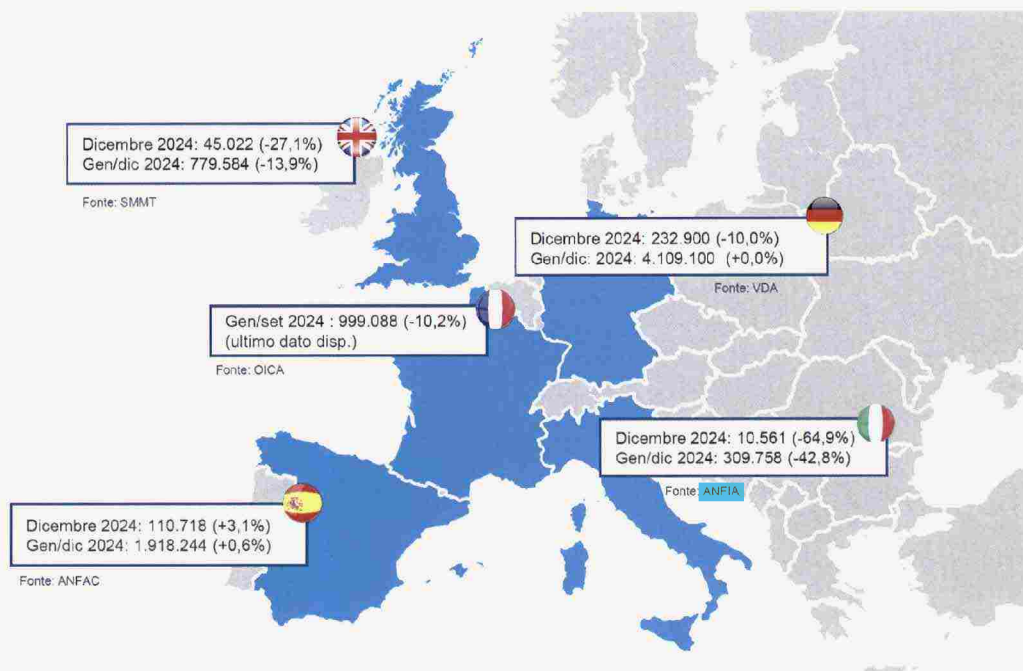
Infografica Area Studi e Statistiche di **ANFIA** su dati EUROSTAT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LA PAGINA | ANFIA

02



Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 5,5% a novembre 2024 (ultimo dato disponibile corrispondente a -5,5% sul mercato interno e -5,7% sui mercati esteri) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -3,6% (-4% il mercato interno e -2,7% i mercati esteri).

“A dicembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il decimo mese consecutivo (-36,6%), la più pesante dell'anno appena trascorso”, ha affermato **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**. “In peggioramento a dicembre sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-43,4%), complice il forte decremento, -64,9%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, che chiude il 2024 con una variazione negativa del 42,8% rispetto al 2023, per un totale di circa 310 mila unità prodotte – sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-33,5%).

Il crollo dei volumi produttivi, unitamente ai cali registrati dal mercato, rende necessario intervenire quanto prima definendo un piano di politica industriale con misure concrete e mirate a supporto delle imprese, riconoscendo anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S”.

A gennaio-ottobre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 15,1 miliardi di Euro, mentre l'import vale 30,4 miliardi di Euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 18,9%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,1%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 21 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,8 miliardi di Euro.

01_ I major markets europei - Andamento della produzione industriale nel settore automotive negli ultimi 6 mesi [variazioni tendenziali mensili].

02_ I major markets europei - Produzione autovetture.

Il fatturato⁵ del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 26,1% a novembre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 18,3% e di una componente estera a -33%. Nei primi undici mesi del 2024, il fatturato cala invece del 14,8% (-16,9% il fatturato interno e -12,7% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 20,7% a novembre (-31,8% la componente interna e -6,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-novembre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 14,2%, con un calo del 24,2% della componente interna e dell'1,9% della componente estera.

¹ Codice Ateco 29: fabbricazione di autoveicoli, fabbricazione di carrozzerie autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (esclusi pneumatici).

² Per "autoveicoli" si intendono le autovetture e i veicoli commerciali leggeri e pesanti.

³ Codice Ateco 29.3, non include pneumatici.

⁴ Corretto per gli effetti di calendario: i giorni lavorativi sono stati 20 a dicembre 2024 contro i 18 di dicembre 2023 (è escluso il comparto Costruzioni). A partire da gennaio 2024, gli indici della produzione industriale sono diffusi da ISTAT nella nuova base di riferimento 2021=100.

⁵ Dati grezzi. I dati aggiornati a dicembre saranno pubblicati da Istat il 27 febbraio 2025.

INTERVISTA

VOLVO TRUCKS ITALIA

COMPETENZA E INNOVAZIONE: LA FORZA DEL SERVICE VOLVO TRUCKS ITALIA

COME SI COSTRUISCE UNA RETE ASSISTENZIALE CAPACE DI GARANTIRE QUALITÀ, INNOVAZIONE E VICINANZA AI CLIENTI? NE ABBIAMO PARLATO CON GIOVANNI VIGANÒ, DIRETTORE SERVICE, RICAMBI E SVILUPPO RETE, PER ESPORARE SFIDE E OPPORTUNITÀ.

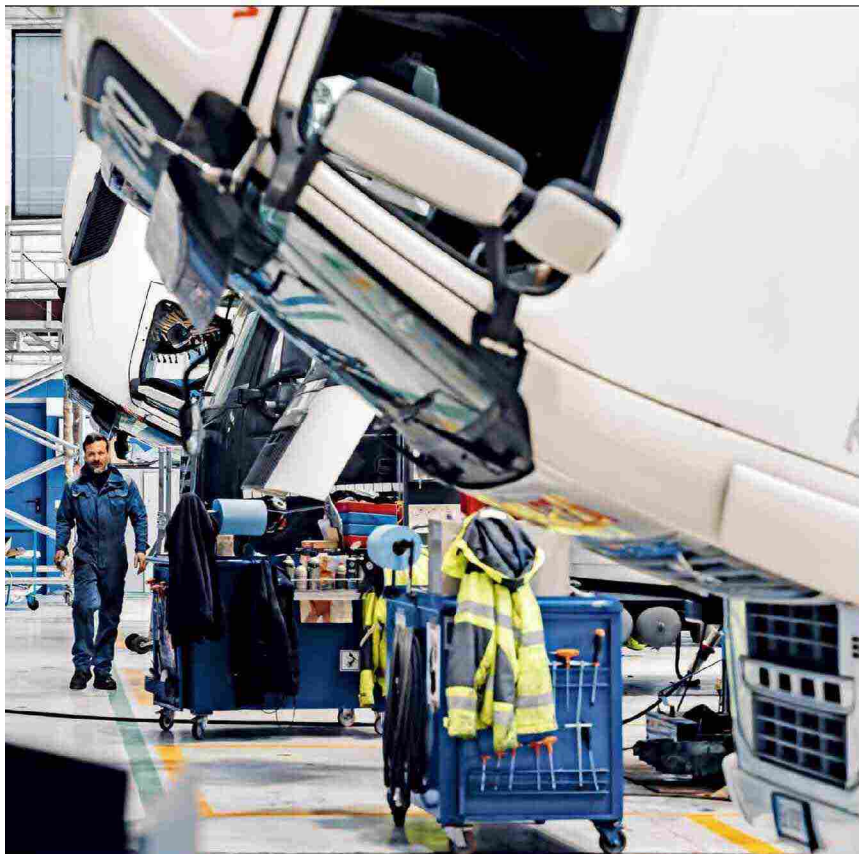
Manuela Lai

Il 2024 è stato un anno ricco di soddisfazioni per Volvo Trucks Italia, impegnata anche nel mercato italiano a promuovere soluzioni di trasporto sostenibili e innovative. Tra tutte le attività, spicca la partecipazione al Transpotec, con la presentazione della nuova gamma Aero, la più efficiente mai realizzata, disponibile in versioni diesel, a biocarburanti, a gas ed elettriche. Poco dopo arriva la firma di uno degli ordini più significativi nella storia del costruttore: 1.500 camion Volvo FH Aero da parte del Gruppo Lannutti, azienda italiana di trasporti e logistica. Sul fronte service, la filiale italiana crede fortemente nell'importanza di una rete di assistenza competente e preparata, in grado di fornire un servizio post-vendita di eccellenza. Una componente essenziale per soddisfare un mercato sempre più attento alla qualità, alla sostenibilità e



all'efficienza operativa, che garantisca al contempo la massima efficienza e un supporto costante ai clienti. Si tratta di un impegno confermato dallo sviluppo continuo della rete assistenziale, volto a migliorare la capillarità dei servizi e garantire standard di qualità elevati su tutto il territorio. A supporto di questa strategia, nell'estate 2024 è stata inaugurata la nuova officina Volvo Truck Center Milano, parte della rete diretta di Volvo Trucks. L'apertura si inserisce nel piano di espansione del network, che oggi conta 16 punti vendita e assistenza distribuiti lungo l'asse est-ovest del Paese che, insieme alle 60 officine sparse su tutto il territorio italiano, assicurano una copertura ancora più capillare e un servizio sempre più efficiente.

Lo sviluppo della rete e le sue potenzialità sono stati gli argomenti che hanno dato il via a una interessante conversazione con



Giovanni Viganò, Service & Retail Director di Volvo Trucks Italia. Una rete che in Italia continua a crescere non solo nella numerica, ma anche dal punto di vista del livello di servizio offerto, che significa competenze, esperienza, efficienza e non da ultimo qualità dei ricambi.

La decisione di affiancare alla rete di concessionari e officine gestiti da privati una vostra rete diretta si è rivelata vincente, tanto che oggi altri marchi seguono il vostro esempio basato su un modello di Truck Center. Quali sono le ragioni di questo successo?
La nostra rete è composta da 16 strutture di proprietà e da 60 centri gestiti da imprenditori privati. Non è quindi precisamente corretto affermare che ci basiamo su un modello proprietario (Volvo Truck Center Italia), infatti la maggior parte dei punti service è gestita da privati. Va co-

munque detto che, nonostante la numerica a sfavore, la quota nelle vendite di veicoli industriali è equamente ripartita. Per quanto riguarda il service, invece, possiamo stimare che il 35% del volume d'affari sia generato dalle nostre sedi di proprietà, mentre il restante 65% proviene dai centri di assistenza in mano a operatori privati. Dunque, quelli che noi chiamiamo Volvo Truck Center sono una realtà unica nel nostro Paese per il settore del veicolo industriale.

Quali sono le motivazioni alla base dello sviluppo dei Volvo Truck Center e le ragioni del loro successo?

Le motivazioni sono di diversa natura. Storicamente Volvo ha da sempre manifestato la volontà di essere presente sul mercato in maniera diretta, con punti di proprietà che potessero garantire una conoscenza

Giovanni Viganò,
direttore service,
ricambi e sviluppo rete
di Volvo Trucks Italia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INTERVISTA

VOLVO TRUCKS ITALIA



di prima mano dei clienti e del mercato, senza alcun tipo di intermediazione.

Lo sviluppo dei Volvo Truck Center è relativamente recente; inizialmente e per diversi anni vi erano solo le sedi di Trento, Bergamo e Venezia. Lo spirito è sempre quello di garantire un servizio di qualità al cliente; nelle aree dove operiamo abbiamo ritenuto che la maniera migliore fosse quella di avere la gestione diretta. A volte si è trattato di rilevare realtà già ben avviate, ma in difficoltà per la mancanza di un ricambio generazionale; a volte abbiamo preferito subentrare a operatori privati per offrire un servizio all'altezza dello standard Volvo; altre volte (come nel caso di Alba) siamo intervenuti in un'area per meglio completare la nostra presenza. Fermo restando che il criterio che guida ogni nostra scelta è la soddisfazione delle esigenze del cliente, va da sé che la possibilità di creare sinergie tra le varie sedi aumenta all'aumentare della massa critica, quindi ad un certo punto dello sviluppo diventa più facile l'opzione interna piuttosto che quella esterna, nell'area già presidiata.

Il service sta diventando una componente strategica per tutti i costruttori. Cosa significa per Volvo investire nel service?

Investire nel service per Volvo Trucks significa puntare su una componente strategica

fondamentale per garantire la soddisfazione e la fidelizzazione del cliente. In un settore sempre più competitivo e orientato verso la sostenibilità, il service resta il pilastro che assicura continuità operativa, efficienza e affidabilità.

Lo conferma l'apertura nel luglio scorso del nuovo Volvo Truck Center di Trezzano sul Naviglio, parte della nostra rete diretta di officine. Si tratta di un punto service molto efficace, che con i suoi quasi 2.000 metri di superficie e tutti gli strumenti e le competenze necessarie per servire al meglio i clienti della zona.

Tutti i tecnici sono costantemente formati e aggiornati, in collaborazione con la casa madre, per garantire al cliente finale un servizio di elevata qualità, grazie anche alla disponibilità di ricambi originali Volvo e alla dotazione di strumenti e attrezzature adeguate, in ciascun punto di assistenza. Ci rendiamo conto che per le officine si tratta di investimenti importanti, ma è quello che chiediamo alla nostra rete in quanto rappresentanti del nostro marchio.

Quali sono le strategie messe in atto per tenere il più possibile il cliente all'interno della vostra rete?

Per dare una risposta coerente a questa domanda bisogna considerare la tipologia del parco circolante Volvo, che in Italia ha un'anzianità media che si aggira intorno ai 10 anni (resta un dato caratteristico del nostro Paese, quasi il doppio ad altre nazioni come Francia e Germania), ma che sta lentamente "svecchiando" grazie alle robuste immatricolazioni registrate negli ultimi anni.

Questo significa che sulle nostre strade circolano circa 40.000 veicoli Volvo e di questi un po' più della metà ha fino a dieci anni e un po' meno della metà ha oltre dieci anni di anzianità.

INTERVISTA

VOLVO TRUCKS ITALIA

Logistica e gestione del ricambio

"Il cuore del nostro sistema logistico si trova a Gent, in Belgio, dove Volvo ha anche un impianto produttivo e dove hanno sede altre attività legate al servizio ai clienti, come il centro per la gestione del soccorso su strada (VAS - Volvo Action Service).

La posizione strategica di questo centro operativo e la compresenza di diverse unità operation permette di ottimizzare le comunicazioni tra tutti gli attori coinvolti nel processo Service e di distribuzione, essenziale quando un veicolo è fermo e necessita di un ricambio. Disporre di un hub logistico che centralizza diverse attività facilita il coordinamento e accelera le operazioni, garantendo così una risposta tempestiva e l'obiettivo della soddisfazione dei clienti.

Dal centro di Gent, i ricambi vengono spediti ai concessionari e alle nostre officine, che dispongono di un rifornimento di ordini stock che varia da 2 a 5 volte alla settimana a seconda dei volumi. La distribuzione degli ordini urgenti, invece, parte direttamente dal nostro magazzino locale, che ha sede ad Anzola nell'Emilia; quando non disponibile, il ricambio parte direttamente da Gent per via aerea verso i nostri Volvo Partner".

Per fidelizzare il cliente operiamo in due direzioni. Sui veicoli più giovani, con la proposta di contratti di servizio. Volvo Trucks ha l'obiettivo di consegnare il 100% dei veicoli nuovi corredati da un contratto di servizio. Il mercato italiano ha caratteristiche che rendono difficile raggiungere questo target. Oggi i risultati sono comunque di rilievo, perché si attestano intorno al 60% del consegnato; abbiamo definito un piano da qui al 2030 per far crescere ulteriormente tale quota.

Quando il veicolo ha superato i 5 anni, proponiamo invece accordi di manutenzione che sfruttano al meglio i nostri ricambi originali e la nostra assistenza qualificata, garantendo al cliente la massima operatività del mezzo a un prezzo controllato. Denominato Contratto 5+, include le operazioni necessarie per la manutenzione e una serie di controlli preventivi.

Più di 8.000 veicoli sono attualmente coperti da questo accordo di manutenzione, equamente ripartiti tra le due fasce: 0-10 anni e oltre i 10 anni di anzianità veicolo. Ciò dimostra la validità di questo prodotto, che i clienti percepiscono come vantaggioso. Visti i risultati, ci sentiamo

di affermare che in Volvo abbiamo sino a trovato la chiave con il giusto mix di contenuti dell'offerta e di capacità delle nostre persone di proporla, a tutti gli effetti uno strumento di retention molto importante.

I freschissimi dati Anfia sulle immatricolazioni nell'anno 2024 confermano la crescita delle trazioni elettriche, con oltre 200 veicoli BEV (e market share dello 0,7% circa). Numeri ancora piccoli, ma in rapida crescita. Le vostre officine sono pronte per questo cambio di passo, o meglio tecnologico?

In Italia siamo leader senza tema di smentita di un mercato che sta ancora nascendo. I nostri clienti sanno di trovare in Volvo un partner preparato, con una gamma completa di veicoli elettrici e un'organizzazione che si occupa di dare sia ai clienti trasportatori ma anche ai clienti dei clienti una consulenza vera a 360 gradi.

I nostri tecnici sono già pronti a operare su questi veicoli, con 40 delle 76 officine Volvo che hanno già ottenuto la certificazione E-mob, avendo completato con successo un programma di formazione specifico presso la Volvo Trucks Academy. Questo significa che all'interno dell'officina ci sono almeno tre tecnici (tra cui solitamente il capo-officina, un tecnico esperto e un tecnico batterie) con una profonda conoscenza dei sistemi elettrici ad alta tensione e delle procedure di sicurezza necessarie per operare su camion elettrici.

La certificazione si completa con la messa a disposizione delle attrezzature specifiche, necessarie per operare su questi veicoli. Inoltre, per garantire che le competenze rimangano sempre aggiornate e in vista del futuro sviluppo del mercato, organizziamo regolarmente degli assessment di mantenimento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INTERVISTA

VOLVO TRUCKS ITALIA

Tengo a sottolineare che la nostra rete deve fare fronte a una complessità crescente, poiché non ci occupiamo più esclusivamente di motori diesel, né solamente di motori LNG o di soluzioni e-mob, ma di un ecosistema sempre più diversificato e tecnologicamente avanzato.



La vostra rete include anche officine multimarca?

Nella nostra rete collaboriamo anche con partner che rappresentano altri brand, sebbene sia una presenza minoritaria, intorno al 25%. La maggior parte dei centri di assistenza quindi, rappresenta il mondo Volvo in via esclusiva. Questo è un aspetto fondamentale, poiché rappresentare un brand come il nostro comporta un elevato livello di complessità. I partner della rete sono tenuti a rispettare rigorosi standard qualitativi e a investire costantemente nella formazione dei propri tecnici, garantendo così che siano sempre aggiornati sulle ultime innovazioni tecnologiche e certificazioni specifiche (come accennato prima in merito ai veicoli elettrici). Tuttavia questo non significa che anche i tecnici Volvo non siano in grado di operare

come riparatori multibrand, perché davanti a una flotta mista, possono gestire interventi di manutenzione ordinaria con la stessa competenza e professionalità.

In questi casi, come gestite l'offerta di ricambi per soddisfare le esigenze di veicoli di marchi diversi, mantenendo sempre standard elevati di qualità e servizio?

Nel rispetto della normativa europea, ci atteniamo rigorosamente alle regole che disciplinano la libera concorrenza nel mercato dei ricambi. Pur non potendo interferire nelle scelte dei nostri partner, facciamo del nostro meglio per promuovere la fedeltà all'acquisto di ricambi originali, mettendo in atto tutte le iniziative a noi consentite per dimostrare il valore aggiunto dei nostri prodotti e cercando di convincere i nostri partner a preferire soluzioni ufficiali.

In un mercato maturo come il nostro, le risorse derivanti dalla vendita di ricambi rappresentano un elemento fondamentale per sostenere l'intero sistema.

È una situazione win-win: i nostri partner valorizzano il loro servizio, mentre noi continuiamo a supportare l'intera rete con soluzioni di qualità che rafforzano la fidelizzazione.

Tutto ciò naturalmente nel rispetto della libertà imprenditoriale della rete. Se uno di loro decide di orientarsi verso l'acquisto di ricambi da una linea non ufficiale, chiaramente non ne siamo soddisfatti, ma accettiamo la decisione senza interferire, continuando a lavorare per dimostrare i vantaggi della scelta di ricambi originali. Siamo fermamente convinti che il rispetto della concorrenza sia fondamentale, perché è proprio all'interno di un contesto competitivo che si trova lo stimolo per migliorare continuamente le proprie prestazioni. ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO

IMMATRICOLAZIONI



IL 2024 DEI VEICOLI INDUSTRIALI FRENANO AUTOCARRI E RIMORCHI, CRESCONO I BUS

UN DICEMBRE POSITIVO PER TUTTI I COMPARTI NON BASTA A RISOLLEVARE UN ANNO CHE CHIUDE IN NEGATIVO PER AUTOCARRI (-0,6%) E TRAINATI (-13,1%). CRESCITA SIGNIFICATIVA, INVECE, PER IL SEGMENTO BUS (26,7%).

A cura della redazione su dati Anfia

Le previsioni anticate a inizio anno degli operatori di settore sono state confermate dai primi numeri che arrivano dalle associazioni di categoria e che delineano un anno 2024 molto contrastante.

Da un lato, i dati mostrano un calo per autocarri (-0,6%) e soprattutto per rimorchi e semirimorchi (-13,1%), dall'altro, il segmento degli autobus ha registrato una crescita significativa (+26%), andando in controtendenza rispetto agli altri veicoli industriali. L'andamento appare ancora più contrastante in riferimento alle due fasi opposte che hanno contraddistinto l'anno: un primo semestre con una crescita che sembrava dare slancio al settore e un secondo se-

mestre in calo (fatta eccezione per il mese di dicembre), che ha frenato le performance annuali complessive.

Di fronte a questi dati, le associazioni ritengono sia ormai indispensabile adottare una programmazione pluriennale di più ampio respiro, in grado di incentivare il rinnovo delle flotte e lo svecchiamento del parco circolante.

IL 2024 DI AUTOCARRI E TRAINATI

Nel mese di dicembre tutti i comparti tornano ad avere segno positivo: gli autocarri e i veicoli trainati registrano una crescita più contenuta, mentre gli autobus chiudono l'anno con un rialzo a tripla cifra.



Nel dettaglio, sono stati rilasciati 1.896 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+1,1% rispetto a dicembre 2023) e 902 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+4,3%), suddivisi in 104 rimorchi (+11,8%) e 798 semirimorchi (+3,4%).

Questi ultimi dati mensili però non incidono sulla chiusura dell'anno, che rimane negativa per autocarri e rimorchi.

Nell'intero 2024 si contano 28.702 libretti di circolazione di nuovi autocarri, lo 0,6% in meno rispetto al 2023, e 13.513 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-13,1% rispetto a gennaio-dicembre 2023), così ripartiti: 1.376 rimorchi (+1,5%) e 12.137 semirimorchi (-14,5%).

Per classi di peso, a gennaio-dicembre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 ton registrano ancora la crescita più significativa (+105,2%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 ton (+8,6%) e dai veicoli sopra le 5 e fino a 8 ton (+0,6%).

In calo, invece, i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 ton (-3,1%) e i veicoli pesanti sopra le 16 ton (-1,7%).

Comparto Trasporto Merci



Autocarri con ptt >3.500 kg
secondo le classi di peso

	Dicembre 2024	Dicembre 2023	var. %	Gen-DIC 2024	Gen-DIC 2023	var. %
autocarri medi >3.500<=16.000 kg	514	373	37,8	4.953	4.718	5,0
autocarri pesanti >16.000 kg	1.381	1.501	-8,0	23.749	24.171	-1,7
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	1.896	1.874	1,1	28.702	28.889	-0,6

secondo il tipo

	Dicembre 2024	Dicembre 2023	var. %	Gen-DIC 2024	Gen-DIC 2023	var. %
cabinati	1.207	1.085	11,2	14.369	13.965	2,9
trattori	689	789	-12,7	14.333	14.924	-4,0
Totale Autocarri per tipo con ptt >3.500 kg	1.896	1.874	1,2	28.702	28.889	-0,6

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg

	Dicembre 2024	Dicembre 2023	var. %	Gen-DIC 2024	Gen-DIC 2023	var. %
rimorchi	104	93	11,8	1.376	1.356	1,5
semirimorchi	798	772	3,4	12.137	14.196	-14,5
Totale R&S ptt >3.500 kg	902	865	4,3	13.513	15.552	-13,1

Comparto Trasporto Passeggeri

Autobus con ptt >3.500 kg

	Dicembre 2024	Dicembre 2023	var. %	Gen-DIC 2024	Gen-DIC 2023	var. %
autobus/midibus urbani	588	110	434,5	2.439	1.403	73,8
autobus/midibus interurbani	173	145	19,3	1.791	2.153	-16,8
totale autobus adibiti al TPL	761	255	198,4	4.230	3.556	19,0
autobus/midibus turistici	32	9	255,6	651	522	24,7
totale autobus specifici	793	264	200,4	4.881	4.078	19,7
minibus	89	36	147,2	1.121	582	92,6
scuolabus	95	33	66,7	592	545	8,6
totale autobus con ptt >3.500 kg	937	333	181,4	6.594	5.205	26,7

MERCATO

IMMATRICOLAZIONI

Immatricolazioni di Autocarri con Ptt > 3.500 Kg per alimentazione per data di emissione della carta di circolazione

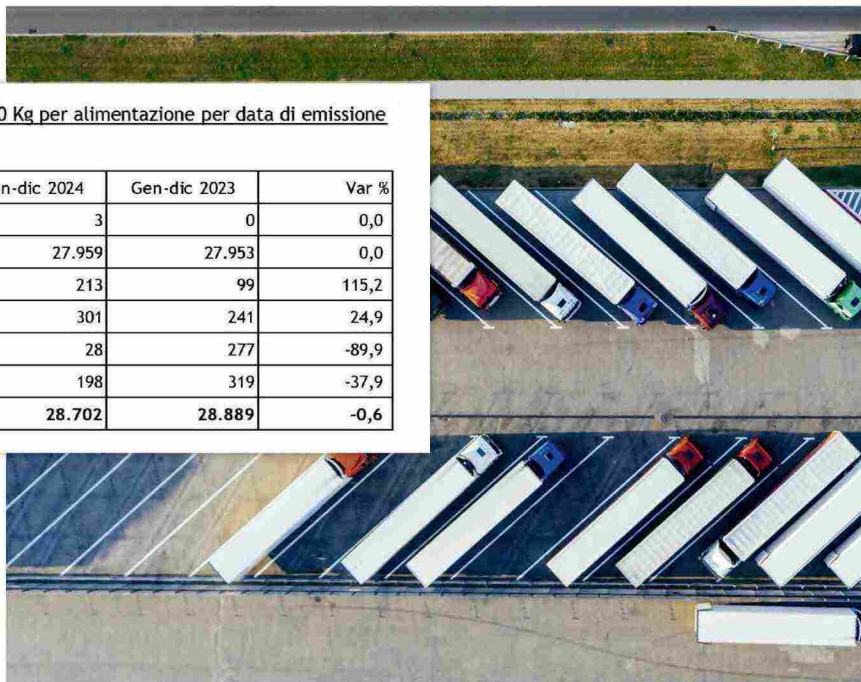
Alimentazione	Gen-dic 2024	Gen-dic 2023	Var %
BENZINA	3	0	0,0
DIESEL	27.959	27.953	0,0
ELETTRICO	213	99	115,2
GNL	301	241	24,9
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	28	277	-89,9
METANO	198	319	-37,9
TOTALE	28.702	28.889	-0,6

Nel cumulato 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 2,9%, mentre i trattori stradali chiudono a -4%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+18,1%), mentre i veicoli stradali chiudono in calo (-2,5%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel 2024 la quota dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,7% (1,9% a gennaio-dicembre 2023), per un totale di 499 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,3% nel 2023).

IL COMMENTO DI LUCA SRA

"I dati delle immatricolazioni del 2024 – in continuità, seppur con lievi cali, rispetto al 2023 – testimoniano la scarsa efficacia delle politiche pubbliche attualmente vigenti volte al rinnovo del parco circolante per l'autotrasporto – ha commentato Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci. Come ribadito in più occasioni da tutte le principali associazioni della filiera e del settore, affinché sia realizzato un vero svecchiamento delle flotte destinate al trasporto merci, con gli importanti benefici ambientali e di sicurezza a questo connessi, si rende necessario adottare una programmazione pluriennale di ampio respiro. Questa dovrà essere fondata sul principio di neutralità tecnologica e votata quindi a



valorizzare per ciascuna missione la tecnologia veicolare sostenibile più adatta, a partire dalle motorizzazioni di ultima generazione a gas naturale (compressore o liquefatto) e a diesel compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. In coerenza con tale approccio, si auspica anche la riconferma e il ripristino per il 2025 della misura di sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali a zero emissioni – c.d. Ecobonus – così come ad agevolazioni fiscali per investimenti in beni strumentali sostenibili, come ad esempio un credito d'imposta per i mezzi per il trasporto merci ad alimentazione alternativa".

IL MERCATO DEI TRAINATI

In riferimento ai veicoli trainati, nell'intero 2024 tutte le aree geografiche registrano una flessione. Le marche estere totalizzano 7.432 libretti di circolazione a gennaio-dicembre 2024 (-20,9%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,2%), con 6.081 libretti.

**I DATI DELLE
IMMATRICOLAZIONI
DEL 2024
TESTIMONIANO
LA SCARSA
EFFICACIA DELLE
POLITICHE
PUBBLICHE
ATTUALMENTE
VIGENTI**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

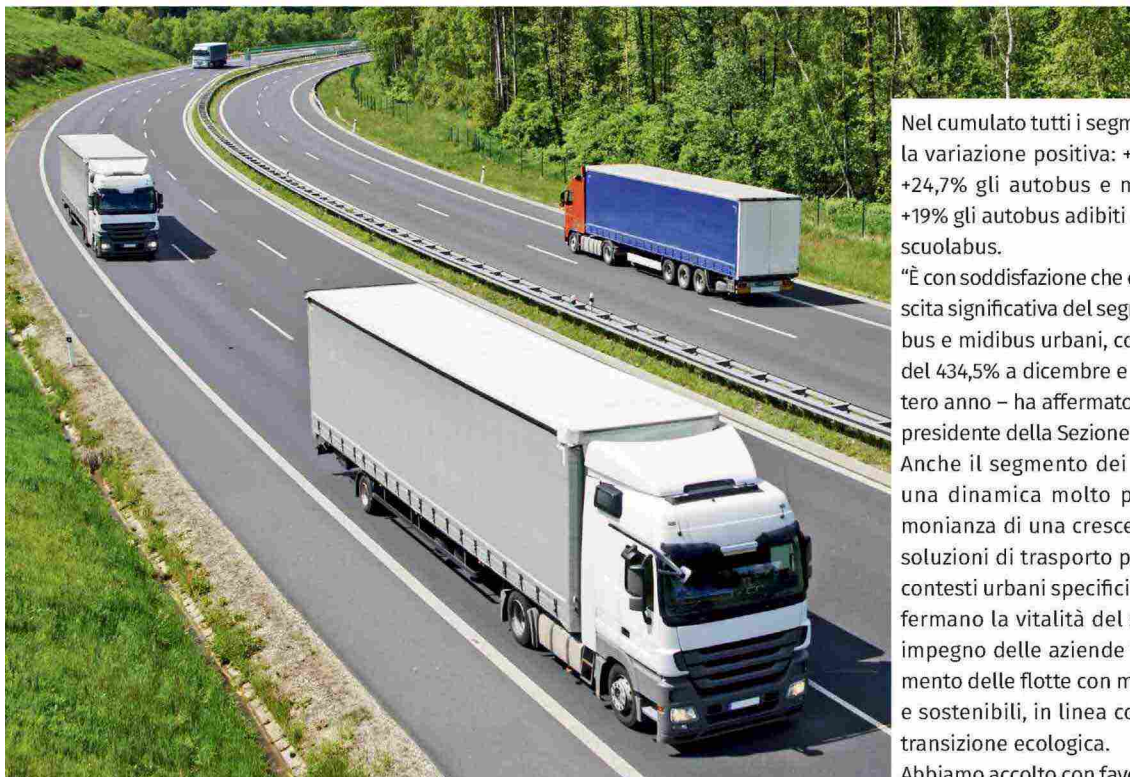


“A dicembre 2024 si registra un incremento complessivo del 4,3% rispetto allo stesso mese del 2023, trainato principalmente dalla buona performance dei rimorchi, che segnano un +11,8%. I semirimorchi, invece, mostrano una crescita più contenuta (+3,4%) – ha affermato Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di **Anfia**.

Il recupero di fine anno, tuttavia, non basta ad evitare la chiusura in negativo del 2024 (-13,1% rispetto al 2023) a dimostrazione della continua difficoltà del settore.

Nel 2025, **Anfia** continuerà ad impegnarsi per sostenere gli investimenti in innovazione e sostenibilità,

MERCATO
IMMATRICOLAZIONI



favorendo il rinnovo del parco circolante attraverso incentivi mirati alla sostituzione dei veicoli più obsoleti, migliorando la sicurezza stradale e riducendo l'impatto ambientale. Ci auguriamo che il Governo intervenga, come annunciato definendo nel prossimo provvedimento utile un fondo strutturale per l'autotrasporto, così come auspichiamo una rapida adozione del regolamento di attuazione per la libera circolazione dei veicoli a 18mt".

IL MERCATO DEGLI AUTOBUS

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a dicembre 937 nuove unità, con una crescita del 181,4% rispetto a dicembre 2023.

Nell'intero 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 6.594 (+26,7% rispetto a gennaio-dicembre 2023).

Nel cumulato tutti i segmenti confermano la variazione positiva: +92,6% i minibus, +24,7% gli autobus e midibus turistici, +19% gli autobus adibiti al TPL e +8,6% gli scuolabus.

"È con soddisfazione che osserviamo la crescita significativa del segmento degli autobus e midibus urbani, con un incremento del 434,5% a dicembre e del 73,8% sull'intero anno – ha affermato Andrea Rampini, presidente della Sezione Autobus di Anfia. Anche il segmento dei minibus mostra una dinamica molto positiva, a testimonianza di una crescente domanda di soluzioni di trasporto pubblico adatte a contesti urbani specifici. Questi dati confermano la vitalità del settore e il forte impegno delle aziende verso il rinnovamento delle flotte con mezzi più moderni e sostenibili, in linea con gli obiettivi di transizione ecologica.

Abbiamo accolto con favore la misura prevista dalla legge di bilancio che include le tecnologie ibride e diesel nel fondo rinnovo parco autobus, tuttavia è fondamentale continuare a sostenere gli investimenti in innovazione e sostenibilità, con particolare attenzione allo sviluppo di tecnologie a basse e zero emissioni".

**QUESTI DATI CONFERMANO LA VITALITÀ
DEL SETTORE E IL FORTE IMPEGNO
DELLE AZIENDE VERSO IL RINNOVAMENTO
DELLE FLOTTE**

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 23,1% a gennaio-dicembre 2024 (contro il 17,3% del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 30,6% (21,5% a gennaio-dicembre 2023). ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato

di Tiziana Altieri

Un 2024 in positivo per le case di veicoli commerciali e industriali che operano nella Penisola. Gli LCV, stando ai dati resi disponibili da Anfia, hanno totalizzato 198.630 unità, +1,1 per cento sul 2023. Gli over 3,5 tonnellate con 28.500 unità hanno, invece, praticamente replicato il risultato dell'anno precedente, piuttosto soddisfacente. Numeri che, però, non bastano a tenere alto il morale tra gli addetti ai lavori. L'anno è stato, infatti, caratterizzato da un andamento a due velocità: una crescita significativa delle immatricolazioni nella prima parte e una flessione accentuata nella seconda. E oggi i portafogli ordini risultano piuttosto sgonfi. Ecco perché la filiera chiede che i 200 milioni di euro previsti dalla Legge di Bilancio per ciascuno dei due anni 2026 e 2027 per il rifinanziamento del fondo Automotive siano destinati a un piano strutturato di incentivi, da attivare già nel 2025, che si possa rivedere il DM investimenti ad Elevata Sostenibilità, che ha messo sul tavolo 50 milioni per gli anni 2021-2026 solo per l'acquisto di automezzi a trazione alternativa (ibridi, elettrici, CNG e LNG) e che si aumentino le risorse del Fondo Investimenti attivato con il DM del 6 agosto. Le somme messe

Immatricolazioni LCV per area geografica

Area	2024	2023	Var%
NORD-OVEST	60.004	59.909	+0,2
NORD-EST	65.291	68.181	-4,2
CENTRO	46.780	43.163	+8,4
SUD E ISOLE	26.418	25.476	+3,7
ND	24	3	+700,0
Totale	198.517	196.732	+0,9

sul tavolo sono, infatti, sparite in pochi secondi come denunciato anche da Federauto.

Fiat al comando

Il Nord si conferma il mercato più vivace per i veicoli commerciali: ne ha assorbiti il 63 per cento nonostante una lieve flessione a Est. Guardando alle immatricolazioni per utilizzatore a giocare il ruolo più importante sono ancora le società (53 per cento, oltre un veicolo su due), seguite dal noleggio con un 34 per cento di quota, ma i cui volumi sono in flessione del 2,4 per cento. Continua a crescere il peso dei furgoni medi e pesanti che rappresentano il 40,9 per cento dell'immatricolato totale, e quello dei furgoni piccoli, al 14 per cento. Segno positivo anche per i pick-up, che rimangono, però, una nic-



Tutti i numeri 2024

Qualcosa si **muove**

I dati diffusi da Anfia parlano di un anno al di sopra delle aspettative con oltre 198.500 veicoli commerciali e quasi 28.700 truck immatricolati nella Penisola. Cosa hanno scelto le aziende italiane per il loro business

8 - 03 2025

www.vietrasportiweb.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

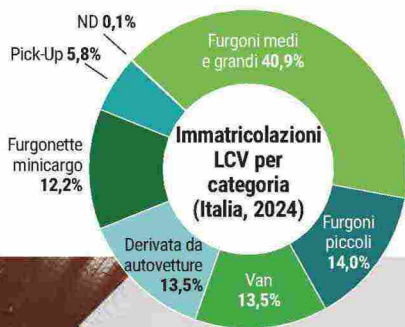
Mercato

Immatricolazioni LCV per utilizzatore

Modalità d'Acquisto II	2024	2023	Var%
NOLEGGIO S/C	67.969	69.292	-1,9
PRIVATI	24.578	25.193	-2,4
SOCIETÀ	105.970	102.247	+3,6
Totale	198.517	196.732	+0,9

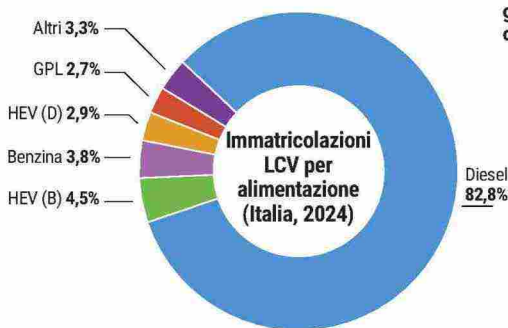
Immatricolazioni LCV per segmento

Segmento	2024	2023	Var%
Furgoni medi e grandi	81.219	75.352	+7,8
Furgoni piccoli	27.758	25.526	+8,7
Van	26.850	27.448	-2,2
Derivata da autovetture	26.728	28.763	-7,1
Furgonette/Mlinicargo	24.310	28.533	-14,8
Pick-Up	11.531	10.987	+5,0
ND	121	123	-1,6
Totale	198.517	196.732	+0,9



Immatricolazioni LCV per alimentazione

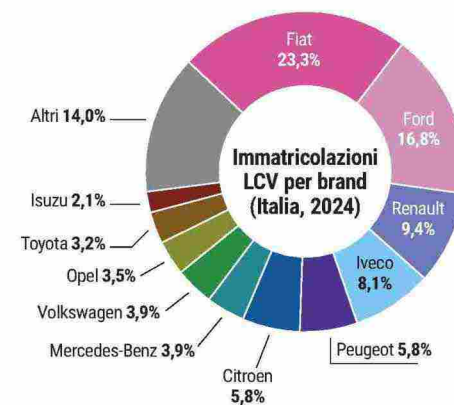
Alimentazione	2024	2023	Var%
DIESEL	164.320	156.526	+5,0
HEV (B)	9.013	9.103	-1,0
BENZINA	7.607	8.451	-10,0
HEV (D)	5.850	7.291	-19,8
GPL	5.434	6.105	-11,0
BEV	3.835	6.140	-37,5
BIODIESEL	1.874	1.612	+16,3
PHEV	464	1.135	-59,1
METANO	120	341	-64,8
HEV (B-GPL)	-	2	-100,0
Totale	198.517	196.732	+0,9



Nel segmento dei veicoli commerciali in Italia al comando c'è Fiat che pur dovendo fare i conti con una flessione delle immatricolazioni intorno al 10,0 per cento chiude l'anno con una quota superiore al 23,0 per cento. Ottime le performance di Ford: oltre 33mila registrazioni gli hanno consentito di guadagnare uno share del 16,8 per cento

Immatricolazioni LCV per brand

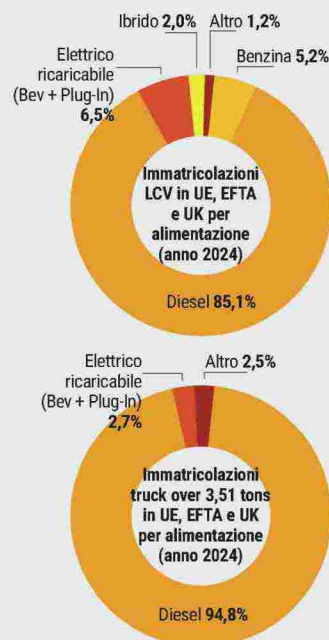
Marca	2024	2023	Var%
FIAT	46.172	51.178	-9,8
FORD	33.291	27.257	+22,1
RENAULT	18.647	18.311	+1,8
IVECO	16.163	15.384	+5,1
PEUGEOT	11.607	11.569	+0,3
CITROEN	11.537	14.261	-19,1
MERCEDES BENZ	7.832	6.115	+28,1
VOLKSWAGEN	7.794	6.771	+15,1
OPEL	6.907	8.807	-21,6
TOYOTA	6.254	5.327	+17,4
ISUZU	4.192	3.577	+17,2
NISSAN	3.926	3.852	+1,9
LAND ROVER	3.125	2.237	+39,7
PIAGGIO	3.053	3.912	-22,0
VOLVO	2.312	2.097	+10,3
DACIA	2.105	2.310	-8,9
SUZUKI	1.968	2.293	-14,2
ALTRI	11.632	11.474	+1,4
Totale	198.517	196.732	+0,9



Fonte grafici e tabelle: elaborazione Vie&trasporti su dati Anfia

Sguardo sull'Europa

Il mercato dei veicoli commerciali 'tira' nel Vecchio Continente: nel 2024 hanno segnato un +6,9 per cento superando quota 2 milioni grazie alle ottime performance dell'Unione (+8,3 per cento) e del Regno Unito (+2,7). In flessione, invece, dell'1,7 per cento, l'area Efta, trascinata in basso dai risultati di Svizzera e Islanda. Francia, Germania e Italia hanno archiviato i volumi più elevati contribuendo all'immatricolato complessivo dell'Europa con un 54 per cento. Tra questi a crescere di più è il Paese teutonico con un +8,4 per cento sull'anno precedente. Completano la top five Spagna e Paesi Bassi che segnano, rispettivamente, un +13,7 e, addirittura, un +87,4 per cento sull'anno precedente. Primo paese a Est si conferma la Polonia. Per quanto riguarda le immatricolazioni per alimentazioni ad avere la meglio in Europa è ancora il diesel che pesa per oltre l'85 per cento (1.702.230 unità, +8,8 per cento). Gli elettrici ricaricabili (Bev e ibridi plug-in) non vanno oltre il 6,5 con 130.523 unità, il 7,7 per cento in meno del 2023. Non altrettanto bene è andata ai veicoli sopra le 3,5 tonnellate: 392.277 unità nell'intero continente indicano un -5,5 per cento sull'anno precedente. L'Unione deve fare i conti con un -6,3 per cento e il Regno Unito con un -2,1. In controtendenza l'area Efta con un +1,1 a cui ha contribuito esclusivamente la performance della Svizzera. Guardando nel dettaglio la Ue, la Germania è sempre in testa per unità immatricolate (oltre una su quattro) ma registra una flessione del 6,9. Anche la Francia si conferma alla piazza d'onore ma chiudendo in negativo, con un -2,9. Al terzo posto la Spagna che supera, nel 2024, l'Italia e quinta la Polonia, primo mercato per volumi a Est, che pare soffrire con il 21 per cento in meno delle immatricolazioni dell'anno precedente. Ancora più elevata la quota del diesel tra i pesanti: 94,8 per cento nell'intero continente. Gli elettrici non riescono a raggiungere nemmeno un 3,0 per cento.



Immatricolazioni LCV in Europa

Paese	2024	2023	Var%
Francia	379.747	375.510	+1,1
Germania	281.078	259.376	+8,4
Italia	198.517	196.732	+0,9
Spagna	166.157	146.144	+13,7
Paesi Bassi	129.878	69.294	+87,4
Polonia	66.853	64.522	+3,6
Belgio	65.780	67.549	-2,6
Svezia	38.328	43.713	-12,3
Austria	33.075	30.701	+7,7
Portogallo	32.304	28.523	+13,3
Irlanda	30.785	28.854	+6,7
Danimarca	28.053	25.746	+9,0
Ungheria	24.782	20.749	+19,4
Repubblica Ceca	21.761	22.735	-4,3
Romania	20.212	17.235	+17,3
Grecia	9.872	10.008	-1,4
Finlandia	9.735	11.021	-11,7
Slovacchia	9.061	9.107	-0,5
Slovenia	8.577	7.686	+11,6
Croazia	8.495	7.463	+13,8
Bulgaria	6.794	5.192	+30,9
Estonia	4.080	3.904	+4,5
Lussemburgo	3.997	5.412	-26,1
Lituania	2.893	3.104	-6,8
Lettonia	2.737	2.699	+1,4
Cipro	2.248	1.766	+27,3
Malta	889	814	+9,2
Unione Europea	1.586.688	1.465.559	+8,3
Norvegia	30.741	29.573	+3,9
Svizzera	28.459	30.570	-6,9
Islanda	1.870	1.972	-5,2
Efta	61.070	62.115	-1,7
Regno Unito	354.265	344.845	+2,7
Totale Ue+Efta + Uk	2.002.023	1.872.519	+6,9

Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate in Europa

Paese	2024	2023	Var%
Germania	88.240	94.820	-6,9
Francia	50.635	52.143	-2,9
Spagna	32.140	28.688	+12,0
Italia	28.698	28.889	-0,7
Polonia	28.043	35.482	-21,0
Paesi Bassi	18.574	16.136	+15,1
Belgio	9.280	10.058	-7,7
Repubblica Ceca	9.172	10.408	-11,9
Austria	7.970	8.008	-0,5
Romania	7.955	8.497	-6,4
Lituania	6.993	10.662	-34,4
Portogallo	6.381	6.915	-7,7
Svezia	5.792	7.184	-19,4
Ungheria	5.281	6.359	-17,0
Danimarca	4.820	4.973	-3,1
Finlandia	3.434	3.942	-12,9
Slovacchia	3.412	3.939	-13,4
Irlanda	2.865	2.655	+7,9
Slovenia	2.133	2.529	-15,7
Croazia	2.048	2.048	0,0
Lettonia	1.243	1.868	-33,5
Lussemburgo	1.081	1.832	-41,0
Grecia	880	726	+21,2
Estonia	645	872	-26,0
Cipro	181	159	+13,8
Unione Europea*	327.896	349.792	-6,3
Norvegia	6.137	6.477	-5,2
Svizzera	4.984	4.482	+11,2
Islanda	386	422	-8,5
Efta	11.507	11.381	+1,1
Regno Unito	52.874	54.016	-2,1
Totale Ue+Efta + Uk	392.277	415.189	-5,5

*Non sono disponibili i dati relativi a Bulgaria e Malta

Fonte: Acea

Mercato

Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate per area geografica

Area	2024	2023	Var%
NORD-OVEST	8.099	8.194	-1,2
NORD-EST	8.250	7.891	+4,5
CENTRO	4.534	4.611	-1,7
SUD E ISOLE	7.809	8.193	-4,7
ND	4	-	+100,0
Totale	28.696	28.889	-0,7

Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate per fascia di peso

Ptt	2024	2023	Var%
3.501-16.000	4.953	4.718	+5,0
> 16000 kg	23.736	24.170	-1,8
ND	7	1	+600,0
Totale	28.696	28.889	-0,7

chia non andando oltre le 11.531 unità. Sembra calare, invece, l'interesse per i veicoli derivati da autovetture (anche a causa di un rafforzamento dei controlli che mirano a limitarne l'abuso) e per le furgonette. Non decollano i veicoli elettrici, anzi. I diesel totalizzano 164.320 unità con una quota dell'82,8 per cento, oltre 3 punti in più del 2023. I Bev non riescono a raggiungere le 4.000 unità e il loro share scende dal 3,1 all'1,9 per cento. Quasi spariscono i plug in con 464 unità complessive, lo 0,2 per cento.

Brand protagonista assoluto in Italia negli Lcv è Fiat con una quota del 23,4 per cento, ottenuta con 46.172 immatricolazioni (Ducato al primo posto con 19.568 unità e un 9,8 per cento di share, seguito da Doblò con 12.395 al 6,2 per cento), il 9,8 per cento in meno dell'anno precedente. Piazza d'onore a Ford con un ben 16,8 per cento da collegare al successo di Transit (11.016) e Transit Custom (9.532) e terzo gradino del podio per Renault con un 9,4 per cento. Master, Trafic e Kangoo rimangono i modelli di punta della Losanga con una quota rispettivamente del 3,0, dell'1,9 e dell'1,5 per cento.

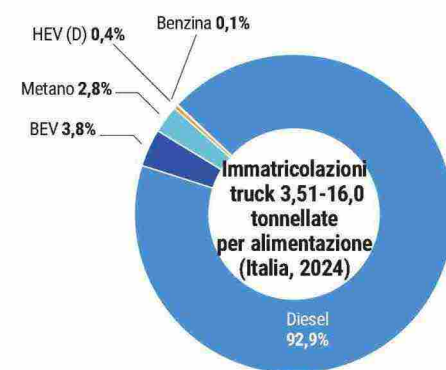
Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per brand

Marca	2024	2023	Var%
IVECO	2.582	2.454	+5,2
ISUZU	912	734	+24,3
MERCEDES BENZ	291	300	-3,0
DAF	288	232	+24,1
VOLVO	168	172	-2,3
FUSO MITSUBISHI	166	343	-51,6
MAN	152	148	+2,7
FIAT	144	75	+92,0
RENAULT	142	144	-1,4
FORD	27	17	+58,8
ALTRI	83	99	-16,2
Totale	4.953	4.718	+5,0

www.vietrasportiweb.it

Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per alimentazione

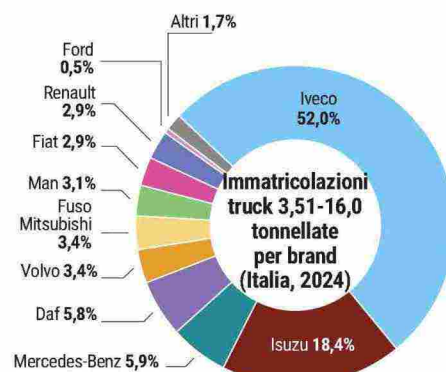
Alimentazione	2024	2023	Var%
DIESEL	4.603	4.367	+5,5
BEV	190	69	+175,4
METANO	138	154	-10,4
HEV (D)	19	128	-85,2
BENZINA	3	-	+100,0
Totale	4.953	4.718	+5,0



Chiedono la top five Iveco con Daily, all'8,1 per cento, e Peugeot (il suo commerciale più venduto è Boxer), inseguita da Citroën che ha un mix più eterogeneo con Jumper, Berlingo e C3 tra l'1,9 e l'1,3 di quota, entrambe al 5,8 per cento con la double chevron che però deve fare i conti con un -19,1 per cento.

Gli over 16 soffrono di più

Entrando nell'universo truck, i veicoli con peso totale a terra sopra le 16,0 tonnellate, continuano a giocare la parte del leone incidendo sull'immatricolato totale con un 82,7 per cento (23.736 unità complessive). Sono però anche la fascia di mercato che flette: -1,8 per cento rispetto all'anno precedente contro il +5,0 del segmento 3,51-16 tonnellate. Anche nel caso dei pesanti il Nord contribuisce al risultato com-

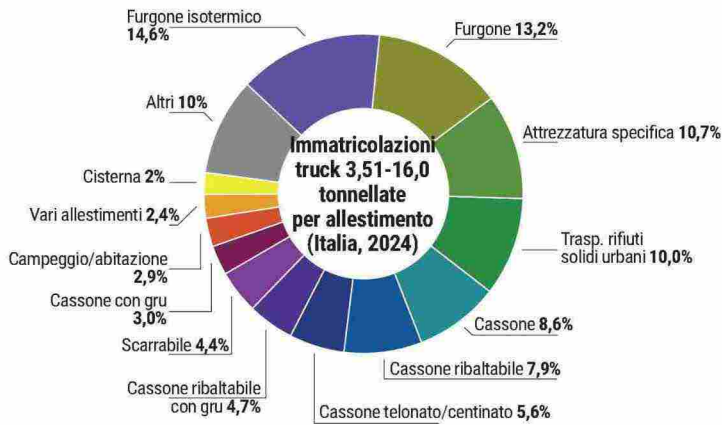


Quella degli over 16 tonnellate rimane la fascia più rappresentativa del mercato pesante: in termini di volumi incide per oltre l'82 per cento. Guardando ai medi, veicoli tra le 3,51 e le 16 tonnellate di peso, il diesel detiene una quota che sfiora il 93 per cento. Al secondo posto gli elettrici puri che non vanno però oltre le 190 unità. Il grafico in basso mostra la quota di mercato dei diversi brand presenti nella Penisola: a Iveco a leadership con una quota di oltre il 50 per cento. Al secondo posto Isuzu, unico altro marchio con uno share a doppia cifra.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato



Come mostra il grafico in alto, furgoni isotermitici e furgoni sono i due allestimenti con le maggiori quote di mercato nel segmento dei medi. Rientra in queste due categorie il 27,8 per cento dei veicoli allestiti. Seguono le attrezzature specifiche.

plessivo con una quota di poco inferiore al 60 per cento. Rimane strategico comunque anche il contributo del Sud con un 27,2 per cento. Nel segmento dei medi è Iveco a detenere la leadership con una quota superiore al 50 per cento: Eurocargo ha inciso con un 28,1 per cento, Daily con un ulteriore 22,1. Piazza d'onore per Isuzu che fa un balzo in avanti rispetto al 2023 del 24,3 per cento conquistando una quota del 18,4 soprattutto con l'N2R da 7,5 tonnellate. Nessun altro costruttore riesce a raggiungere una quota *double digit*. Mercedes-Benz, sul terzo gradino del podio, si ferma al 5,9 per cento con Atego che da solo incide per un 3,7. A inseguirla Daf al 5,8 (Lf e Xb i modelli di punta) e poi Volvo con l'Fl e Fuso con il Canter, entrambe al 3,4 con poche unità di differenza. Per

Immatricolazioni veicoli 3,51-16 tons per allestimento

Allestimento	2024	2023	Var%
Furgone Isotermitico	725	539	34,5
Furgone	654	564	16,0
Attrezzatura specifica	531	468	13,5
Trasp. rifiuti solidi urbani	494	490	0,8
Cassone	426	475	-10,3
Cassone ribaltabile	392	437	-10,3
Cassone telonato centinato	276	269	2,6
Cassone ribaltabile con gru	234	232	0,9
Scarrabile	216	164	31,7
Cassone con gru	148	140	5,7
Campeggio/abitazione	146	105	39,0
Vari allestimenti	117	64	82,8
Cisterna	110	169	-34,9
Altri	491	603	-18,6
Totale	4.960	4.719	5,1

quanto riguarda l'alimentazione il diesel ha sempre la meglio con uno share del 92,9 per cento e una crescita del 5,5 sull'anno precedente. I Bev si devono accontentare di una quota del 3,8 per cento ottenuta con 190 unità, comunque il 175 per cento in più del 2023 quando ci si era fermati a 69 veicoli elettrici. Guardando agli allestimenti i furgoni isotermitici sono stati i più richiesti sul mercato italiano (14,6 per cento di quota) e crescono del 34,5 per cento rispetto all'anno precedente. Al secondo posto i furgoni, poi le attrezzature specifiche (non meglio definite da Anfia) e quindi le soluzioni per il trasporto di rifiuti solidi urbani. Insieme rappresentano circa il 50 per cento degli allestimenti. Anche nel segmento degli over 16 comanda Iveco ma questa volta



12 - 03 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Che confusione

A Massimo Artusi, presidente di Federauto, nonché Responsabile Commerciale Veicoli Industriali e Trainati presso Romana Diesel, la più grande concessionaria d'Europa dei Gruppi Iveco e CNH Industrial, e componente del Board dell'associazione dei dealer europei AECDR (Alliance of European Car Dealers and Repairers) abbiamo chiesto un commento a caldo del mercato.

Un aggettivo per definire il 2024?

«Altalenante, se vogliamo essere generosi, schizofrenico se non vogliamo esserlo. Sia i veicoli commerciali, sia gli industriali hanno registrato una promettente crescita nei primi mesi dell'anno per poi, tra alti e bassi, flettere costantemente per raggiungere più o meno i livelli del 2023. Un anno a più facce, dunque. Le cause di questo andamento 'schizofrenico' - è questo sicuramente l'aggettivo più appropriato - sono da ricercare nell'insieme di politiche - nazionali ma soprattutto europee - utopiche, contraddittorie e confuse, che impediscono alle imprese una programmazione adeguata nell'acquisto dei mezzi, che sarebbe invece necessaria per rispondere con immediatezza all'emergenza ambientale, in un paese in cui - secondo gli ultimi dati Acea - l'età media dei veicoli commerciali leggeri è di ben 19 anni».

Risultati in linea con le aspettative?

«No, deludenti. Le aspettative erano concentrate sull'ampliamento del Fondo per l'autotrasporto e una sua gestione coerente e programmata, per favorire il rinnovo del parco veicolare. Insieme alle associazioni dell'autotrasporto e a quelle dei produttori avevamo proposto al governo un piano da 700 milioni in quattro anni (2023-2026), caratterizzato da incentivi semplici nell'erogazione, crescenti negli stanziamenti annuali e differenziati per tipologia di veicoli (peso e alimentazione), senza escludere i diesel di ultima generazione che al momento costituiscono l'offerta prevalente sul mercato e quella che attira maggiore interesse in quanto compatibile al 100 per cento con i Bio carburanti avanzati. Dopo i primi contatti informali, il governo non ha ancora raccolto la nostra proposta, neppure per migliorarla. A fine anno, poi, nella redazione della legge di Bilancio, è addirittura scomparso un emendamento che stanziava 100 milioni non utilizzati nel 2022 (perché destinati all'acquisto di inesistenti camion elettrici) per il rinnovo delle flotte in conto terzi. Da questo punto di vista, un anno cominciato male e finito peggio...».

Il rallentamento del mercato è dovuto al clima di incertezza, come sulle auto, o piuttosto alla mancanza di risorse da parte delle aziende?

«Credo che l'una non escluda l'altra, anzi che proprio nell'autotrasporto le due condizioni siano strettamente legate. Il nostro è un mercato di imprenditori che acquistano degli strumenti di lavoro. Tutt'altro rispetto al mercato dell'auto, dove i fattori personali ed emotivi sono prevalenti rispetto a quelli professionali e dove il tema principale è quello di una fiscalità 'punitiva' e ai valori di almeno 25 anni fa. Perciò se l'imprenditore dell'autotrasporto, nel clima di incertezza determinato dal Green Deal europeo, non riesce a programmare gli investimenti per il proprio parco mezzi, rischia di non poter dare risposte adeguate alla domanda di trasporto e, dunque, di ri-



durre ancora di più i margini. Per questo deve stare attento a spendere bene per un acquisto che segnerà la sua attività come minimo per i prossimi 3-5 anni, in particolare se si tratta di una piccola o media impresa. Il contatore dell'ultimo click day che, a dicembre, ha visto andare esauriti in pochi secondi i 25 milioni disponibili per l'incentivazione all'acquisto di veicoli commerciali sopra le 3,5 tonnellate, sia diesel con rottamazione, che ad alimentazione alternativa (essenzialmente gas naturale) senza rottamazione, dimostra che le aziende sono pronte ad innovare e a decarbonizzare, ma hanno bisogno di un sostegno pubblico».

La transizione ecologica cambia il ruolo del concessionario. Come?

«Offrendogli ulteriori opportunità, ma anche chiedendogli di aumentare il proprio impegno. Strutture, equipaggiamenti tecnici, magazzini, informatizzazione e, più di tutto, il personale devono essere ampliati e aggiornati di continuo. Si tratta di accompagnare il cliente nella scelta del veicolo più adatto ai propri bisogni e di seguirlo anche dopo la fase dell'acquisto per tutte quelle che sono le sue necessità legate alla gestione del veicolo. È evidente che più si amplia l'offerta, più la ricerca del veicolo adatto alla mission intrapresa dal cliente si affina. Anche per questo è necessario che le istituzioni europee modifichino l'approccio alla decarbonizzazione dei trasporti, accogliendo il principio della neutralità tecnologica e offrendo tutte le alternative carbon neutral possibili al mercato perché possa scegliere quella più opportuna ed efficace per l'attività a cui il cliente deve destinare il veicolo».

Stime per il 2025?

«È presto per fare previsioni. In linea di massima il mercato dei veicoli commerciali e industriali non si dovrebbe discostare molto dai numeri degli ultimi anni. Ma sono ancora in sospenso i due fattori che hanno determinato questo risultato: la scelta dell'alimentazione elettrica come unico vettore per il trasporto stradale, che provoca incertezze nei clienti, e la mancanza di una politica di incentivi congrua e coerente che sostenga adeguatamente il rinnovo del parco. Se queste due condizioni si modificheranno, il mercato reagirà prontamente, altrimenti prepariamoci a un altro anno sulle montagne russe».

Parola d'ordine per il 2025?

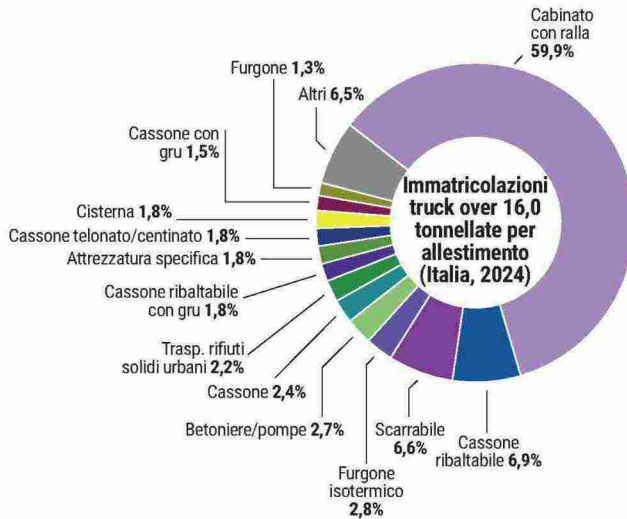
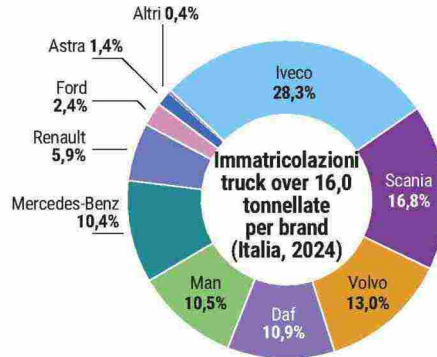
«Posso due? Neutralità tecnologica».

Mercato

Anche nella fascia over 16 tonnellate Iveco comanda con una quota che supera il 28,0 per cento dovuta in larga parte al successo di S-Way. Seconda, Scania che mette a segno un ben +20 per cento sfiorando le 4.000 unità che li consentono di raggiungere uno share del 16,8 per cento. Terzo gradino del podio per Volvo.

Immatricolazioni truck over 16 tonnellate per brand

Marca	2024	2023	Var%
IVECO	6.726	7.118	-5,5
SCANIA	3.976	3.311	20,1
VOLVO	3.095	3.344	-7,4
DAF	2.590	2.793	-7,3
MAN	2.496	2.134	17,0
MERCEDES BENZ	2.462	2.729	-9,8
RENAULT	1.408	1.639	-14,1
FORD	558	665	-16,1
ASTRA	332	345	-3,8
ALTRI	93	92	1,1
Totale	23.736	24.170	-1,8



Nel segmento degli over 16 tonnellate la parte del leone la fanno i trattori stradali (cabinato con ralla nella definizione di Anfia): rappresentano poco meno del 60,0 per cento delle immatricolazioni. Guardando al mondo degli autocarri l'allestimento con la quota di mercato maggiore è il cassone ribaltabile (6,9 per cento, in forte crescita nell'ultimo anno), seguito a breve distanza dagli scarrabili (al 6,6 per cento ma in flessione).

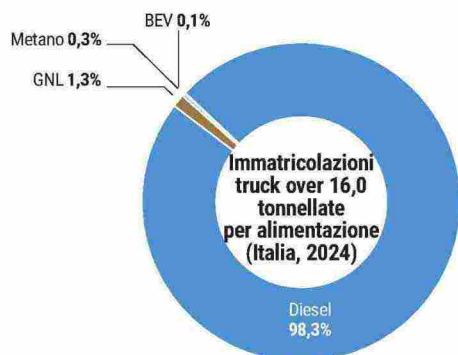
Fonte grafici e tabelle: elaborazione Vie&trasporti su dati Anfia

Immatricolazioni veicoli over 16 tons per allestimento

Allestimento	2024	2023	Var%
Cabinato con ralla	14.226	14.831	-4,1
Cassone ribaltabile	1.641	1.338	22,6
Scarrabile	1.574	1.697	-7,2
Furgone isotermico	654	716	-8,7
Betoniere/pompe	651	684	-4,8
Cassone	581	631	-7,9
Trasp. rifiuti solidi urbani	523	706	-25,9
Cassone ribaltabile con gru	434	461	-5,9
Attrezzatura specifica	431	324	33,0
Cassone telonato/centinato	421	402	4,7
Cisterna	418	407	2,7
Cassone con gru	359	373	-3,8
Furgone	316	350	-9,7
Trasporto veicoli	259	175	48,0
Pianale	255	303	-15,8
Vari allestimenti	178	51	249,0
Veicoli eccezionali	155	127	22,0
Piattaforme/gru/autoscala	143	188	-23,9
Portacontainers/pallets aereo/casse mobili	132	70	88,6
Ribaltabili	100	50	100,0
Altro	285	286	-0,3
Totale	23.736	24.170	-1,8

la quota è del 28,3 per cento (oltre il 17 raggiunto con S-Way). Scania mette a segno un ben +21,0 per cento rimanendo salda sul secondo gradino del podio con poco meno di 4.000 unità (ben 1.902 sono serie R e 1.535 Serie S). Quote a doppia cifra anche per Volvo (all'Fh la parte del leone con un 8,8 per cento), Daf (deve il successo soprattutto a Xf e Xg), Man (TgX e TgS hanno una quota del 6,8 e 3,1 per cento) e Mercedes-Benz (con Actros protagonista), tutte sopra il 10 per cento. I trattori rappresentano oltre il 60 per cento delle vendite. Per quanto riguarda gli autocarri cassoni ribaltabili e scarrabili sono gli allestimenti più richiesti in Italia con quote del 6,9 e del 6,6 per





Immatricolazioni truck over 16 tonnellate per alimentazione

Alimentazione	2024	2023	Var%
DIESEL	23.341	23.585	-1,0
GNL	301	241	+24,9
METANO	60	165	-63,6
BEV	24	30	-20,0
HEV (D)	10	149	-93,3
Totale	23.736	24.170	-1,8

Il diesel è indiscusso protagonista nella fascia over 16 con una quota superiore al 98,0 per cento. Al secondo posto c'è il Gnl con 301 unità complessive, il 24,9 per cento in più del 2023. Negli ultimi due anni ha potuto avvantaggiarsi di una flessione dei prezzi alla pompa.

cento. Nella fascia più pesante del mercato è ancora più preponderante il ruolo del diesel: ha una quota del 98,6 per cento. Segue il Gnl all'1,3 con un +24,9 (da 241 a 301 immatricolazioni) rispetto al 2023. Solo 24 veicoli sopra le 16 tonnellate di peso immatricolati in Italia nel 2024 sono BEV.

Le proposte di Anfia

Come svecchiare il parco? Ecco le proposte di Anfia: adozione di un Piano straordinario per il rinnovo che abbracci veicoli con tutte le tecnologie e rimorchi di tutte le categorie. L'associazione nell'ottica di un miglioramento della sicurezza stradale, auspica poi una modifica normativa che definisca l'incremento delle revisioni periodiche obbligatorie per i veicoli ante Euro IV e dei rimorchi e semirimorchi con oltre 12 anni. Ancora, chiede di prevedere un contributo per acquisto di GNL a favore delle imprese di autotrasporto che utilizzano mezzi ad elevata sostenibilità nella loro flotta; la diffusione dei biocarburanti e la rimodulazione del rimborso accise e pedaggi autostradali per favorire alimentazioni alternative. Infine, preme per l'aggiornamento del Regolamento di attuazione al CdS (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495) all'articolo 216, comma 1, per adeguare e nuove disposizioni dell'articolo 61 del codice che consente la circolazione in ambito nazionale dei complessi veicolari fino a 18,75 metri.

www.vietrasportiweb.it

Auto aziendali, scatta l'aumento delle tasse per ibride, diesel e benzina: l'effetto in busta paga

Gli emendamenti che intendevano rivedere almeno in parte l'impatto della stretta sono stati bocciati. Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro. Il nuovo meccanismo di tassazione per le auto aziendali impatterà sulla busta paga di poco meno di un milione di italiani che le utilizzano. Chi si attendeva un miglioramento della disciplina dal decreto Milleproroghe alla fine è rimasto deluso. Per ragioni tecniche le modifiche che miravano a rivedere, almeno in parte, l'impatto della stretta sono saltate. Compreso l'emendamento che prevedeva una clausola di salvaguardia per le vetture assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. La lettera al governo delle imprese del settore Sulla clausola per le auto immatricolate nel 2024 il governo starebbe cercando una soluzione normativa. Ma al momento, avverte Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, c'è il rischio che il nuovo regime, in vigore dal 1° gennaio, si applichi anche alle auto assegnate e immatricolate fino alla fine dello scorso anno. Questo comporterebbe un aumento della tassazione, nonostante si tratti di veicoli già concessi in uso dall'azienda. Aniasa, Anfia e Unrae hanno inviato una lettera al governo chiedendo la salvaguardia dei benefit assegnati prima dell'entrata in vigore della Manovra e per i contratti stipulati in precedenza, ma con immatricolazioni o assegnazioni entro il 30 giugno 2025. Tra le richieste c'è anche l'inserimento di un'ulteriore fascia tecnologica «ibridi non ricaricabili» con una tassazione al 30%. Il nuovo meccanismo di tassazione Con il nuovo regime, entrato in vigore a gennaio, l'aliquota per le auto elettriche si è ridotta al 10%, è salita al 20% per le ibride plug-in, e diventata del 50% per tutte le altre, indipendentemente dalle emissioni. Prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, Aniasa stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%), che si traduce in un aumento delle tasse in busta paga per il dipendente. Il nuovo regime non fa distinzione tra utilitarie e auto di lusso. Il paradosso delle auto di lusso e delle supercar Paradossalmente un'auto elettrica di lusso o una supercar possono essere tassate meno di un'utilitaria base alimentata a benzina o gasolio. Inoltre, dato che il nuovo meccanismo non tiene conto delle emissioni, se fino allo scorso anno il coefficiente fiscale era del 25% per la fascia di emissioni fino a 60 g/km, del 30% per la fascia tra 61 e 160 g/km, del 50% per quella tra 161 e 190 g/km e del 60% oltre i 190 g/km di emissioni, ora l'aliquota è del 50% per tutte le auto diesel, benzina o ibride non plug-in, indipendentemente dal fatto che l'auto in questione sia un'utilitaria o un'auto sportiva di lusso. Anzi, chi ha un'auto che rientra nella fascia di emissioni più inquinanti, sopra i 190 grammi per km, risparmierà rispetto a un anno fa, poiché l'aliquota è scesa dal 60 al 50%. A rimetterci di più, invece, sono coloro che hanno un veicolo compreso nella fascia tra i 60 e 160 g/km. In questo caso, infatti, l'aliquota passa dal 30 al 50%. Si prevede un calo delle immatricolazioni del 30%. Per evitare la stangata i dipendenti potrebbero rinunciare a cambiare l'auto, prolungando il contratto in essere. Secondo le stime di Aniasa, Anfia e Unrae, solo per quest'anno si prevede una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di auto a noleggio a lungo termine, a uso promiscuo, e del 20% degli acquisti da parte di società. Le nuove regole non fanno distinzione tra utilitarie e auto di lusso, visto che non tiene conto delle emissioni. Anzi paradossalmente un'auto elettrica di lusso o una supercar può essere tassata meno di un'utilitaria base alimentata a benzina o gasolio. 1 marzo 2025 (modifica il 1 marzo 2025 | 07:53)

Tab.1 Coefficiente costi annuali 2024-2025 per dipendenti a azienda (in €)

CATEGORIA AUTOMOBILE	DIPENDENTE: ONERI FISCALI E CONTRIBUTIVI			AZIENDA: CONTRIBUTIONE INPS			DIPENDENTE AZIENDA: VARIAZIONE TOTALE	
	2024 EMISSIONI CO2	2025 ALIMENTAZIONE	2024 2025 VARIAZIONI	2024 2025 VARIAZIONI	2024 2025 VARIAZIONI	2024 2025 VARIAZIONI		
0-60	Elettrica	1.068	444	-523	616	256	-360	-583
0-60	Ibrida Plug-in	1.313	1.093	-221	758	631	-127	-348
61-160	Motore termico*	1.380	2.392	1.012	796	1.380	584	1.596
161-190	Motore termico*	2.249	3.376	1.127	1.872	1.948	76	205
191 e oltre	Motore termico*	5.343	4.361	-982	3.084	2.673	-411	-1.124

Dipendente settore commercio, azienda con 50 addetti, residente a Roma, riproduzione annua forata 120 mila euro al netto del benefit. Autovettura nuova. () include la forata non plug-in.
Fonte: Elaborazione Aniasa Consulting

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

AUTO tecnica

Cerca
Cerca
articoli...

ABBONATI
ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

- NEWS
- AUTO
- TECNICA
- INDUSTRIA
- MOTORSPORT
- CLASSIC
- VEICOLI COMMERCIALI
- LE MOTO
- VIDEO

Home > Aftermarket > Barometro Aftermarket: i dati **ANFIA** per il 2024

Barometro Aftermarket: i dati **ANFIA** per il 2024

Di **Franco Daudo** - 2 Marzo 2025

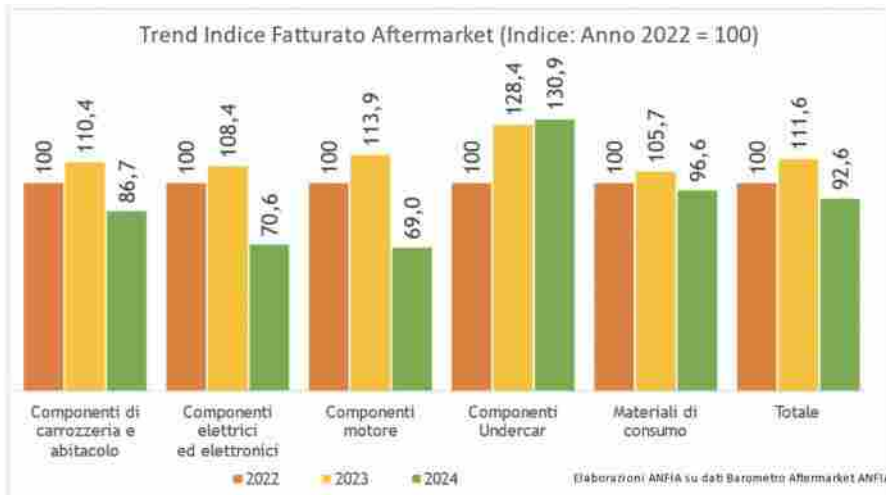


Immagine **ANFIA**

Indice dei contenuti

1. Immatricolazioni 2024 oltre 1,5 milioni
2. Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti **ANFIA**
3. Il futuro è elettrico, ma occorre flessibilità
4. Barometro Aftermarket in pillole

Il **Barometro Aftermarket** fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto.

Valuta il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM.

NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email*

Nome

Iscriviti

Ultimi Articoli

- Grifo d'Oro ASI 2025: un bando per i giovani designer**
2 Marzo 2025
- Barometro Aftermarket: i dati **ANFIA** per il 2024**
2 Marzo 2025
- Moto Guzzi V7 Sport: ad aprile a 10.999 €**
2 Marzo 2025
- Neue Klasse: a Monaco il BMW Group si prepara**
2 Marzo 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Quest'ultimo **registra una crescita del 2,4% nel 2024 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo dell'11,6% rispetto al 2022.**

L'incremento più significativo è avvenuto nel secondo trimestre (+6,3%).

Variazione positiva, ma più contenuta anche nel primo (+2,3%) e nel quarto (+1,1%) trimestre, mentre il terzo registra una lieve flessione (-0,3%).

Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva.

L'aumento più significativo è quello dei componenti di carrozzeria e abitacolo (+8,5%) – che avevano chiuso il 2023 a +10,4% – seguiti dai componenti elettrici ed elettronici (+6,3%), a +8,3% nel 2023, e dai componenti motore (+5,6%), che avevano registrato un aumento del 13,9% nel 2023, mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti undercar (+2%), dopo il +28,3% del 2023, e per i materiali di consumo (+0,5%), che avevano chiuso il 2023 a +5,7%.

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 2024	
FAMIGLIE PRODOTTO	VAR% FATTURATO 2024/2023
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	+8,46
Componenti Elettrici e Elettronici	+6,34
Componenti Motore	+5,56
Componenti Undercar	+1,99
Materiali di Consumo	+0,50
TOTALE	+2,36

Immagine ANFIA

Immatricolazioni 2024 oltre 1,5 milioni

Il **Barometro Aftermarket** ha indicato che l'anno passato, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,56 milioni di immatricolazioni, lo 0,5% in meno rispetto al 2023 e il 18,7% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia.

In tema di alimentazioni, nel 2024 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%.

Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,1%, con una quota del 40%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023).

Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano una flessione dell'1%, con una quota del 4,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) calano del 24,4%, rappresentando il 3,3% delle immatricolazioni da inizio anno.

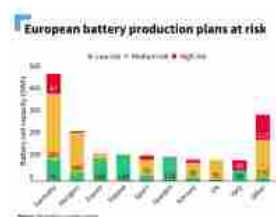
Infine, le auto a gas crescono dell'1,2%, mentre le sole vetture a GPL aumentano dell'1,7%; insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha

BMW Motorrad: sconto per l'acquisto del BMW CE 02

2 Marzo 2025

Articoli correlati



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

chiuso il 2024 in crescita del 6,5% rispetto al 2023.

Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA:

"Grazie ad un rialzo sia nel primo (+4,2%) che nel secondo semestre, seppur lieve (+0,4%), il fatturato italiano dei ricambi automotive si conferma positivo per il quarto anno consecutivo".

"Si stabilizza la crescita (+2,4% contro il +11,6% del 2023), scontando definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM, che gli effetti inflazionistici legati alle materie prime ed ai trasporti via mare".

"A fronte di un mercato delle auto nuove in stallo e di un incremento delle vendite dell'usato, l'età media del parco circolante nel nostro Paese rimane alta: a fine 2023, in peggioramento rispetto al 2022 per tutte le alimentazioni, era di 12 anni e 10 mesi, con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni (Fonte ACI)".

"Le necessità di manutenzione dei veicoli in circolazione non può quindi che favorire le attività di officina, che, a detta degli operatori (Fonte: Osservatorio Autopromotec), a giugno, luglio e agosto 2024 hanno registrato i più alti livelli degli ultimi cinque anni".

"E' un momento di grande e rapida trasformazione per tutta la filiera automotive, che, stretta dalle regolamentazioni europee per la decarbonizzazione della mobilità, è alle prese con la riconversione produttiva e con ingenti investimenti in R&I e capitale umano".

Il futuro è elettrico, ma occorre flessibilità

"L'elettrico rimarrà una tecnologia centrale per la mobilità del futuro, pur trovandoci ora in una fase interlocutoria con le istituzioni UE che speriamo possa introdurre delle flessibilità utili a valorizzare tutti i carbon neutral fuels, secondo il paradigma della neutralità tecnologica".

"Per l'aftermarket – che, oltretutto, intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto questo tipo di cambiamenti – data anche l'età media del parco auto italiano ormai prossima ai 13 anni, è difficile avere un quadro chiaro circa l'impatto di queste novità, anche considerando che, in Italia, i numeri delle auto elettriche in manutenzione e riparazione presso operatori indipendenti sono ancora bassi, per via dei livelli di mercato e anche delle estensioni di garanzia applicate dalle Case auto".

"Sapendo, tuttavia, che il futuro sarà sicuramente diverso dall'oggi, perlomeno in UE, il comparto non può che continuare ad evolversi, per mantenersi competitivo".

"Il post-vendita sta quindi investendo sia in tecnologie digitali sia in tecnologie green, con l'obiettivo di rispondere ad una nuova generazione di automobilisti-consumatori offrendo una sempre più ampia gamma di prodotti e servizi – anche di formazione e supporto per i clienti – di qualità ed economicamente sostenibili".

Barometro Aftermarket in pillole

E' una rilevazione statistica mensile interna ad ANFIA, nata nel 1999 per rispondere all'esigenza delle aziende della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti dell'Associazione, di avere un indicatore dei trend del mercato del ricambio.

Nel corso degli anni, ANFIA ha creato un gruppo di lavoro in cui sono stati messi a fattor comune 280 prodotti suddivisi per 5 famiglie prodotto:

- Carrozzeria ed abitacolo,
- Elettrici ed elettronici,
- Componenti Motore,
- Componenti Undercar,
- Materiali di Consumo.

La suddivisione del dato generale in macro-famiglie rappresenta un'informazione aggiuntiva molto utile alle imprese partecipanti alla rilevazione, in particolare alle aziende multi-prodotto, dando la possibilità di confrontare i propri risultati di mercato con quelli indicati dai trend di più famiglie prodotto diverse.

Il fatturato delle aziende della Sezione Aftermarket che oggi partecipano alla rilevazione – inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM – garantisce un buon grado di attendibilità del Barometro, essendo proporzionato all'andamento delle vendite generali dell'intero mercato.

[Anfia](#) [barometro aftermarket](#) [Immatricolazioni](#) [ricambi](#)

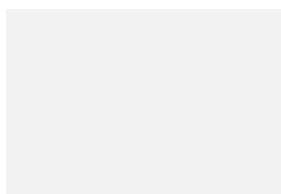
[Articolo precedente](#)

Moto Guzzi V7 Sport: ad aprile a 10.999 €

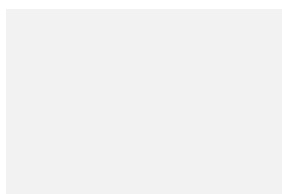
[Articolo successivo](#)

Grifo d'Oro ASI 2025: un bando per i giovani designer

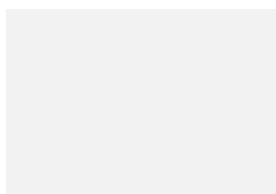
ALTRO DALL'AUTORE



[Grifo d'Oro ASI 2025: un](#)



[Barometro Aftermarket: i dati](#)



[Moto Guzzi V7 Sport: ad](#)



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

IL MONDO DI TRUMP: I DAZI COLPISCONO 4,3 MILIARDI DI EXPORT

24 ORE
Radiocor

Vavassori (Anfia): 'Negoziare ma attenzione al gas' (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 2 mar - Due ordini di grandezza diversi, ma che in entrambi i casi valgono per i produttori italiani miliardi di euro di bilancia commerciale in attivo, poco meno di un miliardo per i componenti automotive, poco piu' di tre miliardi per gli autoveicoli.

Nonostante i volumi produttivi al lumicino in Italia e nonostante il segno meno registrato dalle esportazioni, gli Stati Uniti rappresentano un mercato di riferimento per il settore, sono la prima destinazione estera per le auto prodotte in Italia e la prima piazza extra Ue per i componentisti. I dazi imposti dall'Amministrazione Trump dunque rischiano di gravare su un flusso di esportazioni complessivo che vale 4,3 miliardi e una bilancia commerciale che ne vale 4.

'Ci aspettiamo che si apra con gli Stati Uniti una fase negoziale - sottolinea Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera automotive -; si tratta intanto di dazi non ostativi, come quelli posti sulle auto elettriche cinesi, ne' sono dazi perequativi come quelli imposti dall'Ue alle auto cinesi per i sussidi ricevuti dalle case produttrici, si tratta di dazi negoziali, imposti un po' con la logica della 'pistola fumante' per aprire altre partite come quella del gas e della difesa'.

Certo, i rischi a carico ad esempio del comparto delle auto sportive esiste eccome - 'Sostenere il 'Buy American' vuol dire anche compra una Corvette invece di una Ferrari' ragiona Vavassori - ma una minaccia altrettanto concreta, secondo il presidente di Anfia, arriva dalla questione energetica e dalla quota di gas che gli Usa potrebbero imporre all'Europa.

'Proprio la variabile energetica rischia di rappresentare una ulteriore variabile negativa a carico della competitivita' delle imprese italiane ed europee' aggiunge Vavassori. Tutto questo in un contesto dove la sfida industriale per l'Europa resta la decarbonizzazione e l'elettrificazione di buona parte delle sue flotte marcianti.

Le esportazioni di componentistica, a livello complessivo per l'Italia, sono diminuite l'anno scorso (da gennaio a novembre) a quota 23 miliardi, ossia -2,8% rispetto al 2023.

La direttrice delle esportazioni verso il mercato americano ha perso l'anno scorso oltre il 15% di valore, che si somma ad un'altra contrazione di pari entita' registrata nel 2023 rispetto al 2022. A determinare il trend negativo e' stata anche la variabile motori, cioe' la netta discesa, nell'ultimo biennio, della produzione di motori di alta cilindrata destinati al mercato americano. Nonostante questo freno gli Usa rappresentano ad oggi il 5% delle esportazioni di componenti auto Made in Italy, erano al 7,4% nel 2022. Sul fronte della automobili, la contrazione delle esportazioni e' stata molto piu' pesante, sia in termini di unita' (-65%) che di valore (-29%). Gli Usa pero' restano il primo mercato per le auto italiane, assorbono il 27% delle esportazioni di automobili (in valore), il 19% considerando anche i veicoli commerciali, nonostante i volumi esportati si siano piu'

che dimezzati, lasciando pero' la bilancia commerciale in positivo per 3 miliardi.

'L'Italia esporta verso gli Usa auto come le Dodge Hornet fatte a Pomigliano e modelli nell'alto di gamma - spiega Miriam Sala responsabile dell'Ufficio Studi di Anfia - c'e' da dire che la componentistica in generale resiste meglio ma riflette la contrazione dei volumi produttivi dei paesi destinatari, Usa e Germania in testa. Negli Stati Uniti la produzione di auto 'sedan' classiche non arriva ai due milioni, il grosso dei volumi e' fatto da suv e pick up, classificati nei commerciali leggeri'.

Filomena Greco

(RADIOCOR) 02-03-25 13:12:31 (0267) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Ferrari	450,00	+1,15	17.35.36	435,40	450,20	437,60

TAG

**EUROPA GERMANIA ITALIA AMERICA DEL NORD
STATI UNITI D'AMERICA FERRARI PRODUZIONE ECONOMIA
INDICATORI ECONOMICI EXPORT ITA**

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

condividi l'articolo



Secondo i dati diffusi oggi da Acea, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.271 unità, il 2,1% in meno rispetto a gennaio 2024. «Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. «A gennaio, infatti, dei cinque major market (incluso UK) soltanto la Spagna registra una crescita (+5,3%). In calo, invece, Francia (-6,2%) e Italia (-5,8%), seguite da Germania (-2,8%) e Regno Unito (-2,5%). Apprezziamo l'avvio dei lavori dell'iniziativa 'Strategic Dialogue on the Future of the European Automotive Industry' voluta dalla Presidente von der Leyen e il cui incontro di kick-off si è svolto il 30 gennaio scorso, e chiediamo fortemente che il relativo Piano d'azione che verrà presentato il prossimo 5 marzo tenga conto anche delle istanze promosse da ANFIA insieme a CLEPA e alle altre associazioni europee del settore».

«Per garantire una transizione pulita e razionale e infatti necessario revisionare i regolamenti sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri e pesanti abbracciando il paradigma della neutralità tecnologica e introducendo delle flessibilità che consentano di attribuire il giusto valore al contributo dei carbon neutral fuels; prevedere un piano di incentivazione pluriennale e paneuropeo per la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, da applicare nei singoli Paesi UE; introdurre misure a

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Usa, Trump annuncia cambio di rotta su auto elettriche: «Annulerò il mandato sulle auto green»



IL GIUDIZIO
Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futuro motori

sostegno della competitività delle imprese, ad esempio rendendo più accessibili i costi dell'energia e supportando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sulle nuove tecnologie», sottolinea Vavassori.

Nell'area UE+EFTA+UK, a gennaio risultano in crescita le auto BEV (+37,3%, con il 16,7% di quota) e le ibride tradizionali (+16,9%, con il 34,9% di quota), mentre le ibride plug-in - evidenzia **Anfia** - calano del 6,4% (con il 7,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 475.761 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 59,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 24,3% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 141.051 unità a gennaio, in aumento del 22,4% e con una quota del 21,1%. In Italia, i volumi totalizzati a gennaio 2025 si attestano a 133.731 unità (-5,8%). Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono gennaio in calo del 17%, con una quota di mercato del 26,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-41,6% su gennaio 2024), con una quota del 9,6% (per la prima volta sotto il 10% di quota mensile da novembre 1994).

Le autovetture elettrificate rappresentano il 53,3% del mercato di gennaio, con volumi in aumento (+16,9%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 10,6% nel mese, con una quota di mercato del 44,6%. Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% nel mese (quota di mercato: 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5% e fanno segnare +126,2% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 21%, con il 3,6% di quota di mercato nel mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che, da sole, calano del 12,2% rispetto a gennaio 2024). Considerando anche le metano, il calo è più significativo ed è del 13,5%.



condividi l'articolo



Domenica 2 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 08:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Usa, Trump annuncia cambio di rotta su auto elettriche: «Annullerò il mandato sulle auto green»



Panetta, nell'auto problema strutturale non solo concorrenza Cina. Governatore Bankitalia, pesa anche incertezza su futura motori



Vavassori (Anfia): «Revisionare regolamenti sul calo emissioni CO2 veicoli»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



WEC: Porsche in difficoltà nella 1812 km del Qatar, si punta il dito sul BoP



Ferrari in agguato in Bahrain: la McLaren sembra in vantaggio, Antonelli molto consistente con la Mercedes



Test a Sakhir, 6° turno finale: Russell mette in riga Verstappen, Leclerc critica la Ferrari SF-25

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

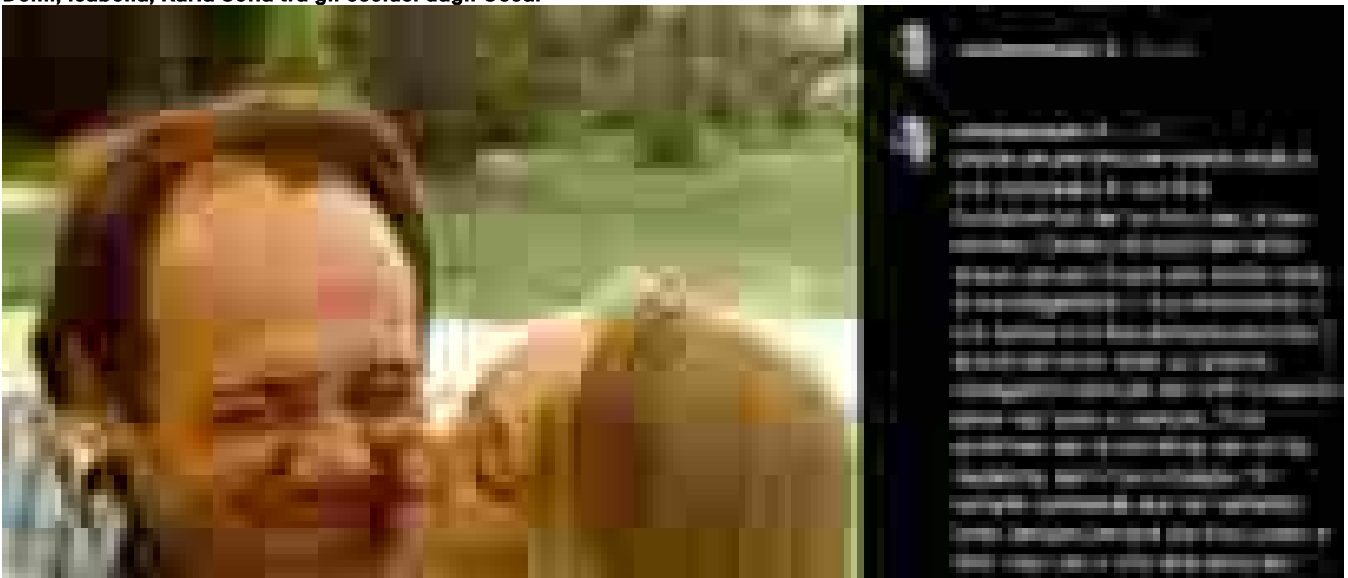
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Demi, Isabella, Karla Sofia tra gli esclusi dagli Oscar



Carlo Verdone ricorda Eleonora Giorgi: 'Sarai sempre sempre nel mio cuore'

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



FOTO | Oscar 2025, i premiati della 97/a edizione



Altri 16 geni collegati al rischio di Alzheimer



Dormire 7-9 ore a notte per anni segreto per vivere a lungo

Temi caldi Papa Oscar Eleonora Giorgi Ucraina Trump / **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga ::

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il mercato delle auto cala ancora, bene ibride ed e-car

Stellantis cala del 14,1%. Bene la C3, è l'elettrica più venduta

TORINO, 03 marzo 2025, 20:16

Redazione ANSA



↑ immatricolazioni - RIPRODUZIONE RISERVATA

Il mercato dell'auto continua a registrare una performance negativa anche a febbraio, mese che chiude con 137.922 immatricolazioni, in calo del 6,3% sullo stesso mese del 2024. Complessivamente nei primi due mesi dell'anno le auto vendute sono state 271.638 con una contrazione del 6,1%. Il Centro Studi Promotor parla di "prospettive preoccupanti" anche alla luce delle previsioni dei concessionari che parlano di una raccolta di ordini bassa a febbraio, con una scarsa affluenza di visitatori nelle show room.

Mese in rosso per Stellantis che ha immatricolato 41.931 auto, il 14,1% in meno dello stesso mese del 2024 e ha una quota di mercato pari al 30,4% rispetto al 33,1% di un anno fa.

Segnali positivi arrivano comunque dalla Nuova Citroën C3, che secondo l'elaborazione di Dataforce, è il modello elettrico più venduto in Italia nel mese con l'8,96% di quota. Bene anche la Jeep Avenger che rimane il SUV più venduto, mentre Fiat, con una quota complessiva del 12% certo lontana dai tempi d'oro, mantiene il primato tra i marchi

La novità per l'Italia riguarda il peso delle auto elettrificate, dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev e Phev: rappresentano quasi due terzi - sottolinea **l'Anfia** - delle immatricolazioni a febbraio, mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo. Le auto a benzina a febbraio sono in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%, mentre le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nei due mesi le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

Le auto mild e full hybrid aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulato crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di auto ricaricabili (le Bev completamente elettriche e le Phev ibride ricaricabili con la spina) aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%); nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024).

Fiat brand numero uno sul mercato italiano, nuova Citroën C3 l'elettrica più venduta in Italia

Fiat inizia il 2025 consolidando il suo ruolo di marchio più venduto nel mercato italiano: in base all'elaborazione di Dataforce, ha fatto registrare 18.465 vetture e veicoli commerciali pari a una quota complessiva del 12%. Dall'inizio dell'anno ha immatricolato 37.627 vetture e veicoli commerciali pari a una quota del 12,4% "grazie anche - sottolinea Stellantis - all'efficacia del Piano Italia Fiat, un programma di azioni commerciali straordinarie che hanno reso le vetture Fiat accessibili a tutti gli italiani in linea con il Dna del marchio e che si concluderà alla fine del mese di marzo".

La Pandina ha contribuito a questi risultati con 11.902 immatricolazioni a febbraio, confermandosi la vettura più venduta in Italia staccando largamente la seconda. Prodotta nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, la Pandina si affianca alla sorella maggiore Grande Panda che arriverà ufficialmente nel mese di marzo in tutte le concessionarie della rete italiana Fiat e che segna il ritorno dopo diversi anni del marchio nel segmento B. Si concretizza quindi - afferma Stellantis - il piano strategico che Fiat ha annunciato durante il suo 125esimo anniversario e che porterà il marchio italiano a consolidare la sua posizione di guida del mercato in Italia e in altri mercati, attraverso il completo rinnovamento della gamma di prodotto nei prossimi anni. Risultati in continua crescita anche per Fiat 600 che con 1.942 immatricolazioni ottiene il suo miglior mese dal lancio. Per quanto il riguarda il mercato dei veicoli commerciali, Fiat Professional è il primo marchio in Italia con oltre 3.700 veicoli pari al 24,6% di quota di mercato.

La Nuova Citroën C3, secondo l'elaborazione di Dataforce, è il modello elettrico più venduto in Italia nel mese con l'8,96% di quota. Questo risultato - sottolinea Stellantis - proietta la quota di mercato di Citroën al 9,6% nel comparto Bev, dove Citroën è in seconda posizione per il secondo mese consecutivo e rafforza la strategia del brand verso una mobilità sostenibile e accessibile.

Continua anche - mette in rilievo Stellantis - il successo della Nuova Citroën C3, che si posiziona come il terzo modello più venduto in assoluto nel mercato italiano e il primo modello a benzina più richiesto.

Per approfondire

 Agenzia ANSA

A febbraio Jeep Avenger SUV leader in Italia - Industria e Analisi - Ansa.it

Secondo l'elaborazione di Dataforce, anche nel 2025 Jeep Avenger conferma "il suo ruolo di protagonista assoluto nel mercato automobilistico italiano". Lo sottolinea Stellantis. (ANSA)



3 marzo 2025

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 17°C



askanews

HOME POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali: LIBIA/SIRIA | ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024 | EUROPA BUILDING | FESTIVAL SANREMO 2025



SPETTACOLO VIDEONEWS

Daredevil: Rinascita è la nuova attesa serie di Marvel Television

3 MARZO 2025

ECONOMIA MOTORI

Auto, Anfia: a febbraio bene bev e plug-in +36%, attesa per Piano Ue

Positivi progressi nel mitigare molte case su periodo 2025-2029

MAR 3, 2025 Auto

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

177.998 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 3 mar. (askanews) – I dati delle immatricolazioni (-6,28% a febbraio, settimo ribasso mensile consecutivo) “dimostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell’elettrico e chi solo quella dei motori Ice, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev e phev), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli viepiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea”. Così Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#).

“Ovviamente, mentre commentiamo questi dati, tutta la nostra attenzione è rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d’azione per l’Automotive che la Commissione Ue si appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo”.

“A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non-compliance). Parimenti, registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà”, conclude Vavassori.

Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di febbraio in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nel cumulato 2024, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulato crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (bev e phev) aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%); nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024).

Nel dettaglio, le auto elettriche (bev) hanno una quota del 5% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 38,2% a febbraio e del 70,9% nel cumulato. Le ibride plug-in (phev) aumentano del 33,3% a febbraio e nel cumulato del 27,6%. Esse rappresentano il 4,4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,1% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di febbraio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo, -4,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 10,1%.



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Libia/Siria	Chi siamo
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Asia	La Redazione
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Nomi e Nomine	Area Clienti
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Crisi Climatica	Disclaimer e
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	G7 Italia 2024	Privacy
Sport	Technofun	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	Europa Building	Informativa
Sociale	Agrifood	Info e Imprese	Giulia	Trentino Alto	Festival Sanremo	Cookie
Cultura	Turismo	PCM - Attività	Lazio	Adige	2025	Whistleblowing
Spettacolo	Motori	di Governo	Liguria	Umbria		Pubblicità
Videonews	Moda		Lombardia	Valle d'Aosta		
			Marche	Veneto		

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

AUTO ITALIA: ANFIA, SETTIMO RIBASSO CONSECUTIVO, ATTENZIONE A PIANO AZIONE UE

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 03 mar - Nel secondo mese dell'anno "permane una performance negativa del mercatoauto italiano, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo". Così Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), ha commentato i dati sulle immatricolazioni di febbraio, sottolineando che i numeri "mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori Icc, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev e Phev), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli vieppiu' elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea". Vavassori ha spiegato che "tutta la nostra attenzione e' rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d'azione per l'automotive che la Commissione Ue si appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo. A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di noncompliance)". Allo stesso tempo, "registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sara' preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al 2035 che avra' come principio chiave quello della piena neutralita' tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significhera'", ha detto. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di febbraio in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nel cumulo 2024, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulo crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%.

Ars

(RADIOCOR) 03-03-25 18:47:27 (0611) 5 NNNN

TAG**POLITICA ISTITUZIONI UE COMMISSIONE ITA**



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > [economia](#)

AUTO, IMMATRICOLAZIONI FLETTONO ANCHE A FEBBRAIO



(Teleborsa) - A febbraio sono state immatricolate **137.922 autovetture a fronte delle 147.170** iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **6,28%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di

proprietà sono stati 498.103 a fronte di 476.067 passaggi registrati a febbraio 2024, con un aumento del 4,63%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 636.025, ha interessato per il 21,68% vetture nuove e per l'78,32% vetture usate.

"Continua la preoccupante flessione del mercato autovetture italiano:

nel mese di febbraio le immatricolazioni si sono attestate a 137.922 unità, quasi 9.300 vetture in meno rispetto alle 147.170 di febbraio 2024 (un calo del 6,3%), che aveva però un giorno lavorativo in più. Il primo bimestre dell'anno si chiude quindi con 271.638 immatricolazioni, in calo del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, ma con un pesante -21,0% rispetto al 2019", sottolinea UNRAE.

Nel mese di febbraio la quota di auto elettriche pure (BEV) si attesta solo al 5,0%, in crescita rispetto al 3,4% di febbraio 2024, che risentiva dell'attesa dell'avvio degli incentivi, ma in linea con il 5,0% di gennaio. Le auto ibride plug-in (PHEV) salgono al 4,5% rispetto al 3,6% di gennaio e al 3,2% di febbraio 2024. Complessivamente, le auto elettrificate (ECV) raggiungono una quota di mercato del 9,5%.

UNRAE ricorda che lo scorso 26 febbraio è stato presentato il Clean Industrial Deal, la Comunicazione della Commissione Europea finalizzata ad accelerare al tempo stesso la decarbonizzazione e, in linea con il Rapporto Draghi, la competitività dell'industria europea. Contrariamente alle dichiarazioni iniziali del Vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné, il documento non contiene misure specifiche per il rilancio del settore automotive ma si limita a menzionare alcune iniziative, come ad esempio il Piano d'Azione per il settore automobilistico, che sarà presentato il prossimo 5 marzo. Da queste primissime indiscrezioni sul 'Piano d'Azione' della Commissione Europea" dichiara **Michele Crisci**, Presidente di UNRAE **"non sembrano ancora emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione"**.

"Nel secondo mese dell'anno permane una performance negativa del mercato auto italiano, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA**.

I dati delle immatricolazioni "mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi

sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori ICE, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle BEV e PHEV), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli viepiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea".

Ovviamente, mentre commentiamo questi dati, "tutta la nostra attenzione è rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d'azione per l'Automotive che la Commissione UE si appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo.

A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non-compliance). Parimenti, registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al **2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà**".

"Il calo delle immatricolazioni nel primo bimestre 2025 è del 14,9% rispetto ai livelli ante-crisi, cioè rispetto al 2019. A ciò si aggiunge che le prospettive per i prossimi mesi non appaiono positive". Lo sottolinea il **Centro Studi Promotor**. Ben il 79% dei concessionari interpellati nel quadro della sua consueta indagine congiunturale mensile sul mercato dell'auto in Italia, ha dichiarato che in febbraio la raccolta di ordini è stata bassa, l'84% giudica bassa anche l'affluenza di visitatori nelle show room dei concessionari.

(TELEBORSA) 03-03-2025 18:51

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

089849

Piano europeo per l'auto: non e' ancora uscito, ma gia' non piace

Il documento verrà presentato il 5 marzo e darà le indicazioni da rispettare per l'automotive in Europa. immagine

Nessun passo indietro sull'elettrificazione, ma von der Leyen dice che ci saranno 3 anni anziché 1 per adeguarsi sugli standard di Co2 delle auto. Il 5 marzo la Commissione Ue presenterà la strategia per il futuro dell'automotive. Dalle indiscrezioni trapelate non ci saranno passi indietro rispetto agli obiettivi del Green Deal. Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea.

ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica). **COSA ASPETTARSI DAL PIANO EUROPEO PER L'AUTOMOTIVE** Rimarrà lo stop alla vendita di auto a combustione interna fissato per il 2035. Nessuna apertura sui biocarburanti né per l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi. L'unica apertura sembra essere l'emendamento proposto dalla presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen per una maggiore flessibilità sugli obblighi di riduzione della CO2: C'è una chiara richiesta di maggiore flessibilità sugli obiettivi di Co2. Il principio chiave è l'equilibrio: da un lato abbiamo bisogno di prevedibilità ed equità nei confronti di chi ha fatto con successo i compiti a casa, dall'altro dobbiamo ascoltare la voce di chi chiede più pragmatismo in tempi difficili. I target rimarrebbero invariati, ma con 3 anni invece di 1 per adeguarsi. La cosa paradossale è che il Partito popolare europeo, lo stesso di von der Leyen, nonché il partito con più seggi al Parlamento europeo, è critico verso il ban del 2035. Un obiettivo che viene definito irrealistico e che dovrebbe essere cambiato in nome della neutralità tecnologica. Difficile capire perché non si riesca a modificare ciò che, a parole, nessuno vuole. Forse perché gli investimenti fatti sull'elettrico non possono essere ignorati. A questo proposito, nel piano europeo per l'automotive si intende rafforzare la domanda di auto elettriche con alcune misure: stabilire delle linee guida per tutti i 27 paesi UE per sostenere gli incentivi nazionali all'acquisto. Promozioni del leasing sociale alla francese e del mercato dell'usato. Incentivare il rinnovo delle flotte aziendali in chiave elettrica. Pacchetto legislativo Battery Booster per rafforzare l'industria europea delle batterie. L'obiettivo è costruire una forte base produttiva europea per le celle e i componenti delle batterie, sostenendo gli impianti di produzione e riciclo delle batterie situati in Europa. Le aziende straniere potranno beneficiare di questi incentivi solo collaborando con partner europei. Il piano prevede anche la creazione di una European Connected and Autonomous Vehicle Alliance, che riunirà stakeholder europei del settore automobilistico per realizzare l'auto a guida autonoma. L'obiettivo è accelerare l'innovazione e la competitività europea in questo campo tramite una collaborazione più stretta tra i diversi attori del settore. Abbiamo parlato di: Europa

Auto, Anfia: A febbraio -20,9% immatricolazioni veicoli a benzina, -36,4% diesel

03 Marzo 2025

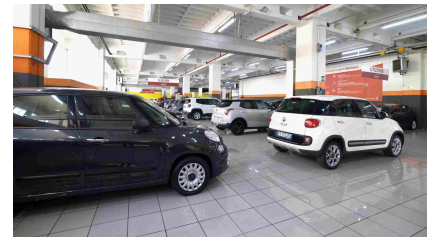
A febbraio le autovetture a benzina vedono il mercato di febbraio in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nel cumulato 2024, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%. Lo comunica [Anfia](#).

Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulato crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%); nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 38,2% a febbraio e del 70,9% nel cumulato. Le ibride plug-in (PHEV) aumentano del 33,3% a febbraio e nel cumulato del 27,6%. Esse rappresentano il 4,4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,1% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di febbraio, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo, -4,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 10,1%. Nel primo bimestre 2025, le alimentate a gas costituiscono il 10% del mercato.



Ti potrebbe interessare anche



Auto, le immatricolazioni in Ue a gennaio

25 Febbraio 2025 di Redazione

Secondo Acea, a gennaio 2025 sono diminuite del -2,6%. In particolare, i principali mercati dell'Unione hanno registrato un calo: Francia (-6,2%), Italia (-5,8%) e Germania (-2,8%).



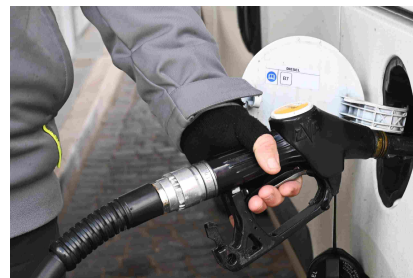
INFOGRAFICA INTERATTIVA
Auto, Fiat il marchio che ha venduto di più a febbraio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

11 Marzo 2024 di Redazione

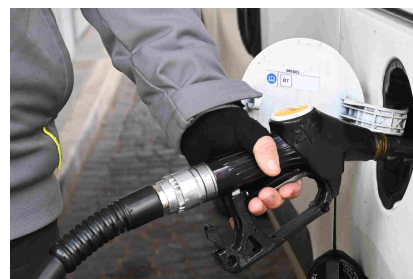
I dati **Anfia** sulle immatricolazioni di auto a febbraio in Italia per marchi



INFOGRAFICA INTERATTIVA Carburanti, i prezzi di benzina e diesel corrono ancora

18 Aprile 2024 di Redazione

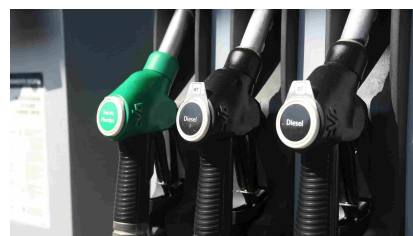
I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy: l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia con la benzina a 1,960 euro/litro,



INFOGRAFICA INTERATTIVA Carburanti, continua il calo dei prezzi benzina e diesel in Italia

20 Maggio 2024 di Redazione

I dati sono quelli del Ministero delle imprese e del Made in Italy



INFOGRAFICA INTERATTIVA Carburanti, ripresa la corsa dei prezzi di benzina e diesel

24 Giugno 2024 di Redazione

I dati del Ministero delle imprese e del

Made in Italy: fuori dalle autostrade, l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia con la benzina a 1,893 euro/litro



Podcast 2/ Cop29, cosa è successo a Baku in due settimane molto intense



Iscriviti alla newsletter di GEA



Privacy Policy. *



GREEN ECONOMY AGENCY

Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.

WITHUB

Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

< FATTIA MOTORE

Transizione energetica, PPE: “Irrealistico l’obiettivo di porre fine alle vendite di auto a combustione”



Dalla Homepage

Il Partito Popolare Europeo, che sostiene la Von Der Lyen, auspica la revoca del divieto al 2035, “in favore della neutralità tecnologica”

di F. Q. | 3 MARZO 2025



PPE

TRANSIZIONE ECOLOGICA

UNIONE EUROPEA

“Il **bando** delle nuove **auto termiche** programmato per il 2035 deve essere **cancellato**“. Questa è la posizione ufficiale del **Partito Popolare Europeo**, principale schieramento politico al Parlamento Ue: “L’obiettivo di porre fine alle vendite di auto con motore a combustione interna entro il 2035 sembra più **irrealistico** che mai. Il prossimo divieto ai motori a combustione interna dovrebbe essere revocato per riflettere la neutralità tecnologica”.

Un messaggio forte, soprattutto alla Presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**, impegnata in un dialogo strategico con le aziende dell’automotive continentale, sempre più in crisi. Il prossimo **5 marzo** sarà presentato un piano d’azione a riguardo, ma le prime **bozze** trapelate hanno fatto storcere il naso a molti attori, incluso il Ppe, che già aveva criticato le politiche della Commissione per la **decarbonizzazione** del settore trasporti.

“Con 13 milioni di posti di lavoro, 255 fabbriche e 15 milioni di veicoli prodotti

MONDO

Auto sulla folla a Mannheim: due morti e 25 feriti, alcuni gravi. Arrestato il conducente

Di F. Q.



MONDO

Usa: “L’intesa sui minerali con Zelensky non è più sul tavolo”. E oggi Trump discute lo stop alle armi. Londra smentisce Macron: “Non c’è accordo su una tregua”

Di F. Q.



ECONOMIA & LOBBY

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ogni anno, che rappresentano fino al 7% del Pil dell'Ue, non è esagerato dire che l'**industria automobilistica** sia il cuore pulsante della potenza industriale europea”, ribadisce il Ppe (che sostiene la von der Leyen), sottolineando che “purtroppo, questo cuore pulsante è in difficoltà, progressivamente minato da diversi fattori economici e da passi falsi politici dalle conseguenze disastrose”.

Per il **Partito Popolare Europeo**, “non si tratta solo della perdita di posti di lavoro, ma della **sovranità** stessa del nostro continente” e “devono essere l'industria, gli ingegneri e i ricercatori a decidere come raggiungere” i target di decarbonizzazione. “Il divieto dei motori a combustione interna, previsto per il 2035, dovrebbe essere revocato per riflettere la **neutralità tecnologica**, che storicamente è sempre stata un successo per la mobilità europea”, chiosa il Ppe: “Consentire un **mix di tecnologie** offre la flessibilità necessaria per raggiungere gli obiettivi climatici senza soffocare l'innovazione o danneggiare l'industria”.

Nei giorni scorsi era stata **l'Anfia**, l'associazione italiana della filiera automobilistica, a criticare una prima bozza del **Piano d'Azione** che sarà presentato il 5 marzo. “È incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di **Mario Draghi** nei suoi ripetuti interventi su questo tema”, ha sostenuto **Marco Stella**, presidente del Gruppo Componenti **Anfia** e vicepresidente Clepa: “Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale è cambiato”. Secondo **l'Anfia**, nella bozza manca “un ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità” che “contempli l'adozione del principio di neutralità tecnologica” e consenta l'utilizzo dei carburanti di origine non fossile a basso o nullo contenuto carbonico”.

I titoli della difesa decollano dopo le dichiarazioni dei leader europei sul riarmo. Leonardo +10%

Di F. Q.



Adn Kronos

14:38 - Pil: Boccia, 'con Meloni Italia ferma e aumentano tasse, costruiamo alternativa'

14:05 - Ucraina: Kiev, 'numerose vittime in attacco russo campo addestramento'

13:51 - Laureus Awards, Biles, Marchand e Duplantis in nomination

13:35 - Tumori, colorettale metastatico refrattario, ok Aifa a rimborsabilità nuova terapia

13:20 - Pd: Bettini, 'Astorre mi manca umanamente e politicamente, vicino a famiglia'

13:02 - Ue: Scuderi (Avs), 'in maggioranza e governo differenze esistenziali'

12:42 - Laureus Awards, Biles, Marchand e Duplantis in nomination

www.adnkronos.com

Community - Condividi gli articoli ed ottieni crediti

PPE

TRANSIZIONE ECOLOGICA

UNIONE EUROPEA

ARTICOLO PRECEDENTE

Bmw Italia e Federazione Italiana Tennis e Padel insieme per gli Internazionali BNL d'Italia

Gentile lettore, la pubblicazione dei commenti è sospesa dalle 20 alle 9, i commenti per ogni articolo saranno chiusi dopo 72 ore, il massimo di caratteri consentito per ogni messaggio è di 1.500 e ogni utente può postare al massimo **150 commenti alla settimana**. Abbiamo deciso di impostare questi limiti per migliorare la qualità del dibattito. È necessario attenersi **Termini e Condizioni di utilizzo del sito (in particolare punti 3 e 5)**: evitare gli insulti, le accuse senza fondamento e mantenersi in tema con la discussione. I commenti saranno pubblicati dopo essere stati letti e approvati, ad eccezione di quelli pubblicati dagli utenti in white list (vedere il punto 3 della nostra policy). Infine non è consentito accedere al servizio tramite account multipli. Vi preghiamo di segnalare eventuali problemi tecnici al nostro supporto tecnico La Redazione

Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio

A febbraio sono state immatricolate 137.922 autovetture a fronte delle 147.170 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del %. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di proprietà sono stati 498.103 a fronte di 476.067 passaggi registrati a febbraio 2024, con un aumento del 4,63%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 636.025, ha interessato per il 21,68% vetture nuove e per l'78,32% vetture usate. "Continua la preoccupante flessione del mercato



autovetture italiano: nel mese di febbraio le immatricolazioni si sono attestate a 137.922 unità, quasi 9.300 vetture in meno rispetto alle 147.170 di febbraio 2024 (un calo del 6,3%), che aveva però un giorno lavorativo in più. Il primo bimestre dell'anno si chiude quindi con 271.638 immatricolazioni, in calo del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, ma con un pesante -21,0% rispetto al 2019", sottolinea UNRAE. Nel mese di febbraio la quota di auto elettriche pure (BEV) si attesta solo al 5,0%, in crescita rispetto al 3,4% di febbraio 2024, che risentiva dell'attesa dell'avvio degli incentivi, ma in linea con il 5,0% di gennaio. Le auto ibride plug-in (PHEV) salgono al 4,5% rispetto al 3,6% di gennaio e al 3,2% di febbraio 2024. Complessivamente, le auto elettrificate (ECV) raggiungono una quota di mercato del 9,5%. UNRAE ricorda che lo scorso 26 febbraio è stato presentato il Clean Industrial Deal, la Comunicazione della Commissione Europea finalizzata ad accelerare al tempo stesso la decarbonizzazione e, in linea con il Rapporto Draghi, la competitività dell'industria europea. Contrariamente alle dichiarazioni iniziali del Vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné, il documento non contiene misure specifiche per il rilancio del settore automotive ma si limita a menzionare alcune iniziative, come ad esempio il Piano d'Azione per il settore automobilistico, che sarà presentato il prossimo 5 marzo. Da queste primissime indiscrezioni sul Piano d'Azione della Commissione Europea dichiara Michele Crisci, Presidente di UNRAE non sembrano ancora emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione. Nel secondo mese dell'anno permane una performance negativa del mercato auto italiano, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. I dati delle immatricolazioni "mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori ICE, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle BEV e PHEV), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli viepiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea". Ovviamente, mentre commentiamo questi dati, "tutta la nostra attenzione è rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d'azione per l'Automotive che la Commissione UE si appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo. A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non-compliance). Parimenti, registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema a l 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà". "Il calo delle immatricolazioni nel primo bimestre 2025 è del 14,9% rispetto ai livelli ante-crisi, cioè rispetto al 2019. A ciò si aggiunge che le prospettive per i prossimi mesi non appaiono positive". Lo sottolinea il Centro Studi Promotor. Ben il 79% dei concessionari interpellati nel quadro della sua consueta indagine congiunturale mensile sul mercato dell'auto in Italia, ha dichiarato che in febbraio la raccolta di ordini è stata bassa, l'84% giudica bassa anche l'affluenza di visitatori nelle show room dei concessionari.

News Prove Da Sapere Video Foto Saloni dell'auto Omni Furgone.it

Home News Attualità e mercato

Lo stop ai motori termici dal 2035 ha sempre più oppositori

Dai costruttori ai fornitori passando per i politici e gli ambientalisti. Un coro sempre maggiore chiede all'Ue di cambiare approccio



Foto di: Stellantis

Di: Fabio Gemelli
03 Marzo alle 15:38

Condividi

L'Europa non sembra proprio intenzionata a modificare lo stop alle auto a benzina e diesel fissato per il 2035. Fra due giorni, mercoledì 5 marzo, la Commissione europea presenterà un piano per sostenere l'auto elettrica già anticipato da un documento preliminare che per ora ha suscitato molte reazioni negative.

Il coro delle voci contrarie alla decisione dell'Ue di spingere il settore auto verso l'elettrificazione al 100% è variegato e va dalla politica alle associazioni di costruttori e fornitori del mondo dell'auto. Una serie di appelli che riportiamo qui assieme a quello che è emerso dal documento preliminare della Commissione

Le nuove misure della Ue per l'auto elettrica

La Commissione europea, come anticipa la Reuters, ha già pronto un pacchetto di misure dedicate all'auto elettrica che punta ad aiutare i costruttori europei nell'elettrificazione delle loro flotte e a rafforzare la loro competitività nei confronti dei più avanzati rivali cinesi e statunitensi. In particolare i punti principali del piano UE includono queste iniziative:

Più veicoli elettrici nelle flotte aziendali

Il piano suggerisce agli Stati membri dell'UE azioni concrete per accelerare l'adozione di EV nelle flotte aziendali, che rappresentano circa il 60% delle nuove immatricolazioni in Europa.

Nuovi incentivi per l'acquisto di auto elettriche

La Commissione lavorerà con i governi nazionali per individuare le migliori strategie di finanziamento per l'acquisto di auto elettriche. Questo piano di ecoincentivi europei era già stato auspicato da molte parti.

Esenzione dai pedaggi per i mezzi pesanti a zero emissioni

Si propone di eliminare i costi di transito per i camion elettrici per incentivarne l'adozione.

VIDEO

DI TENDENZA	
	Fiat Panda vs Fiat Grande Panda, cosa cambia esattamente?
	Come si guida una Land Rover Defender OCTA, il SUV da rally!
	Mazda 2 Hybrid (2025), perché comprarla e perché no

Particolare attenzione viene posta anche alla produzione europea di batterie per auto elettriche, un tema che la Commissione considera cruciale per mantenere alto il livello di competitività del settore nei confronti della produzione cinese e statunitense. Tra le prossime azioni preparate della UE in questo ambito si segnalano:

Maggiore contenuto europeo

La Commissione prevede di aumentare l'obbligo di utilizzo di materiali e componenti prodotti in Europa per le batterie delle auto elettriche vendute nel mercato UE.

Sostegno ai produttori di batterie

Saranno previsti incentivi anche per aziende straniere, a condizione che collaborino con imprese europee per lo sviluppo di competenze e tecnologie.

Fondi per il riciclo delle batterie

L'UE valuterà misure di finanziamento per impianti di riciclo, fondamentali per ridurre la dipendenza dalle materie prime importate.

A questo si aggiunge la volontà della Commissione di imporre nuove regole sugli investimenti stranieri, sempre nell'ottica di una maggiore protezione del settore.

Le reazioni delle associazioni di costruttori e fornitori

Anfia

Tra le prime reazioni a quanto trapelato sulla bozza della Commissione europea va riportata quella dell'italiana **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) che chiede un piano strategico forte in grado di salvare il settore auto in Europa e in Italia, "a partire da oggi, quindi con l'annullamento delle previste multe ai Costruttori europei".

Si parla ovviamente delle multe 2025 per il superamento dei nuovi limiti di CO2 che potrebbero valere anche 16 miliardi di euro alle case auto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'Anfia evidenzia poi la mancanza di alcuni importanti punti dal piano preliminare della Commissione e in particolare l'assenza di:
 il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità;
 questo deve necessariamente contemplare l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi;
 deve quindi essere consentito l'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio LCA;
 questi vettori energetici, unitamente all'idrogeno, serviranno ad alimentare i veicoli progressivamente elettrificati quali plug-in hybrid o dotati di range extender;
 è necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa;
 occorre ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali;
 occorre avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante UE secondo i criteri di basse o nulle emissioni e contenuto locale europeo attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO2, vero obiettivo della decarbonizzazione della mobilità;
 è necessario coordinare e semplificare l'attuale bulimia regolatoria europea, che non trova riscontro negli altri continenti che competono con noi;
 se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorzioni da parte di altri Paesi.

Acea

L'Acea (Associazione dei costruttori europei di automobili) chiede come prima cosa all'Europa la flessibilità sulle regole per le emissioni di CO2 per affrontare nel modo migliore la sfida della riduzione delle emissioni. In particolare sono due le azioni richieste dall'Acea alla Ue:
 Un'introduzione graduale con un obiettivo di riduzione del 90% nel 2025 e del 95% nel 2026.
 Un meccanismo di conformità basato sulla media per il periodo 2025-2029.
 I costruttori europei sottolineano come i tempi per la transizione energetica siano troppo stretti e irrealistici che pongono le case automobilistiche di fronte a una serie di scelte difficili come decidere se pagare multe, ridurre la produzione o vendere veicoli in perdita". L'Acea riprende poi le parole di Mario Draghi che in un suo report parla di "Mancanza di pianificazione da parte della UE che applica una politica climatica senza una politica industriale adeguata".

Il direttore di Acea, *Sigrid de Vries*, aggiunge:

"Dobbiamo ripensare il nostro approccio normativo, puntando su incentivi mirati. L'Europa dovrebbe essere la prima scelta per la produzione di veicoli a zero emissioni, ma per farlo serve un cambio di mentalità e una riforma radicale di come regoliamo e incentiviamo il settore"

Unrae

Tra le associazioni interessate alle nuove regole europee in arrivo per l'auto c'è ovviamente anche l'Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) che per voce del presidente Michele Crisci sottolinea:
 "È un dato positivo che si stia valutando l'introduzione di incentivi paneuropei, anziché affidarsi solo a misure nazionali che creano una frammentazione del mercato. Inoltre, accogliamo con favore la disponibilità della Commissione a introdurre della flessibilità nell'applicare le sanzioni per lo sfioramento dei target sulle emissioni di CO2. Chiediamo che questi interventi vengano definiti con tempestività e chiarezza, per evitare il rischio di effetti irreversibili".

I No della politica

Tra le voci da sempre contrarie alla scelta europea di dare l'addio alle auto con motore termico a partire dal 2025 c'è senza dubbio la Lega al Parlamento Europeo che solo Domenica 2 marzo ha inviato questa nota:
 "Azzerare le eco-follie del tutto elettrico, eliminare la messa al bando di motori benzina e diesel dal 2035, cancellare le multe previste. Lega e Patrioti pronti a presentare un documento per fermare Ursula Von der Leyen, da sempre sostenuta da Popolari e Socialisti, nei suoi euro-deliri anti-italiani."
 Poi oggi una nota della Lega, dopo l'annuncio di Ursula von der Leyen, recita: "Multe evitate, ci hanno ascoltato con grave ritardo. Adesso occorre azzerare la follia della messa al bando dei motori benzina e diesel dal 2035".

In realtà in Partito Popolare Europeo è da tempo schierato contro l'addio alle auto con motore a combustione, come ribadito da un post del Gruppo PPE con la foto del parlamentare *Flavio Tosi* che dice:
 "L'obiettivo di porre fine alla vendita delle auto a combustione entro il 2035 sembra, più che mai, del tutto irrealistico. L'imminente divieto del 2035 sui motori a combustione interna dovrebbe essere invertito per riflettere la neutralità tecnologica."

ULTIMI ARTICOLI
Il nuovo Commissario Straordinario dell'ACI è Tullio Del Sette 2ore fa-ATTUALITÀ E MERCATO
La prima Alfa Romeo Junior in divisa è per la Polizia Locale di Acquaviva delle Fonti 2ore fa-CURIOSITÀ
Volkswagen Crafter, ecco le versioni per il trasporto persone 3ore fa-VEICOLI COMMERCIALI
La prima supercar elettrica di AMG arriva presto 4ore fa-ANTICIPAZIONI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Transport & Environment

Di tono totalmente opposto è invece il commento di [Transport & Environment](#), il gruppo europeo di organizzazioni non governative che si batte per una mobilità più pulita e sostenibile che spinge invece per il mantenimento del promesso [addio del 2035 all'auto tradizionali](#).

È infatti [Julia Poliscanova](#), Senior Director, Vehicles & Emobility Supply Chains, che parla dei tre motivi per cui il Piano Automotive dell'UE dovrebbe mantenere invariati gli obiettivi di CO2 per le auto:

- Il mercato dei veicoli elettrici è in crescita, in parte grazie agli obiettivi di CO2. Ora non è il momento di fermarsi.
- Dobbiamo concentrarci sull'elettificazione delle flotte per aumentare la domanda.
- La vera crisi riguarda la capacità di produzione locale di batterie: è qui che serve un intervento urgente.

A proposito del temuto "stop termico" del 2035

I motori benzina e diesel
potrebbero sopravvivere dopo
il 2035

L'Europa chiude ai costruttori
auto, la revisione allo stop
termici nel 2026

Condividi Quest'articolo

o or l

Seguici

Chi siamo
Pubblicità
Contatti
Motor1
Via del Fornetto, 3
00149 Roma
Italia

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio

TELEBORSA

Publicato il 03/03/2025
Ultima modifica il 03/03/2025 alle ore 18:51



A febbraio sono state immatricolate **137.922 autovetture a fronte delle 147.170** iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **6,28%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di

proprietà sono stati 498.103 a fronte di 476.067 passaggi registrati a febbraio 2024, con un aumento del 4,63%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 636.025, ha interessato per il 21,68% vetture nuove e per l'78,32% vetture usate.

"Continua la preoccupante flessione del mercato autovetture italiano: nel mese di febbraio le immatricolazioni si sono attestate a 137.922 unità, quasi 9.300 vetture in meno rispetto alle 147.170 di febbraio 2024 (un calo del 6,3%), che aveva però un giorno lavorativo in più. Il primo bimestre dell'anno si chiude quindi con 271.638 immatricolazioni, in calo del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, ma con un pesante -21,0% rispetto al 2019", sottolinea UNRAE.

Nel mese di febbraio la quota di auto elettriche pure (BEV) si attesta solo al 5,0%, in crescita rispetto al 3,4% di febbraio 2024, che risentiva dell'attesa dell'avvio degli incentivi, ma in linea con il 5,0% di gennaio. Le auto ibride plug-in (PHEV) salgono al 4,5% rispetto al 3,6% di gennaio e al 3,2% di febbraio 2024. Complessivamente, le auto elettrificate (ECV) raggiungono una quota di mercato del 9,5%.

UNRAE ricorda che lo scorso 26 febbraio è stato presentato il Clean Industrial Deal, la Comunicazione della Commissione Europea finalizzata ad accelerare al tempo stesso la decarbonizzazione e, in linea con il Rapporto Draghi, la competitività dell'industria europea. Contrariamente alle dichiarazioni iniziali del Vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné, il documento non contiene misure specifiche per il rilancio del settore automotive ma si limita a menzionare alcune iniziative, come ad esempio il Piano d'Azione per il settore automobilistico, che sarà presentato il prossimo 5 marzo. Da queste primissime indiscrezioni sul 'Piano d'Azione' della Commissione Europea" dichiara **Michele Crisci**, Presidente di UNRAE **"non sembrano ancora**

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

10/01/2025



Auto, a dicembre immatricolazioni auto ibride rappresentano il 49,3% del mercato

21/01/2025

UE, nuove immatricolazioni di auto a +0,8% nel 2024. Stellantis -7,2%

25/02/2025

Auto, ancora in calo a gennaio le immatricolazioni in Europa (-2,1%)

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

03/03/2025

ESI perfeziona acquisto di società veicolo per impianto fotovoltaico a Viterbo

03/03/2025

MAIRE, Azzurra Capital acquista l'8% di NEXTCHEM per 110 milioni di euro

03/03/2025

Analisi Tecnica: EUR/USD del 3/03/2025, ore 19:00

emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione”.

“Nel secondo mese dell’anno permane una performance negativa del mercato auto italiano, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo – afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.**

I dati delle immatricolazioni "mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell’elettrico e chi solo quella dei motori ICE, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle BEV e PHEV), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli viepiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea".

Ovviamente, mentre commentiamo questi dati, "tutta la nostra attenzione è rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d’azione per l’Automotive che la Commissione UE si appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo.

A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non- compliance). Parimenti, registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al **2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà”.**

"Il calo delle immatricolazioni nel primo bimestre 2025 è del 14,9% rispetto ai livelli ante-crisi, cioè rispetto al 2019. A ciò si aggiunge che le prospettive per i prossimi mesi non appaiono positive". Lo sottolinea il **Centro Studi Promotor**. Ben il 79% dei concessionari interpellati nel quadro della sua consueta indagine congiunturale mensile sul mercato dell’auto in Italia, ha dichiarato che in febbraio la raccolta di ordini è stata bassa, l’84% giudica bassa anche l’affluenza di visitatori nelle show room dei concessionari.

Servizio a cura di **teletorsa**

03/03/2025

Zest approva piano al 2029: investimenti per 15 milioni ed exit per 22,5 milioni di euro

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all’attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

F★RTUNE
TIRES

GO THE
DISTANCE



Altrust

apollo
TYRES

≡ MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

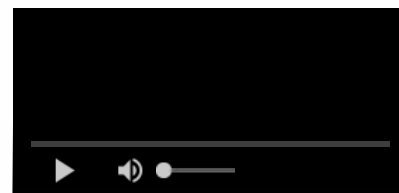


TRUCK by
PNEUSNEWS



NOTIZIE PRODOTTI

3 Marzo 2025 di Ludovico Bencini



ANFIA presenta il Barometro Aftermarket Truck



Truck

ANFIA ha presentato il Barometro Aftermarket Truck, con i dati riferiti all'anno 2024.

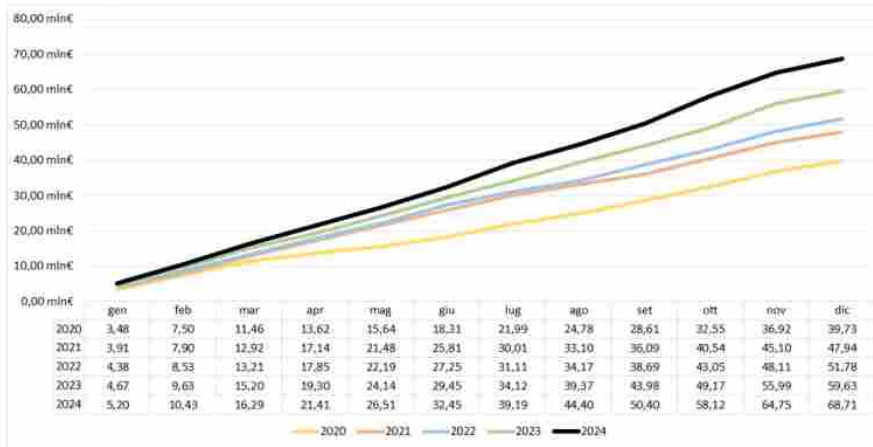
Il Barometro Aftermarket Truck è un'iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA, in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum, nata con l'intento di replicare, per il settore dell'aftermarket truck, lo strumento esistente dal 1999 per il comparto aftermarket auto, conosciuto semplicemente come Barometro Aftermarket ANFIA.

La rilevazione è suddivisa in 8 famiglie di prodotto, a loro volta aggregate in tre macro-famiglie: Motore&Trasmissione, Sopra-telaio, Sotto-telaio.

Lo strumento dà la possibilità di avere un dato di trend significativo sul mercato dell'Autocarro, considerando unicamente i fatturati realizzati in Italia sul mercato Aftermarket.

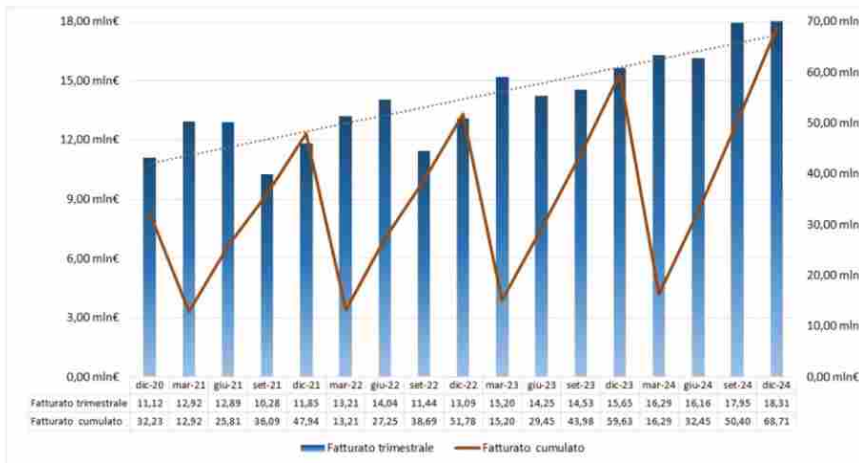
Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck – il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 2024 una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +73% rispetto al 2020, +43% rispetto al 2021, +33% rispetto al 2022 e +15% rispetto al 2023.

Andamento del fatturato cumulato del mercato totale su base mensile (2020 - 2024)



In particolare, il fatturato degli ultimi due trimestri del 2024 ha registrato le migliori performance dall'inizio della rilevazione dei dati, superando anche i risultati già eccellenti dei due trimestri precedenti.

Andamento del fatturato del mercato totale su base trimestrale (2020 - 2024)

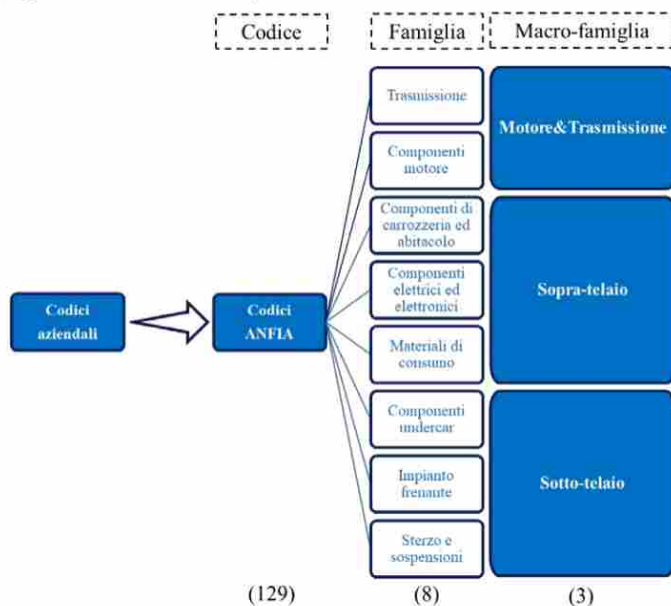


Prima di passare ad alcune considerazioni di dettaglio, ricordiamo che, per svolgere analisi puntuali, lo studio ha previsto la categorizzazione dei codici aziendali in 8 famiglie di prodotto seguendo una nomenclatura standardizzata da ANFIA. Le famiglie di prodotto sono state ulteriormente raggruppate in tre macro-famiglie: Motore&Trasmissione, Sopra-telaio e Sotto-telaio. La motivazione che ha guidato la scelta di tale accorpamento è stata dettata dalla necessità di assicurare la confidenzialità dei dati forniti dalla singola azienda e assicurare la rilevanza delle analisi.

Per la pubblicazione dei dati in forma aggregata, sono stati stabiliti due criteri: la presenza di almeno tre aziende per ogni famiglia di prodotto e una quota di fatturato dell'azienda leader di mercato inferiore al 55%. A causa della non sempre possibile aderenza a questi vincoli nelle singole famiglie, si è optato per l'aggregazione nelle tre macro-famiglie menzionate, dove i criteri sono sempre soddisfatti.

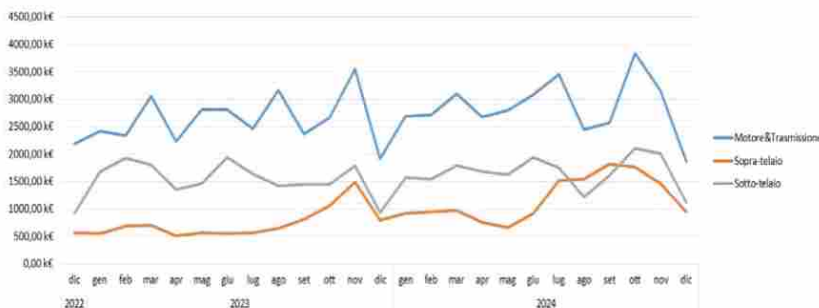
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Logica di aggregazione dei dati utilizzata per l'analisi



Passando ora alle singole macro-famiglie, l'andamento del fatturato mensile aggregato per la macro-famiglia Motore&Trasmissione è stato altalenante, con picchi positivi ad ottobre e negativi a dicembre. Da segnalare, inoltre, che a cavallo del periodo estivo del 2024, per la prima volta nel periodo di analisi, la macro-famiglia Sopra-telaio ha registrato valori di fatturato superiori alla macro-famiglia Sotto-telaio.

Andamento del fatturato delle macro-famiglie su base mensile (2020 - 2024)



Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del +8% rispetto al 2023, del +21% rispetto al 2022 e del +42% rispetto al 2021. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato particolarmente positiva rispetto ai tre anni precedenti, nello specifico pari a +59% rispetto al 2023, +120% rispetto al 2022 e +87% rispetto al 2021.

Infine, anche la macro-famiglia Sotto-telaio ha concluso il 2024 registrando una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto al 2023 (+6%), al 2022 (+19%) e al 2021 (+43%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

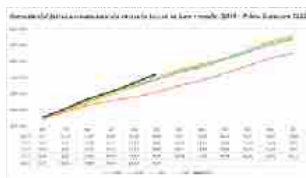
Barometro Aftermarket Truck ANFIA 2024

Macro-Famiglie Prodotto	Variazione %	Variazione %	Variazione %
	Fatturato 2024/2023	Fatturato 2024/2022	Fatturato 2024/2021
Motore&Trasmissione	+8%	+21%	+42%
Sopra-Telaio	+59%	+120%	+87%
Sotto-Telaio	+6%	+19%	+24%
Mercato Totale	+15%	+33%	+43%

“Anche il 2024 è stato un anno di ulteriore conferma della crescita del comparto aftermarket dei veicoli industriali – sottolinea **Alessio Sitran**, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket – sebbene, pur rimanendo i valori in terreno saldamente positivo, si inizi ad osservare un trend di graduale rallentamento e di stabilizzazione rispetto agli anni precedenti. Questo è un elemento significativo che occorre iniziare a prendere in considerazione, non da ultimo in un contesto dove anche le immatricolazioni di nuovi veicoli industriali danno segni di difficoltà, con una chiusura del 2024 in lieve crescita e un inizio 2025 con il segno negativo, tendenza peraltro già prevista alla fine dello scorso anno. Può essere estesa anche al comparto aftermarket una riflessione generale sul macrocontesto politico ed economico internazionale e le conseguenze che una sua involuzione negativa potrebbe portare con sé. Rimane il senso d’urgenza generale di intervenire, come ricordato anche nel Rapporto Draghi, per garantire le condizioni di competitività necessarie a sostenere la crescita nel medio e lungo periodo”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



Nel primo semestre 2023, record di fatturato totale, nei 5 anni di analisi, per il mercato aftermarket truck

9 Settembre 2023

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 2016	
COLLE PRODOTTO	VAR% FATTURAT 2016/2015
pezzi ed accessori	
pezzi elettronici	
pezzi meccanici	
pezzi idraulici	
pezzi pneumatici	
pezzi di consumo	
ILLE ANNO	

Aftermarket in contrazione nel 2016, ma i componenti undercar chiudono a +1,4%

28 Marzo 2017

Anfia componentistica e ricambi in ripresa

L'ingresso nel quarto trimestre del 2014 è stato positivo per il mercato dell'auto sia in Italia (ottobre ha chiuso a +9,2% e i primi dieci mesi dell'anno a +4,2%), sia in Europa 28 Novembre 2014

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

mma assetti ruote per la tua officina



MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici



MERCATO

3 Marzo 2025 di Ludovico Bencini

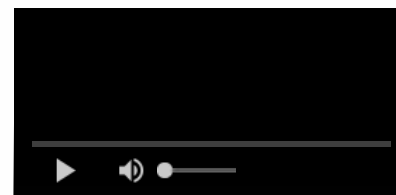
CORGOM

retreading & recycling

Pneumatici ricostruiti | Asfalti modificati | Aree di gioco
Superfici sportive e antitrauma | Materiali per l'edilizia



s.p. 231 km 30,600 | Corato | Tel 080 872 1418 | www.corgom.it



ANFIA: incredulità e fortissima preoccupazione per i contenuti delle prime indicazioni del piano d'azione ue per l'automotive



“Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea” – ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA.

Non sono presenti in particolare:

- il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità;
- questo deve necessariamente contemplare l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi;
- deve quindi essere consentito l'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio LCA;
- questi vettori energetici, unitamente all'idrogeno, serviranno ad alimentare i veicoli

- progressivamente elettrificati quali plug-in hybrid o dotati di range extender;
- è necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa;
 - occorre ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali;
 - occorre avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante UE secondo i criteri di basse o nulle emissioni e contenuto locale europeo attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO2, vero obiettivo della decarbonizzazione della mobilità;
 - è necessario coordinare e semplificare l'attuale bulimia regolatoria europea, che non trova riscontro negli altri continenti che competono con noi;
 - se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorzioni da parte di altri Paesi.

Rinforza **Marco Stella**, Presidente del Gruppo Componenti **ANFIA** e Vice Presidente di CLEPA: *“E' incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione europea non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema. Meglio continuare il confronto costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa. Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale è cambiato”.*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



Andrea Rampini nominato presidente della Sezione Autobus di **ANFIA**

21 Luglio 2023

Mario Monti all'assemblea di **ANFLA**

Il Presidente del Consiglio dei Ministri Mario Monti ha confermato la propria partecipazione all'assemblea pubblica dell'Associazione

28 Novembre 2012



Incontro ANFIA-FEDERMECCANICA: La filiera italiana dell'automotive tra transizione ecologica e competitività

12 Luglio 2024

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio



3 marzo 2025 - 18.56

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A febbraio sono state immatricolate **137.922 autovetture** a fronte delle **147.170** iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **6,28%**. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sottolineando che i trasferimenti di proprietà sono stati 498.103 a fronte di 476.067 passaggi registrati a febbraio 2024, con un aumento del 4,63%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 636.025, ha interessato per il 21,68% vetture nuove e per l'78,32% vetture usate.

"Continua la preoccupante flessione del mercato autovetture italiano: nel mese di febbraio le immatricolazioni si sono attestate a 137.922 unità, quasi 9.300 vetture in meno rispetto alle 147.170 di febbraio 2024 (un calo del 6,3%), che aveva però un giorno lavorativo in più. Il primo bimestre dell'anno si chiude quindi con 271.638 immatricolazioni, in calo del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, ma con un pesante -21,0% rispetto al 2019", sottolinea UNRAE.

Nel mese di febbraio la quota di auto elettriche pure (BEV) si attesta solo al 5,0%, in crescita rispetto al 3,4% di febbraio 2024, che risentiva dell'attesa dell'avvio degli incentivi, ma in linea con il 5,0% di gennaio. Le auto ibride plug-in (PHEV) salgono al 4,5% rispetto al 3,6% di gennaio e al 3,2% di febbraio 2024. Complessivamente, le auto elettrificate (ECV) raggiungono una quota di mercato del 9,5%.

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 43.726 -0,26%

FTSE 100 8.871 +0,70%

FTSE MIB 39.069 +1,07%

Germany DAX 23.147 +2,64%

Hang Seng Index* 22.941,32 -3,28%

Nasdaq 18.730 -0,62%

Nikkei 225 37.704,00 +1,48%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

UNRAE ricorda che lo scorso 26 febbraio è stato presentato il Clean Industrial Deal, la Comunicazione della Commissione Europea finalizzata ad accelerare al tempo stesso la decarbonizzazione e, in linea con il Rapporto Draghi, la competitività dell'industria europea. Contrariamente alle dichiarazioni iniziali del Vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné, il documento non contiene misure specifiche per il rilancio del settore automotive ma si limita a menzionare alcune iniziative, come ad esempio il Piano d'Azione per il settore automobilistico, che sarà presentato il prossimo 5 marzo. Da queste primissime indiscrezioni sul 'Piano d'Azione' della Commissione Europea" dichiara Michele Crisci, Presidente di UNRAE "non sembrano ancora emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione".

"Nel secondo mese dell'anno permane una performance negativa del mercato auto italiano, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

I dati delle immatricolazioni "mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori ICE, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle BEV e PHEV), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli vieppiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea".

Ovviamente, mentre commentiamo questi dati, "tutta la nostra attenzione è rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d'azione per l'Automotive che la Commissione UE si appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo.

A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non-compliance). Parimenti, registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà".

"Il calo delle immatricolazioni nel primo bimestre 2025 è del 14,9% rispetto ai livelli ante-crisi, cioè rispetto al 2019. A ciò si aggiunge che le prospettive per i prossimi mesi non appaiono positive". Lo sottolinea il Centro Studi Promotor. Ben il 79% dei concessionari interpellati nel quadro della sua consueta indagine congiunturale mensile sul mercato dell'auto in Italia, ha dichiarato che in febbraio la raccolta di ordini è stata bassa, l'84% giudica bassa anche l'affluenza di visitatori nelle show room dei concessionari.

1

1,05

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

powered by **teleborsa**

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

Acciaieria Arvedi
 Dai nostri valori e dalla nostra tecnologia nasce Arvzero

Arvzero
 ACCIAIO CARBON NEUTRAL

SCOPRI SIDERWEB **PROVA GRATUITA** >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

21 febbraio 2025

AUTO, LA CASA CINESE BYD HA INCONTRATO LE AZIENDE DELLA FILIERA

Vavassori (Anfia): «Occasione per affermarsi in relazione agli investimenti produttivi di BYD in Europa»

di Federico Fusca

13 febbraio 2025

PRODUZIONE ITALIANA DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE: A DICEMBRE -36,6%

Anfia: nell'ultimo mese dell'anno, la fabbricazione di sole autovetture ha registrato un -64,9%

di Federico Fusca

7 febbraio 2025

FOCUS UTILIZZATORI: AUTOMOTIVE, 2024 DIFFICILE

Anfia: 2025 con volumi stabili per l'Italia

di Stefano Ferrari

21 gennaio 2025

AUTO EUROPA, 2024 CHIUSO CON IMMATRICOLAZIONI A +0,9%

Vavassori (Anfia): «Il 2025 sarà anno sfidante. Ue intervenga per stimolare inversione di tendenza»

di Federico Fusca

11 dicembre 2024

ANFIA: LA STRADA PER SALVARE L'AUTO VA PERCORSO IN EUROPA E IN ITALIA

Nella sua Assemblea pubblica l'associazione ha chiesto misure anticrisi e la revisione delle decisioni Ue

Home / News / Anfia: «La bozza di Piano d'Azione Ue ci preoccupa...

Anfia: «La bozza di Piano d'Azione Ue ci preoccupa»

«Il documento non ridisegna il percorso di transizione e non contempla le misure richieste del settore»

3 marzo 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

di Federico Fusca

[Altre News](#)

MERCATI

28 febbraio 2025

ROTTAME: RIALZI ALL'ORIZZONTE, MA CON DIVERSE INCOGNITE

Alla scarsa disponibilità di materiale continua a fare da contraltare la debolezza dei mercati dei finiti

Tondo: lieve flessione dei prezzi

26 febbraio 2025

TONDO: LIEVE FLESSIONE DEI PREZZI

Possibili nuovi tentativi di rilancio a marzo

25 febbraio 2025

LAMIERE DA TRENO: IN LIEVE RAFFORZAMENTO DOMANDA E PREZZI

Diversi commercianti stanno ricostituendo le scorte, ma il consumo a valle resta debole

24 febbraio 2025

PIANI IN INOX: LE ACCIAIERIE AUMENTANO I PREZZI

Rincarì per le consegne di aprile

24 febbraio 2025

COILS: PREZZI SOSTENUTI DALLE POSSIBILI RESTRIZIONI ALL'IMPORT

Ma la domanda a valle è debole e le quotazioni restano inferiori ai target dei produttori europei

[Altre analisi](#)

SPECIALI



15 gennaio 2025

Steel trends - gennaio 2025

Report mensile sul mercato internazionale dell'acciaio.

21 febbraio 2025

AUTO, LA CASA CINESE BYD HA INCONTRATO LE AZIENDE DELLA FILIERA

Vavassori (Anfia): «Occasione per affermarsi in relazione agli investimenti produttivi di BYD in Europa»

di Federico Fusca



13 febbraio 2025

PRODUZIONE ITALIANA DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE: A DICEMBRE -36,6%

Anfia: nell'ultimo mese dell'anno, la fabbricazione di sole autovetture ha registrato un -64,9%

di Federico Fusca



7 febbraio 2025

FOCUS UTILIZZATORI: AUTOMOTIVE, 2024 DIFFICILE

Anfia: 2025 con volumi stabili per l'Italia

di Stefano Ferrari



21 gennaio 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



- Politica
- Cronaca
- Attualità
- Sport
- Salute
- Cultura
- Economia
- Transport
- Menù
- Palinsesto
- rePLAY

TRANSPORT

Automotive, ANFIA critica il piano UE: "Mancano misure essenziali per la transizione"

di Carlotta Nicoletti

Lun 03 Marzo 2025

1 min, 38 sec

Il presidente di ANFIA, Roberto Vavassori, esprime forte preoccupazione per l'assenza di interventi chiave nel piano d'azione europeo per l'auto

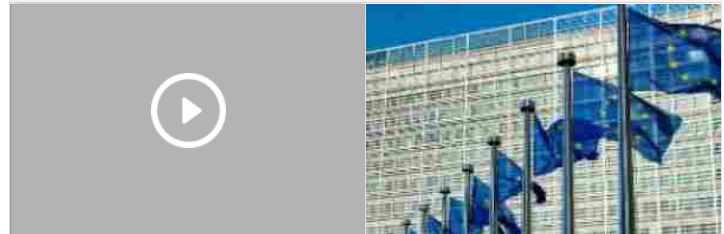


L'industria automobilistica italiana lancia l'allarme sul nuovo Piano d'azione UE per il settore. L'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) denuncia la mancanza di misure fondamentali per affrontare la transizione energetica e mantenere competitiva la filiera produttiva europea. "Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore", ha dichiarato Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, come riporta Ferpress.

Neutralità tecnologica - L'associazione ribadisce l'importanza di una transizione basata sulla neutralità tecnologica, come indicato nel Rapporto Draghi. Questo principio dovrebbe permettere l'uso di carburanti non fossili a basso o nullo contenuto di CO₂, insieme all'idrogeno, per alimentare veicoli elettrificati come plug-in hybrid e range extender.

Ricerca e costi energetici - L'ANFIA chiede un piano europeo per la ricerca sull'energia, con investimenti su nuove tecnologie per le batterie da produrre in

ALTRE NOTIZIE



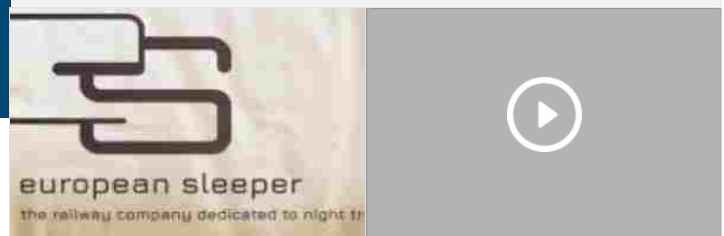
LA TRASMISSIONE
Transport 519: Treno merci a idrogeno, Logistica e IA, Porto di Genova emergenza container vuoti

28/02/2025
 di Carlotta Nicoletti



LE NORME
UE avvia consultazione su norme antitrust per il settore automobilistico

28/02/2025
 di Carlotta Nicoletti



IL TRENO
European Sleeper: a marzo il treno notturno arriva a Venezia dopo un febbraio incerto

28/02/2025
 di Carlotta Nicoletti

IL PROGETTO
Zona Logistica Semplificata in Valpolcevera, Botta: "Il comitato dovrebbe prendere vita entro fine marzo o inizio aprile"

28/02/2025
 di Carlotta Nicoletti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Europa. Inoltre, evidenzia l'urgenza di ridurre il divario del costo dell'energia tra la filiera europea e quella dei concorrenti internazionali.

Rinnovo del parco auto – Serve una strategia decennale per il rinnovo del parco circolante UE, promuovendo veicoli a basse o nulle emissioni con una forte componente produttiva europea. L'obiettivo è ridurre le emissioni di CO₂ entro il 2035 attraverso un piano concreto e coordinato.

Semplificazione normativa – ANFIA critica la complessità delle regolamentazioni UE, ritenuta un ostacolo alla competitività rispetto ad altre aree del mondo. "Se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale per evitare distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi", sottolinea Vavassori.

Un cambio di rotta – Anche Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti ANFIA e vicepresidente di CLEPA, esprime perplessità: "È incomprensibile che la Commissione europea non segua la direzione necessaria all'industria. Non dobbiamo temere di cambiare una strategia che finora non ha funzionato".

Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci anche su **Whatsapp**, su **Instagram**, su **Youtube** e su **Facebook**.

Condividi:



LA MOBILITÀ
Torino investe sulla mobilità elettrica: arrivano i nuovi minibus per le linee STAR

28/02/2025
di Carlotta Nicoletti

LA DECARBONIZZAZIONE
Maersk battezza la nave "Albert Maersk", alimentata a metanolo

28/02/2025
di Carlotta Nicoletti



TELENORD

© Telenord Srl
 P.IVA e CF: 00945590107
 ISC. REA - GE: 229501
 Sede Legale: Via XX Settembre 41/3
 16121 GENOVA
 PEC: contabilita@pec.telenord.it
 Capitale sociale: 343.598,42 euro i.v.
pubtelenord@telenord.it
 Tel. 010 5532701
[Privacy Policy](#)
[Cookie Policy](#)
[Rivedi consenso privacy](#)

Scarica l'App di Telenord

Programmi

Agenda Liguria	Ecosostenibilità	Incontri Liguria Italia	TGN	Transport TV
Benvenuti in Liguria	Focus Cultura	Live	TGN Calcio	We are Genoa
Benvenuti nel Tigullio	Forever Samp	SaluteSanità	TGN Primo Piano	
Derby del lunedì	Incontri Genova Italia	Scignoria!	TGN Today	

Speciali

Botteghe storiche	Forum: Nuove Energie	Incontri d'Estate	Portofino D'autore	Telenord - Palinse
Forum: Ecosostenibilità	Forum: Shipping, Transport & Intermodal 3° edizione	Incontri in Blu	Premio Nazionale Telenord-Gianni Di Marzio	
Forum: Energie	Genova Meravigliosa	Istituzioni on demand	Sanità in Liguria	
Forum: La Salute Regionale	Incontri a Palazzo	Liguria Point	Sea&Green Liguria	

Tutti i diritti riservati, vietata la copia anche parziale dei contenuti

[Back to top](#)

Developed by SettimoLink srl

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Se accedi a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

Ok



TORINOCRONACA



L'EDITORIALE
IL BORGHESE



EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI



EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE TORINO PROVINCIA CRONACA TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT SPECIALI

UNA ROSA DI SERVIZI GRATUITI*

LASCITI E TESTAMENTI | SVINCOLI EREDITÀ | SUCCESSIONI
FISCO | *VERIFICA PENSIONE | *PATRONATO | *CAF
*OTTENIMENTO RATEI PENSIONE | *SBLOCCO CONTI CORRENTI

PER INFORMAZIONI:
Numero Blu
011-8181
GIUBILEO

Metteremo a tua disposizione a titolo gratuito* il nostro team di consulenti e professionisti prima e dopo il servizio funebre.

-
- >
- [Torino Cronaca](#)
- >
- [Ultime Notizie](#)

IMMATRICOLAZIONI

Auto, riparte l'elettrico ma non Stellantis: -14,7% a febbraio

Il boom delle full electric ma il mercato italiano continua a essere in calo



ANDREA MONTICONE

Email:

andrea.monticone@cronacaqui.it

03 MARZO 2025 - 18:25

[f](#) [X](#) [in](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Play Pause Resume Stop

A **febbraio** riparte il mercato dell'**elettrico**, ma **Stellantis** non ne approfitta. Il gruppo, infatti, totalizza nel mese **41.864 immatricolazioni** (-14,7%), con una quota di mercato del **30,4%**. Nei primi due mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive di Stellantis ammontano a **83.421 unità** (-15,3%), con una quota di mercato del **30,7%**, secondo i dati [Anfia](#).



Stellantis, 1 miliardo per tagliare i dipendenti: ecco quanti (e dove)

Nella relazione finanziaria 2024 l'incremento dei costi per ristrutturazione e riduzione del personale

A livello nazionale, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** comunica che a febbraio 2025 sono state immatricolate **137.922 autovetture**, a fronte delle **147.170**



CONSIGLIO REGIONALE DEL PIEMONTE

I più letti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **6,28%**. I trasferimenti di proprietà sono stati **498.103** a fronte di **476.067** **passaggi** registrati a febbraio 2024, con un **aumento** del **4,63%**. Il **volume globale** delle vendite mensili, pari a **636.025**, ha interessato per il **21,68%** vetture nuove e per il **78,32%** vetture usate.



Ecco lo stipendio di John Elkann e dei manager Stellantis (c'è anche Andrea Agnelli)

Perché Tavares guadagnava mille volte un operaio? Come si calcola lo stipendio di un amministratore delegato?

Ma, come detto, colpisce il dato delle auto **elettriche**: secondo **Motus E** a febbraio sono state immatricolate **6.925 vetture** full electric, in **crescita del 39,8%** rispetto a febbraio 2024, con una quota di mercato salita fino al **5%** (dal **3,4%** di febbraio 2024). Nel primo bimestre 2025 le auto elettriche registrate nella Penisola sono **13.646**, in **aumento del 73,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con una market share di poco superiore al **5%**, in progresso rispetto al **2,7%** del periodo gennaio-febbraio 2024. Al 28 febbraio, il **parco circolante elettrico** in Italia risulta composto da **289.186 auto**.



Auto, l'Europa rallenta: via le multe per le emissioni di CO2 (per ora)

L'UE concede tre anni in più per gli obiettivi di CO2, evitando multe miliardarie alle case automobilistiche

TAG

elettrico , Stellantis , immatricolazioni , mercato , autovetture , ministro , infrastrutture , trasporti , proprietà , vendite

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Email



Buongiorno Torino! La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.

ECONOMIA

John Elkann ci ha visto lungo: da 280 dollari a zero, carneficina Nikola e piccoli investitori rovinati



TENDENZE

I cibi fortemente sconsigliati dai nutrizionisti: tra di loro ci sono degli insospettabili



La vignetta del giorno - 28 febbraio 2025



IL NUOVO PAPA

Dopo Bergoglio, ecco chi sono i sei "papabili". Tra loro due italiani



In primo piano



Askatasuna, bagarre in Sala Rossa: l'assalto al sindaco. Lo Russo: "Io non sono il questore"



Carlo Verdone saluta Eleonora Giorgi: "Grazie amore mio per quei film indimenticabili"



Auto, riparte l'elettrico ma non Stellantis: -14,7% a febbraio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SERVICES 360
SCOPRI LA SOLUZIONE MODULARE DEI SERVIZI DI ASSISTENZA SCANIA, VALIDA IN TUTTA EUROPA!

Lunedì, 3 Marzo 2025

Powered by TRASPORTALE

[Redazione](#) [Pubblicità](#) [Newsletter](#)

[f](#) [X](#) [v](#) [in](#) [@](#) [d](#)

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

[ULTIM'ORA](#) [VEICOLI](#) [LOGISTICA](#) [EVENTI](#) [CONSTRUCTION](#) [LEGGI E NORMATIVE](#) [INFRASTRUTTURE](#) [ASSOCIAZIONI](#) [AFTERMARKET](#) [BLOG](#)



Home > Associazioni > **ANFIA**: incredulità e fortissima preoccupazione per i contenuti delle prime indicazioni del...

ANFIA

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

ANFIA: incredulità e fortissima preoccupazione per i contenuti delle prime indicazioni del piano d'azione UE per l'automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



REDAZIONE 03/03/2025



In una nota, [ANFIA](#) commenta le prime indicazioni circolate sui contenuti del Piano d'azione UE per l'Automotive e ribadisce che, per salvare il settore in Europa e in Italia, bisogna avere il coraggio di adottare un piano strategico forte, che ridisegni il percorso della transizione da qui al 2035 e oltre – a partire da oggi, quindi con l'annullamento delle previste multe ai Costruttori europei – e richiami le misure essenziali e urgenti al momento non contemplate dal documento preliminare circolato

“Con grande rammarico e stupore riscontriamo l'assenza, nel documento preliminare circolato della Commissione, delle misure ritenute essenziali per il nostro settore e degli interventi urgenti e necessari di cui da mesi discutiamo con la Commissione europea – ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di [ANFIA](#).

[ANFIA](#) commenta le prime indicazioni circolate sui contenuti del Piano d'azione UE per l'Automotive

Non sono presenti in particolare:

- il ridisegno complessivo del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità;
- questo deve necessariamente contemplare l'adozione del principio di neutralità tecnologica invocato anche dal Rapporto Draghi;
- deve quindi essere consentito l'utilizzo dei carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico secondo il principio LCA;
- questi vettori energetici, unitamente all'idrogeno, serviranno ad alimentare i veicoli progressivamente elettrificati quali plug-in hybrid o dotati di range extender;
- è necessario focalizzare il piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contemplando quindi nuove chimiche e sistemi costruttivi per le batterie da realizzare in Europa;
- occorre ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della nostra filiera rispetto ai concorrenti internazionali;
- occorre avere il coraggio di mettere mano ad un piano decennale di rinnovo del parco circolante UE secondo i criteri di basse o nulle emissioni e contenuto locale europeo attraverso uno schema concreto e coordinato che consenta, entro il 2035, di ridurre in maniera sostanziale le emissioni di CO2, vero obiettivo della decarbonizzazione della mobilità;
- è necessario coordinare e semplificare l'attuale bulimia regolatoria europea, che non trova riscontro negli altri continenti che competono con noi;
- se necessario, occorre adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi.

Rinforza Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti [ANFIA](#) e Vice Presidente di CLEPA: "E' incomprensibile, per la nostra filiera, che la Commissione europea non stia andando nella direzione necessaria all'industria, così come indicato dal Rapporto di Mario Draghi nei suoi ripetuti interventi su questo tema. Meglio continuare il confronto



costruttivo e accogliere finalmente il contenuto minimo per mantenere il settore vitale in Europa. Non dobbiamo avere paura di cambiare la rotta tracciata dalla scorsa legislatura europea non solo perché non si è rivelata vincente, ma anche perché, nel frattempo, lo scenario mondiale è cambiato”.

TAGS ANFIA



Redazione

<https://www.trasportale.it>

Il canale di informazione e comunicazione multimediale del mondo del trasporto.



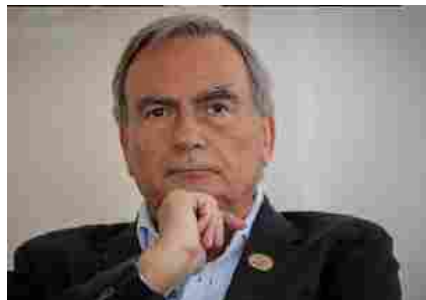
Articolo precedente

Mobilità elettrica: il punto di vista degli esperti MAN

Articoli correlati



A Torino il BYD Supplier Meeting: i protagonisti



Unatras convocata dal Mit, Paolo Uggè: “Andremo a far valere le nostre ragioni”



Il processo di transizione deve cambiare!



ALIS, il Consiglio direttivo approva nuovi soci

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849