RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 28 gennaio al 3 febbraio 2025

Torino, 5 febbraio 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
48	Giornale di Merate	28/01/2025	*L'automotive verso l'elettrico, tema di un convegno a Bergamo*	2
	Agenziagiornalisticaopinione.it	28/01/2025	*ANFIA * VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI: «NEL 2024 IL MERCATO UE-EFTA-UK SUPERA I 2 MILIONI DI UNITA', +*	3
	Autobusweb.com	28/01/2025	*Mercato autobus 2024 in Ue, Uk e area Efta: immatricolazioni a quota 45.867, +15% sul 2023*	4
	Lastampa.it	28/01/2025	*Veicoli commerciali, focus ANFIA: i numeri*	6
	Repubblica.it	28/01/2025	*Veicoli commerciali, focus ANFIA: i numeri*	7
II	Il Tirreno Ed. Pisa-Pontedera-Empoli	29/01/2025	*Toncelli resta alla guida del Distretto tecnologico e manifattura avanzata*	8
	LeaseNews.it	29/01/2025	*Veicoli commerciali, autocarri e autobus: il Focus di Anfia*	9
	Plastmagazine.it	29/01/2025	*Federazione Gomma Plastica: allarme su energia e normative*	10
	Uominietrasporti.it	29/01/2025	*198.000: le immatricolazioni di veicoli commerciali nel 2024 (+0,9%)*	12
2	Il Sole 24 Ore	30/01/2025	*Stellantis, il calo dei volumi pesa su export e indotto (F.Gre.)*	15
20+23	Il Sole 24 Ore	30/01/2025	*Gomma Plastica: allarme imprese per i costi dell'energia (S.Deganello)*	16
	Avvenire.it	30/01/2025	*L'indagine. Automobili elettriche ok, ma il prezzo in Italia non e' giusto*	18
	E-gazette.it	30/01/2025	*Studio: cresce l'offerta di auto elettriche, ma diminuiscono le vendite*	22
	PneusNews.it	30/01/2025	*Federazione Gomma Plastica: Sostenibilita' si', ma senza compromettere la competitivita'*	24
	Pneurama.com	31/01/2025	*Federazione gomma plastica: Sostenibilita' si', ma senza compromettere la competitivita'*	26
16/21	Autobus	01/02/2025	*CHE GIUBI(E)O!*	29
2	Bollettino Avvisatore Marittimo	01/02/2025	*Il mercato europeo dell'auto e' in ripresa nel corso del 2024*	35
24/25	Vado e Torno	01/02/2025	*Automotive in cerca di nuova identita'*	36
	Borsaitaliana.it	03/02/2025	*Auto Italia: Anfia, mercato interno debole e filiera produttiva in difficolta'*	38
	Ennapress.it	03/02/2025	*Il Mobility Innovation Tour fa tappa a Torino: il focus sulla sfide operativa nella gestione di gran*	39
	Gazzetta.it	03/02/2025	*Dazi Usa e auto, esportazioni e importazioni da Italia ed Europa con gli Stati Uniti*	41
	Lastampa.it	03/02/2025	*Auto, MIT: 133.692 immatricolazioni a gennaio (-5,86)*	42
	Qualenergia.it	03/02/2025	*Il valore aggiunto nella filiera automotive e gli impatti della transizione elettrica*	45
	Repubblica.it	03/02/2025	*Auto, il mercato italiano parte in rosso nel 2025. La Pandina e' la piu' venduta*	48
	Repubblica.it	03/02/2025	*Auto, le vendite in Italia nel 2025 partono in rosso*	52
	Repubblica.it	03/02/2025	*Auto, MIT: 133.692 immatricolazioni a gennaio (-5,86)*	55

GIORNALE di MERATE

Diffusione: 12.200

www.ecostampa.it

ORGANIZZA LA CGIL OROBICA

L'automotive verso l'elettrico, tema di un convegno a Bergamo

BERGAMO (cmz) «Verso l'elettrico. Futuro e innovazione dell'automotive». Titola così il convegno organizzato dalla Cgil di Bergamo, in collaborazione con Filctem e Fiom in programma il 7 febbraio a partire dalle 9.30 allo Spazio eventi Daste, in via Daste e Spalenga 13 a Bergamo.

«Il settore automotive - ricordano i promotori dell'iniziativa - sia in Italia che in Europa, sta attraversando una crisi le cui radici sono lontane ma che sembra aggravarsi con la transizione verso il motore elettrico. Cina e Stati Uniti stanno investendo molto in questa direzione e l'Europa ha fissato al 2035 lo stop alla produzione di motori benzina/diesel. Quali sfide di cambiamento deve affrontare l'automotive e con quali strumenti? Come è possibile cogliere le opportunità che la "transizione all'elettrico" può offrire?»

Il dibattito sarà introdotto da **Marco Toscano**, segretario generale della Cgil di Bergamo, seguirà l'intervento di **Francesco Zirpoli**, docente e direttore scientifico del Cami, Center for automotive and mobility Innovation. L'argomento verrà quindi sviluppato in una tavola rotonda che vedrà la partecipazione di **Michele De Palma**, segretario generale Fiom Cgil nazionale; **Marco Falcinelli**, segretario generale Filctem Cgil nazionale; **Vinicio Peluffo**, deputato e **Roberto Vavassori** presidente Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica).

LAVORO & LAVORI

Assunzioni in crescita nel primo trimestre

OFFERTE DI LAVORO

CERCASI CONTABILE

GIORNALE di MERATE

CERCASI COLLABORATORI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

OPINIONE Agenzia giornalistica.
News immediate, non mediate!

Categoria news: OPINIONEWS

ANFIA * VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI: «NEL 2024 IL MERCATO UE-EFTA-UK SUPERA I 2 MILIONI DI UNITÀ, +6,9% RISPETTO AL 2023″» (PDF)

E-mail Stampa
Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

16.21 - martedì 28 gennaio 2025

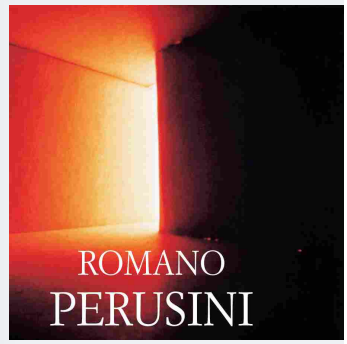
(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –

///

Nel 2024, il mercato dei veicoli commerciali leggeri nell'UE-EFTA-UK supera i due milioni di unità e registra un aumento del 6,9% rispetto al 2023.

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg conta poco più di 392mila nuove registrazioni, in calo del 5,5%. Inoltre, analizzando nel dettaglio il mercato degli autocarri per segmento, gli autocarri pesanti (ptt ≥16.000 kg), che costituiscono l'80,7% del mercato dei camion, registrano una flessione dell'8,1% con poco più di 316mila unità vendute. Infine, gli autobus con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 46mila, con una crescita del 14,8%.

CERCA NEL SITO
Cerca ...



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato autobus 2024 in Ue, Uk e area Efta: immatricolazioni a quota 45.867, +15% sul 2023

Nel corso del 2024 in Europa, intesa come Unione Europea, Regno Unito e i Paesi della cosiddetta zona Efta, ovvero Norvegia, Svizzera, Islanda e Liechtenstein, sono stati immatricolati 45.867 autobus con ppt superiore a 3.500 chilogrammi: +14,8% sul 2023, quando il conteggio sfiorò le 40mila unità, a 39.953 pezzi. Lo rende noto il rapporto 2024 [...]

28 Gennaio 2025 di Admin

Nel corso del 2024 in Europa, intesa come Unione Europea, Regno Unito e i Paesi della

In primo piano

Sfide operative nella gestione di grandi flotte di bus elettrici: il 5 febbraio, a Torino, torna il Mobility Innovation Tour!

17 Gennaio 2025
Mobility Innovation Tour

Più efficienza, più autonomia: King Long rinnova la gamma di elettrici. E arriva anche il midibus PEV8

19 Dicembre 2024
Bus elettrici

PODCAST / AUTOBUS Weeky – Ascolta l'ultimo episodio!

23 Gennaio 2025 News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

cosiddetta zona Efta, ovvero Norvegia, Svizzera, Islanda e Liechtenstein, **sono stati immatricolati 45.867 autobus con ppt superiore a 3.500 chilogrammi: +14,8% sul 2023**, quando il conteggio sfiorò le 40mila unità, a 39.953 pezzi.

Lo rende noto il rapporto 2024 sul settore dei veicoli commerciali leggeri, autocarri e autobus realizzato dall'**Anfia** su dati **Acea**.

UE-EFTA-UK Immatricolazioni nei major markets

Autobus >3.500 kg

Major Markets	2024	2023	var. %
EU + EFTA + UK	45.867	39.953	14,8
Regno Unito	8.657	5.523	56,7
Italia*	6.594	5.205	26,7
Francia	6.258	6.125	2,2
Germania	5.382	5.493	-2,0
Spagna	4.059	3.679	10,3
Polonia	2.301	1.821	26,4
Austria	1.018	1.165	-12,6
Norvegia	858	1.032	-16,9
Svezia	783	1.118	-30,0
Ungheria	416	820	-49,3

Fonte: ACEA, dato pubblicato il 28/01/2025

** Elaborazioni Anfia su dati del Ministero dei Trasporti aggiornati al 6/01/2025 (Aut. Min.D07161/H4) sulla base della Data Libretto*

Secondo la ricerca, **il primo Paese per volume di immatricolato è il Regno Unito, che ne ha fatte reigstrare 8.657. Seconda piazza per l'Italia a quora 6.594, seguita dalla Francia con 6.258 targhe, la Germania a 5.382 e la Spagna, di poco sopra le 4mila: 4.059.**

Tra i cinque mercati principali del Vecchio Continente, **il Regno Unito è quello che registra la crescita maggiore (+56,7%), insieme all'Italia (+26,7%).**

Questi cinque mercati, con 30.950 unità, costituiscono il 67,5% delle immatricolazioni totali nell'area presa in esame dall'Anfia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

Veicoli commerciali, focus ANFIA: i numeri

TELEBORSA

Pubblicato il 28/01/2025
Ultima modifica il 28/01/2025 alle ore 18:07

Nel 2024, il mercato dei veicoli commerciali leggeri nell'UE-EFTA-UK supera i **due milioni di unità e registra un aumento del 6,9%** rispetto al **2023.** E' quanto emerge dal **Focus,** realizzato dall'Area Studi e Statistiche **ANFIA, r**elativo al mercato dei Veicoli Commerciali, Autocarri e Autobus in **UE-EFTA-UK nel 2024.**

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg conta poco più di 392mila nuove registrazioni, in calo del 5,5%. Inoltre, analizzando nel dettaglio il mercato degli autocarri per segmento, gli autocarri pesanti (ptt =16.000 kg), che costituiscono **l'80,7% del mercato dei camion, registrano una flessione dell'8,1% con poco più di 316mila unità vendute.**

Infine, gli autobus con ptt superiore a **3.500 kg sono quasi 46mila, con una crescita del 14,8%.**

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

17/12/2024

Auto, nei primi nove mesi 2024 export di veicoli in calo del 25,9%

21/01/2025

Automotive, continua a scendere l'export di veicoli: -22,6% nei primi 10 mesi del 2024

14/01/2025

Anfia, produzione di auto in calo anche a novembre (-28,5%)

› Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

28/01/2025

New York: amplia il rialzo Carnival

28/01/2025

New York: in acquisto Norwegian Cruise Line Holdings

28/01/2025

New York: violenta contrazione per Hewlett Packard Enterprise

28/01/2025

Crolla a New York Synchrony Financial

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Veicoli commerciali, focus ANFIA: i numeri

28 gennaio 2025 - 18.12

(Teleborsa) - **Nel 2024, il mercato dei veicoli commerciali leggeri nell'UE-EFTA-UK** supera i **due milioni di unità e registra un aumento del 6,9%** rispetto al **2023.** E' quanto emerge dal **Focus,** realizzato dall'Area Studi e Statistiche ANFIA, relativo al mercato dei Veicoli Commerciali, Autocarri e Autobus in **UE-EFTA-UK nel 2024.**

Il mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg conta poco più di 392mila nuove registrazioni, in calo del 5,5%. Inoltre, analizzando nel dettaglio il mercato degli autocarri per segmento, gli autocarri pesanti (ptt =16.000 kg), che costituiscono **l'80,7% del mercato dei camion, registrano una flessione dell'8,1% con poco più di 316mila unità vendute.**

Infine, gli autobus con ptt superiore a **3.500 kg sono quasi 46mila, con una crescita del 14,8%.**

powered by teleborsa

Ricerca titolo

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	44.854	+0,31%
FTSE 100	8.534	+0,35%
FTSE MIB	36.147	-0,12%
Germany DAX	21.431	+0,70%
Hang Seng Index*	20.197,77	+0,66%
Nasdaq	19.659	+1,64%
Nikkei 225	39.170,00	-1,00%

* dato di chiusura della sessione predecente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

Quotidiano
29-01-2025
Pagina II
Foglio 1

IL TIRRENO
PISA • PONTEDERA • EMPOLI

Diffusione: 3.786

www.ecostampa.it

Toncelli resta alla guida del Distretto tecnologico e manifattura avanzata

Confermato dalla Regione

Pisa La Regione Toscana ha confermato Riccardo Toncelli – amministratore delegato di Dumarey Flowmotion Technologies srl e membro del Consiglio generale dell'Unione industriale Pisana con delega alla Innovazione – presidente del "Distretto tecnologico manifattura avanzata". Toncelli ha ricoperto lo stesso incarico dal 2018. La nomina del manager di origini livornesi alla guida del distretto che si occuperà di indirizzare e attuare politiche di sviluppo in materia di nuove tecnologie al servizio delle aziende manifatturiere è stata resa nota ieri.

«Questa nuova nomina arrivata dalla Regione è un riconoscimento dell'importante ruolo del territorio pisano nel campo della manifattura – commenta Toncelli –. Tutto questo si collega naturalmente alla presenza di piccole aziende

«Un riconoscimento dell'importante ruolo del territorio nel settore grazie alla ricerca e al sistema universitario»

e start-up assai attive nel settore ma anche allo stretto rapporto con le Università. Il campo della Manifattura avanzata non si può infatti scindere dalla ricerca: parliamo di robot, cobot, di digitalizzazione, di gestione della supply chain con dati integrati, fino alle applicazioni di intelligenza artificiale. Sono questi significativi punti di forza espressi dal sistema universitario e della ricerca toscano».

Ente gestore per l'attuazione di iniziative e progetti è il consorzio Pontech di Pontedera. Tra gli obiettivi di Toncelli c'è la volontà di «rendere questo distretto anche fisico, non solo virtuale per favorire l'interazione e lo scambio di conoscenze a tutti i livelli. Lo scambio e il confronto sono la vera leva per il rilancio della competitività e della manifattura nella nostra regione".

"Se è vero che in Italia fare

Riccardo Toncelli è amministratore delegato di Dumarey e membro dell'Unione industriale Pisana

manifattura è difficile perché oneroso a causa dei costi dell'energia, del personale, della logistica, è anche vero che le nuove tecnologie possono aiutarci a recuperare creando efficienza – spiega Toncelli –. Un modello simile lo abbiamo messo in pratica in Dumarey: abbiamo utilizzato robot e cobot per il rilancio della nostra azienda senza rinunciare alle persone, che anzi sono state valorizzate con un aumento delle loro competenze».

Tra i settori in cui l'impiego delle nuove tecnologie è naturale e oggi quanto mai urgente e necessario c'è l'automotive. «Di recente l'Unione industriale Pisana ha dedicato una giornata a questo tema e abbiamo ascoltato da Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'associazione nazionale filiera dell'auto, un interessante studio che confrontava i costi della manifattura in Italia e nelle altre nazioni europee – ricorda Toncelli –. Sebbene l'incidenza dei costi di energia, lavoro e logistica, releghi l'Italia nelle ultime posizioni, nel caso della produttività siamo invece i migliori. Questa è una conseguenza del fatto che, almeno nell'automotive, si investe in automazione e sistemi di manifattura avanzata. Questo metodo è entrato nel dna delle aziende ed è un punto di forza che va sfruttato. Credo che adesso sia necessario sollecitare anche altri settori della manifattura e sostenerli nell'innovazione». ●

©RIPRODUZIONE RISERVATA

PISA
Tramvia Un'altra proroga Aumenta la concorrenza
Taglio del nastro per "Di qua d'Arno" riparte lo storico locale sul lungarno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Iscriviti alla Newsletter | Leggi la Digital Edition | Vai allo shop

News

Federazione Gomma Plastica: allarme su energia e normative

29 Gennaio 2025

L'assemblea di **Federazione Gomma Plastica** si è svolta oggi al Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano, riunendo i principali attori di un settore che impiega oltre **160.000 lavoratori**. Nonostante un impegno costante su innovazione e sostenibilità, il comparto dei **trasformatori di materie plastiche italiani** affronta sfide crescenti, tra crisi economica, calo dell'export e normative europee sempre più stringenti.

Il **presidente Marco Do** (nella foto) ha lanciato un appello alle istituzioni: "Oggi più che mai, è fondamentale difendere i settori della gomma e della plastica, pilastri strategici per il sistema manifatturiero italiano". La produzione ha registrato un calo del 3,84% nel 2024, con l'export in flessione dell'1,25%. Sul tavolo anche il **Green Deal europeo**: "Condividiamo gli obiettivi ambientali, ma servono regole più equilibrate per non mettere in ginocchio le imprese", ha sottolineato Do.

Altro tema caldo, il **costo dell'energia**. "Le aziende della gomma e della plastica sono

Plast

RIVISTA DELLE MATERIE PLASTICHE Periodicità: 10 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

Leggi la Digital Edition

Italian Technology Plast

Periodicità: 2 NUMERI ALL'ANNO

Leggi la Digital Edition

CONSIGLIATO

Packaging & Recycling 2025: l'evento chiave dell'imballaggio e...

POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

penalizzate rispetto ai concorrenti esteri. Chiediamo interventi su costi energetici, incentivi alle rinnovabili e sviluppo delle comunità energetiche", ha aggiunto il Presidente.

Nonostante le difficoltà, la Federazione ha visto una crescita nel quadriennio 2021-2025 con l'adesione di 120 nuove aziende, portando il numero degli associati a **500 imprese** per un totale di 50.000 lavoratori.

Duro il monito dei leader delle associazioni di settore. **Marco Bergaglio (Unionplast)** ha ricordato il primato italiano nel riciclo della plastica, evidenziando il rischio di penalizzazioni da regolamenti troppo restrittivi. **Livio Beghini (Assogomma)** ha chiesto norme basate su dati scientifici per evitare impatti negativi su un comparto che genera un fatturato di oltre 5 miliardi di euro.

Il dibattito ha toccato anche il ruolo cruciale di plastica e gomma nei settori automotive e beverage, con gli interventi di **Roberto Vavassori (Anfia)** e **Giangiacomo Pierini (Assobibe)**. A chiudere i lavori, il **presidente di Confindustria, Emanuele Orsini**, che ha ribadito la necessità di un equilibrio tra sostenibilità e competitività industriale.

L'assemblea ha confermato il ruolo centrale di Federazione Gomma Plastica come interlocutore chiave del settore. Il **prossimo appuntamento** sarà a giugno 2025, con l'elezione del nuovo presidente e del consiglio di presidenza.

#Federazione Gomma Plastica

#Marco Do

← Precedente
K 2025: la Start-up Zone e il Pitch Towards Zero

Successiva →
Federazione Confindustria Macchine: un nuovo polo per la meccanica strumentale italiana

Ti potrebbero interessare

Federazione Confindustria Macchine: un nuovo polo per la meccanica strumentale italiana

News

Plastmagazine: le 10 notizie più significative del 2024

Macchine italiane per plastica: in calo...

Eigenmann & Veronelli acquisisce...

Starlinger acquisisce la divisione...

Il Regolamento Imballaggi è legge

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CENTONUMERI BIT & CAMION

198.000: le immatricolazioni di veicoli commerciali nel 2024 (+0,9%)

Il mercato degli autocarri pesanti si attesta invece a 28.702 unità, in leggero calo dello 0,6% rispetto al 2023

Di **Luca Regazzi** - 29 Gennaio 2025

Nome utente
Nome utente
Password
Password
Accedi
Ricordami

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

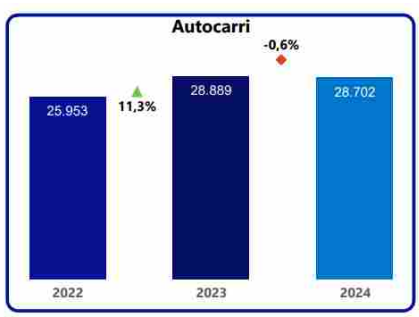
www.ecostampa.it

Facebook Twitter WhatsApp Linkedin +

Il **mercato dei veicoli commerciali leggeri** chiude il 2024 con **oltre 198 mila immatricolazioni**, +0,9% rispetto al 2023, quando i volumi non raggiunsero di poco le 197 mila unità. **I dati positivi si concentrano però nei primi mesi dell'anno**: infatti, a ottobre, novembre e dicembre il mercato ha registrato un trend al ribasso, con un declino delle vendite rispettivamente del 13,9%, del 16%, e del 13,8%.

Nell'anno, il mercato degli **autocarri pesanti** conta invece **28.702 unità**, in leggero **calo dello 0,6%** rispetto al 2023, con ottobre e novembre che registrano una tendenza negativa rispettivamente dell'1,9% e del 24,2% e dicembre che riesce invece a chiudere in positivo (+1,2% rispetto allo stesso mese del 2023).

Questi, in sintesi, i risultati del rapporto trimestrale sull'andamento del mercato italiano dei veicoli commerciali, autocarri, rimorchi, semirimorchi e autobus di **Anfia**, basato sui dati forniti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità aggiornati al 31/12/2024. Un report che conferma un certo immobilismo nelle vendite, con un mercato sostanzialmente in stand-by.

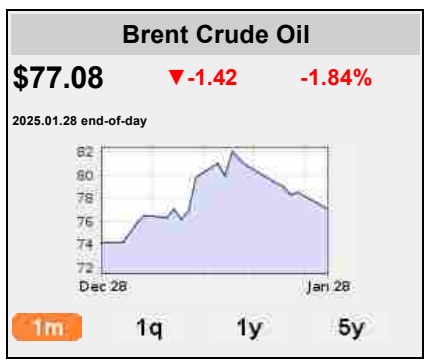


Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali. Highlights mercato nazionale (fonte: ANFIA)

Commerciali leggeri, prevalgono i furgoni medi e grandi

ABBONATI ORA!
Uomini e Trasporti
10 NUMERI di UOMINI E TRASPORTI
1 ANNO di ABBONAMENTO ONLINE
ACQUISTA

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - dicembre 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

Per quanto riguarda il tipo di veicolo commerciale, **la stragrande maggioranza dei veicoli immatricolati sono furgoni medi e grandi**, con 81.210 unità (quasi il 41%) e un incremento del 7,8% rispetto al 2023. Dal punto di vista degli allestimenti stravince il furgone con 147.988 veicoli (quasi l'80% del totale), anche se numericamente c'è un piccolo calo rispetto all'anno precedente (-2%). Guardando poi ai marchi, al primo posto troviamo ancora Fiat con 46.170 mezzi, ma con un calo di quasi il 10% rispetto al 2023.

La casa torinese è tallonata da Ford con 33.291 veicoli, con un incremento molto significativo di oltre il 22%. Terzo posto per Renault, sostanzialmente stabile a 18.646 van.
Infine dal punto di vista geografico **le immatricolazioni sono state più rilevanti al Nord** (34% Nord Est e 29,4% Nord Ovest) e minori al Centro (23,6%) e nelle isole (13%).

Autocarri, stravince il diesel

Pur vendendo praticamente lo stesso numero di unità del 2023 (27.959 contro 27.953), **gli autocarri a gasolio rimangono di gran lunga l'alimentazione preferita, con una quota che oltrepassa il 97%**. Gli elettrici pesanti raddoppiano numericamente (da 99 a 213), ma in percentuale restano sotto l'1% (0,7), discorso che vale anche per metano e GNL. Gara pari tra cabinati (14.369 unità) e trattori (14.333).

Per quanto riguarda il brand, nel segmento 3.500-8.000 kg si piazza prima Iveco con 1.298 veicoli (51,2% del totale), con un incremento del 9,2%, seguita da Isuzu (856 mezzi). Nel segmento superiore alle 8 ton, prevale ancora Iveco con 8.012 camion (quasi 39% di quota, ma con un calo di oltre il 4%), seguita da Scania (3.978 unità, con l'aumento più significativo di oltre il 20%), Volvo (3.263), Daf (2.860) e Mercedes Benz (2.651).

Geograficamente parlando, infine, il 57% delle vendite si situa al Nord (equamente distribuito tra Est ed Ovest), il 27% a Sud e nelle isole e il restante 16% al Centro.

Riproduzione riservata ©

ARTICOLI CORRELATI

-20% è il calo «fisiologico» del mercato della logistica immobiliare: cresce la domanda di magazzini a basso impatto e personalizzati

Incentivi per mezzi pesanti esauriti in pochi secondi, Artusi (Federauto): «Imprese in difficoltà»

Veicoli commerciali, Mercedes-Benz: cresce l'elettrico, vola il fatturato

TAG immatricolazioni mercato mercato veicoli commerciali veicoli commerciali

Ti è piaciuto questo articolo? Condividilo con i tuoi amici

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il Sole 24 ORE

Tiratura: 61.479
Diffusione: 118.970

www.ecostampa.it

Automotive

Stellantis, il calo dei volumi pesa su export e indotto

La frenata del settore automotive condiziona in maniera pesante l'andamento dell'industria metalmeccanica e appesantisce il carico di ore di cassa integrazione rispetto al 2023. Nel solo Piemonte, regione dove si concentra circa un terzo della produzione della componentistica auto Made in Italy, in un anno le ore di Cig ordinaria si sono quasi raddoppiate, passando da 20,4 a 35,6 milioni. A dicembre c'è stata una vera e propria impennata di ore, triplicate rispetto ai livelli del 2023 (+173%). La Cig straordinaria ha segnato un balzo del 30% nel mese e del 50% nell'anno. Il calo dei volumi di Stellantis in Italia, abbinato alla crisi del settore in Europa, ha ridimensionato la produzione dell'intero settore e spinto le aziende dell'indotto a far leva sugli ammortizzatori sociali per affrontare cali di commesse. L'ultimo report dell'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera auto, evidenzia per novembre un calo dell'indice della produzione dell'industria automotive italiana pari al 28,5% su novembre 2023, calo del 21,7% da gennaio. La contrazione nella produzione di auto da inizio anno è pari al 42,3%. A pesare sull'andamento del settore ci sono anche le esportazioni (dato aggiornato a ottobre): l'export di autoveicoli è calato di oltre il 22% con una bilancia commerciale negativa per oltre 15 miliardi. Il 20% della produzione italiana di auto, veicoli commerciali e industriali viene esportato verso gli Stati Uniti, l'Europa persa per circa il 60%. L'andamento delle esportazioni di componenti ha registrato un calo del 2%, segno che a soffrire è stato soprattutto il mercato interno per i componentisti italiani, dunque il flusso di forniture verso gli stabilimenti dove si assemblano auto, veicoli commerciali e industriali. Tutti gli stabilimenti Stellantis in Italia hanno registrato pesanti riduzioni, con Mirafiori, Melfi e Cassino a metà dei volumi rispetto al 2023. «Nella prospettiva di un 2025 ancora critico sia sul fronte del mercato che della produzione, l'auspicio, sulla base dei recenti annunci per i nuovi modelli in produzione negli impianti italiani - sottolinea l'Anfia nell'ultima nota relativa alla produzione - è che il 2026 possa ripartire con volumi produttivi almeno in linea con i livelli del 2022-23».

—F.Gre.

Manifattura in crisi, balzo della richiesta di cassa integrazione: +30% nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Quotidiano
30-01-2025
Pagina 20+23
Foglio 1 / 2

Il Sole 24 ORE

Tiratura: 61.479
Diffusione: 118.970

www.ecostampa.it

L'assemblea

Gomma Plastica: allarme imprese per i costi dell'energia —p.23

Gomma Plastica: allarme sui costi dell'energia

Manifattura

Do: «Nel 2024 produzione giù del 3,8% e riduzione dell'export dell'1,2%»

Orsini: «Nucleare per la competitività e prezzo unico europeo per l'elettricità»

Sara Deganello

Prezzi in crescita dell'energia, congiuntura non favorevole, contesto regolatorio: sono i fronti di preoccupazione della Federazione Gomma Plastica e delle aziende del settore. Ieri durante l'assemblea dell'associazione, il presidente Marco Do, giunto quasi al termine del suo mandato quadriennale, ha rivolto un appello alle istituzioni: «Oggi più che mai è fondamentale difendere i settori della gomma e della plastica, pilastri strategici e trasversali a tutto il sistema manifatturiero italiano, di fronte alle sfide normative e di mercato». Su quelle legate all'energia è intervenuto durante l'assemblea anche il presidente di Confindustria Emanuele Orsini: «Come è possibile oggi rimanere competitivi stando in questo Paese? Sdoganiamo che per l'industria la via è quella del nucleare».

La competitività di un settore che pure fa innovazione è stata uno dei leitmotiv dell'evento. Il contesto è difficile, come ha raccontato Do: «Le crisi internazionali hanno avuto un impatto considerevole: nel 2024 si è registrata una contrazione della produzione del 3,84% rispetto all'anno precedente e una riduzione dell'export dell'1,25%. A questo si aggiunge l'applicazione di un Green Deal europeo che, pur perseguendo obiettivi condivisibili, impone vincoli eccessivamente rigidi senza un adeguato piano di transizione. La sostenibilità ambientale è fondamentale, ma deve essere accompagnata da politiche industriali che supportino le imprese italiane nella transizione, senza metterne a rischio la competitività». In questo quadro si inseriscono i costi energetici che in Italia rimangono più alti rispetto a quelli di altri Paesi, anche europei. E con le aziende energivore di gomma e plastica particolarmente esposte, «la Federazione chiede misure concrete per abbattere i costi dell'energia, agevolare lo sviluppo delle comunità energetiche e incentivare le fonti rinnovabili, garantendo così una base solida per la competitività industriale», ha sottolineato Do, ricordando anche le 120 nuove aziende entrate dal 2021 nell'associazione, che ne conta oggi 500, per 50mila lavoratori dei 160mila complessivi nel comparto.

Gli impatti sul settore di plastic e sugar tax, regolamenti europei su imballaggi (Ppwr), deforestazione e Pfas sono stati poi al centro della riflessione dei rappresentanti del settore, a partire da quelli delle due associazioni della Federazione: Livio Beghini, presidente di Assogomma, ha spiegato le conseguenze delle normative sulla deforestazione su un comparto che fattura 5-6 miliardi di euro senza contare l'indotto, per cui la gomma naturale rappresenta oltre il 44% dei consumi. Marco Bergaglio, presidente di Unionplast, ha ricordato che l'industria della plastica in Italia è la seconda manifattura europea nonché leader nel riciclo, con il 90% dei rifiuti plastici raccolti e il 50% degli imballaggi riciclati, mentre il Ppwr è di fatto un bando alla plastica. Roberto Vavassori, presidente di Anfia, e Giangiacomo Pierini, presidente di Assobibe, in rappresentanza di automotive e beverage, hanno appoggiato le richieste della Federazione.

Per la competitività, il presidente di Confindustria Emanuele Orsini, a chiusura dell'assemblea, ha ribadito la strada del nucleare: «Il coraggio sta arrivando e la sperimentazione ci sarà. Ma ci vorranno anni. I mini-reattori danno più tranquillità ma siamo favorevoli anche a riattivare i siti esistenti delle centrali nucleari, impiantando le nuove tecnologie». Orsini ha poi ampliato il ragionamento: «Il presidente Donald Trump basa le sue politiche sull'attrazione delle imprese, noi invece siamo quelli che fanno scappare le imprese dall'Europa. Per questo, l'Europa deve pensare di avere un prezzo europeo dell'energia, oltre che una difesa europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il Sole 24 ORE

www.ecostampa.it

Gomma Plastica. Sul settore produttivo pesano i rincari dell'energia

EMANUELE ORSINI
Presidente
Confindustria

MARCO DO
Presidente
Federazione
Gomma Plastica

Imprese & Territori

Innovazione e nuove tecnologie le sfide per la competitività dell'industria Ue

Intelligenza artificiale, Almawave lancia Velvet per imprese e Pa

Gomma Plastica: allarme sui costi dell'energia

Il Governo impugna la legge sulle aree idonee in Sardegna

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'indagine. **Automobili elettriche ok, ma il prezzo in Italia non è giusto**

Avvenire Motori giovedì 30 gennaio 2025
Ascolta

Jato Dynamics: il costo medio in Europa è sceso del 15% negli ultimi sei anni, ma da noi è aumentato del 14%. Un altro report rivela: la ricarica in Italia è tra le più costose al mondo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

avvenire.it
Avvenire

www.ecostampa.it

La crescita di **auto elettriche** nel mondo ha subito un rallentamento negli ultimi 12 mesi. Negli ultimi anni **il prezzo medio di queste auto in Europa, Cina e USA ha registrato un deciso calo**, a fronte di un **aumento medio dei listini delle vetture con motore endotermico**. In Italia una vettura "alla spina" **costa il 25% in più di una tradizionale,** ma dall'anno in corso il gap è destinato a ridursi per l'arrivo sul mercato di diversi nuovi modelli con prezzi inferiori ai 30mila euro. Sono queste le principali evidenze che emergono dallo studio di **JATO DYNAMICS** "Il prezzo giusto dell'auto elettrica", presentato in anteprima europea a Roma in occasione della partenza da piazza San Pietro della quinta edizione di **"From 100% to 5%"**, la più grande prova comparativa europea organizzata da Motor1.com e InsideEVs per misurare l'efficienza delle auto elettriche.

Il test ha visto confrontarsi sul circuito pubblico più grande d'Europa, il Grande Raccordo Anulare di Roma, 12 auto elettriche: **Alfa Romeo Junior - Citroen eC3 - Ford Explorer - Hyundai Inster - Kia EV3 - Lancia Ypsilon - MINI Aceman - Omoda 5 EV - Renault 5 - Skoda Elroq - smart #1 – Volvo EX30.** I risultati del test saranno resi noti il prossimo 10 febbraio. La partenza della prova è stata anche occasione per un confronto tra i rappresentanti delle Associazioni automotive sui temi strategici della transizione verso la mobilità elettrica. Il dibattito è stato introdotto dall'intervento di Felipe Munoz - Senior analyst JATO Dynamics, che ha illustrato i principali dati del report annuale che analizza e confronta l'evoluzione dei prezzi delle auto elettriche in Europa, Stati Uniti e Cina.

Lo studio evidenzia come **la crescita di auto elettriche nel mondo stia rallentando**: se dal 2019 al 2023 si è registrato un balzo da 1,4 a 7,4, milioni di unità, nei dodici mesi successivi le BEV sono aumentate "solo" di 1 milione e 200mila unità. In questo mercato **il 51% dei veicoli è realizzato da costruttori cinesi, il 22% da brand americani, il 18% da marchi europei.** Il report evidenzia come negli ultimi anni **il prezzo medio delle auto elettriche in tutto il mondo abbia registrato un deciso calo** a fronte, invece, di un aumento medio dei prezzi di listino delle vetture con motore endotermico: **nell'Eurozona, in particolare, il prezzo medio al dettaglio delle auto "alla spina" è diminuito del 15% tra il 2018 e il 2024,** mentre quello delle vetture diesel o a benzina è cresciuto del 7%. Un trend simile si è evidenziato negli USA con una riduzione ancora più significativa dei prezzi delle BEV (-25%). In Italia dove la quota di immatricolazioni resta bloccata al 4%, ben al di sotto della media europea, complice ancora l'assenza di prodotto nei segmenti A e B, il prezzo medio al dettaglio delle auto elettriche **è aumentato del 14% in sei anni.** Un incremento spiegabile anche con la maggiore disponibilità, oggi rispetto al 2018, di veicoli più costosi. Focalizzandosi sui dati dei segmenti auto A e B, appare evidente come a fronte di una contrazione dell'offerta di modelli con motore tradizionale (passati da 42 a 22 unità in soli sei anni), sia invece in atto una crescente diffusione di vetture elettriche, passate dagli 8 modelli disponibili nel 2018, ai 13 dello scorso anno. E il 2025 si preannuncia come l'anno della svolta, con l'arrivo sul mercato italiano di diversi modelli nei segmenti A e B, con un costo di listino inferiore ai 30mila euro, destinati a segnare un'inversione di rotta.

Stando allo studio di JATO, le vetture elettriche sul mercato italiano risultano più costose del 25% (nel 2023 la percentuale era del 36%) rispetto a quelle "endotermiche". I progressi compiuti finora in Occidente sul fronte dell'offerta e della riduzione dei prezzi appaiono di poco conto se paragonati a quanto accaduto negli ultimi anni in Cina: oggi il prezzo medio al dettaglio di un'auto elettrica comprata in Italia è superiore del 126% rispetto a quello di una vettura acquistata nel Paese del Dragone. Stesso discorso vale per il Regno Unito dove una vettura elettrica costa mediamente il 122% in più rispetto al mercato cinese e negli Stati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

avvenire.it Avvenire

www.ecostampa.it

Uniti dove la percentuale di maggior costo raggiunge il +109%. **Il prezzo medio di una vettura elettrica in Italia è oggi di 67.058 euro, poco sopra la media europea (62.709 €) e degli USA (62.044 €), molto distante dalla Cina (29.682 €).**

Il direttore di Motor1 e InsideEVs e ideatore dell'iniziativa Alessandro Lago ha commentato così i dati: "La varietà di offerta è la linfa del mercato: stimola l'interesse, la competizione e il miglioramento dei prodotti. Nel 2025, l'auto elettrica potrebbe beneficiare di condizioni favorevoli, ma resta il rischio che i pregiudizi, alimentati dal dibattito pubblico, rallentino la sua diffusione. Iniziative come questa sono cruciali per fare chiarezza, offrendo alle persone informazioni obiettive, critiche e costruttive, fondamentali per un dialogo consapevole e per abbattere le barriere culturali verso questa tecnologia."

Gianmarco Giorda - Direttore Generale di ANFIA, ha evidenziato che "In Italia il 20% circa delle aziende della componentistica ha già investito nella produzione di componenti per veicoli elettrici. Occorre però lavorare per salvaguardare e accrescere la competitività della nostra filiera in un dominio tecnologico in cui, ad oggi, l'UE non è il player più forte. In Italia, è importante introdurre un credito d'imposta per la ricerca e l'innovazione e mettere in campo azioni per attrarre investimenti nel Paese, così da agevolare il rinnovamento del settore".

Andrea Cardinali - Direttore Generale di UNRAE ha poi sottolineato come: "UNRAE da tempo propone al Governo una serie di strumenti concreti per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni: un piano di sostegno alla domanda pluriennale, almeno fino al 2027; la revisione del regime fiscale delle auto aziendali, con interventi su detraibilità dell'IVA e deducibilità dei costi, da parametrare in base alle emissioni di CO2; una politica mirata per lo sviluppo capillare di infrastrutture di ricarica elettrica".

Gli ha fatto eco Francesco Naso - Segretario Generale di Motus-E: "Il 2025 sarà molto importante per la mobilità elettrica. Se infatti sui segmenti più alti di mercato la parità di prezzo con l'endotermico è a portata di mano, la forbice si sta chiudendo anche sui modelli di massa, ampliando la platea di chi già oggi può ottenere un vantaggio nel total cost of ownership rispetto alle auto tradizionali. L'auspicio è che questo trend venga accompagnato da politiche di supporto stabili, anche sulle flotte aziendali, e da azioni a costo zero che valorizzino l'impegno degli operatori della ricarica, che stanno realizzando in Italia una rete tra le più avanzate d'Europa".

Un nuovo report di **Compare the Market AU** intanto ha analizzato **il costo di ricarica di un veicolo elettrico** (EV) in diversi paesi del mondo, rivelando le località più economiche e quelle più costose per i conducenti. L'Irlanda è il paese più costoso per i veicoli elettrici. Infatti ricaricare una Tesla Model Y RWD è quasi 20 volte più caro rispetto al Laos. A seguire ci sono l'Italia, il Liechtenstein e il Regno Unito. L'Austria è in cima alla lista dei paesi più costosi per la ricarica EV, con un costo medio di 0,94€ per kWh. Il Sudafrica, invece, offre la ricarica più economica a soli 0,13€ per kWh, evidenziando un netto contrasto in termini di convenienza tra le diverse regioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA E CONDIVIDI

ISCRIVITI ALLE **NEWSLETTER** DI AVVENIRE

ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE **WHATSAPP**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

avvenire.it
Avvenire

www.ecostampa.it

ARGOMENTI: Motori Economia

pubblicità

MOTORI

Il debutto Arriva Fiat Grande Panda: ecco com'è e quanto costa

Alberto Caprotti

Mercato auto Il noleggio a lungo termine ora piace di meno. Ecco perché

Maurizio Bertera

La prova Audi A6 e-tron, l'eccellenza immaginabile. E anche di più

Gabriele Villa

pubblicità

PRIMO PIANO

L'avanzata Il Congo brucia: cosa succede dopo la presa di Goma

Angela Napoletano

Germania Migranti, Cdu con l'Afd: così è caduto l'ultimo tabù

Vincenzo Savignano, Berlino

La ricorrenza I 10 anni (intensi) di Sergio Mattarella al Colle

Angelo Picariello

ECONOMIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

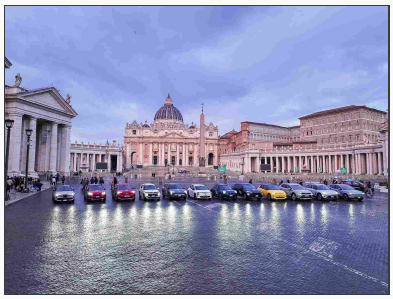
Questo sito utilizza cookie di funzionalità e cookie analitici, anche di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del Sito Internet da parte degli utenti. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie clicca qui. Chiudendo questo banner o accedendo a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

OK No

STUDIO: CRESCE L'OFFERTA DI AUTO ELETTRICHE, MA DIMINUISCONO LE VENDITE

ROMA GIO, 30/01/2025

In sei anni il prezzo medio in Europa è sceso dell'11%, con l'Italia in clamorosa controtendenza (+14%). Il costo delle vetture con motore endotermico è salito invece del 7%, ma il gap di listino resta a favore di queste ultime. I dati della ricerca Jato Dynamics presentati durante il test "From 100% to 5%" sul Grande raccordo anulare di Roma



La crescita di auto elettriche nel mondo ha subito un rallentamento negli ultimi 12 mesi. Negli ultimi anni il prezzo medio di questi veicoli in Europa, Cina e Usa ha registrato un calo del 15%, a fronte di un aumento medio dei listini delle vetture con motore endotermico (+7%) e ibrido. In Italia una vettura "alla spina" costa il 25% in più di una tradizionale, ma dall'anno in corso il gap è destinato a ridursi per l'arrivo sul mercato di diversi nuovi modelli con prezzi inferiori ai 30mila euro. Sono queste le principali evidenze che emergono dallo studio di Jato Dynamics "Il prezzo giusto dell'auto elettrica", presentato in anteprima europea a Roma in occasione della partenza da piazza San Pietro della quinta edizione di "From 100% to 5%", la più grande prova comparativa europea organizzata da Motor1.com e InsideEvs per misurare l'efficienza delle auto green.
Il test ha visto confrontarsi sul circuito pubblico più grande d'Europa, il Grande raccordo anulare di Roma, 12 auto elettriche. La prova è stata l'occasione per un confronto tra i rappresentanti delle associazioni automotive sui temi strategici della transizione verso la mobilità elettrica. I risultati del test saranno resi noti il prossimo 10 febbraio.

In Italia costano più di 67mila euro

I dati. Lo studio evidenzia come la crescita di auto elettriche nel mondo stia rallentando: se dal 2019 al 2023 si è registrato un balzo da 1,4 a 7,4, milioni di unità, nei dodici mesi successivi le Bev (Battery electric vehicle, mezzi a sola propulsione elettrica) sono aumentate "solo" di 1 milione e 200mila unità. In questo mercato il 51% dei veicoli è realizzato da costruttori cinesi, il 22% da brand americani, il 18% da marchi europei. Il report evidenzia come negli ultimi cinque anni il prezzo medio delle auto elettriche in tutto il mondo abbia registrato un deciso calo a fronte, invece, di un aumento medio dei prezzi di listino del motore endotermico: nell'Eurozona, in particolare, il prezzo medio al dettaglio delle auto "alla spina" è diminuito del 15% tra il 2018 e il 2024, mentre quello delle vetture diesel o a benzina è cresciuto del 7%. In Italia, dove la quota di immatricolazioni resta bloccata al 4%, ben al di sotto della media europea, il prezzo medio al dettaglio delle auto elettriche è aumentato del 14% in sei anni. Un incremento spiegabile anche con la maggiore disponibilità, oggi rispetto al 2018, di veicoli più costosi. Il 2025, secondo gli esperti, si preannuncia però come l'anno della svolta, con l'arrivo sul mercato italiano di diversi modelli con un costo di listino inferiore ai 30mila euro.
Stando allo studio di Jato, le vetture elettriche sul mercato italiano risultano più costose del 25% (nel 2023 la percentuale era del 36%) rispetto a quelle "endotermiche". Il prezzo medio di una vettura elettrica in Italia è oggi di 67.058 euro, sopra la media europea (62.709) e degli Usa (62.044 €), molto distante dalla Cina (29.682 €).

Gli esperti: "Serve un credito d'imposta"

Il direttore di Motor1 e InsideEVs e ideatore dell'iniziativa, Alessandro Lago, ha commentato così i dati: "La varietà di offerta è la linfa del mercato, stimola l'interesse, la competizione e il miglioramento dei prodotti. Nel 2025, l'auto elettrica potrebbe beneficiare di condizioni favorevoli, ma resta il rischio che i pregiudizi, alimentati dal dibattito pubblico, rallentino la sua diffusione. Iniziative come questa sono cruciali per fare chiarezza, offrendo alle persone informazioni obiettive, critiche e costruttive".
"In Italia il 20% circa delle aziende della componentistica ha già investito nella produzione di componenti per veicoli elettrici", ha dichiarato Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica). "Occorre però lavorare per salvaguardare e accrescere la competitività della nostra filiera in un dominio tecnologico in cui, ad oggi, l'Ue non è il player più forte. In Italia, è importante introdurre un credito d'imposta per la ricerca e l'innovazione e mettere in campo azioni per attrarre investimenti nel Paese, così da agevolare il rinnovamento del

PRIMA PAGINA
ECOLOGIA
GREEN LIFE
ENERGIA
ELETTRICITÀ
RINNOVABILI
UTILITIES
EFFICIENZA ENERGETICA
IMBALLAGGI
TECNOLOGIA
ALBO NOTANDA LAPILLO
APPROFONDIMENTI
CHI SIAMO
TAGS

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PER ISCRIVERSI ALLA NEWSLETTER SETTIMANALE GRATUITA UTILIZZARE IL FORM CONTATTI IN FONDO ALLA PAGINA

CERCA

Cerca nel sito:
Cerca

CALENDARIO EVENTI

« GENNAIO »

L	M	M	G	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

VISITACI ANCHE SU:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

settore", ha concluso il dg.

immagini

Green Life Roma Alessandro Lago Auto Elettrica Grande Raccordo Anulare Jato Dynamics Studio

INDICE DEGLI ARTICOLI DELLA SEZIONE GREEN LIFE

30/01/2025	Enea: nuove eco-soluzioni per allevare insetti commestibili
30/01/2025	Toscana ed Emilia Romagna contro il dissesto idrogeologico
30/01/2025	Dal letame nascono le auto. Metano bovino per lo stabilimento Daihatsu
23/01/2025	Auto elettriche, crescono (piano) in tutto il mondo. Ma la Cina è un caso
23/01/2025	Milano Fashion Week: in Italia la raccolta di rifiuti tessili sale del 7%
23/01/2025	Eco-turismo. Così la Via degli Dei diventa "destinazione sostenibile"
23/01/2025	Eco-turismo. Tra bici e natura, torna la 28esima Granfondo Via del Sale
16/01/2025	Adesso è ufficiale. Per Copernicus il 2024 è stato l'anno più caldo di sempre
16/01/2025	Allarme consumo di suolo: in un anno l'Italia ha cementato altri 72,5 km²
16/01/2025	Fatevi sotto! La Liguria stanzia 9 milioni per l'agricoltura bio

CERCA NEL SITO

Inserisci le chiavi di ricerca:

Cerca

Ricerca avanzata

ACCESSO UTENTE

Nome utente: *

Password: *

Accedi

Richiedi nuova password

e-gazette è una testata regolarmente registrata da **Puntocom S.r.l.** P.I. 12543480151.
È vietata la riproduzione anche parziale degli articoli pubblicati in questo sito.
Ogni abuso sarà perseguito a norma di legge.
Leggi qui l'informativa estesa sulla privacy e sull'uso dei cookies

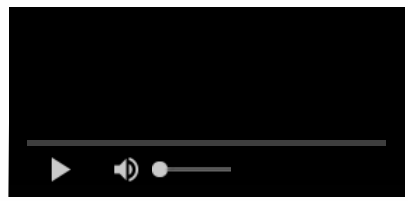
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

BKT
GROWING TOGETHER

FIRMA DEL RILASCIO
DIRETTAMENTE SUL CELLULARE

NOTIZIE *30 Gennaio 2025 di Ludovico Bencini*



Federazione Gomma Plastica: “Sostenibilità sì, ma senza compromettere la competitività”

iscriviti alla newsletter AGRO
per aggiornamenti costanti
AGRO by PNEUSNEWS

Si è svolta ieri presso il Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano l’Assemblea Pubblica di Federazione Gomma Plastica, con la partecipazione dei principali esponenti di due settori cruciali per l’economia italiana, in cui operano oltre 160.000 lavoratori. Settori che, pur rimanendo all’avanguardia in sostenibilità e innovazione, si trovano ad affrontare sfide significative legate a una congiuntura economica difficile, a una contrazione dell’export, a normative europee sempre più stringenti, e a un contesto geopolitico complesso. Difendere le industrie della gomma e della plastica significa tutelare non solo migliaia di imprese, ma anche filiere vitali per l’economia italiana, come l’automotive e l’alimentare.

Il Presidente **Marco Do** ha rivolto un forte appello alle istituzioni: *“Oggi più che mai, è fondamentale difendere i settori della gomma e della plastica, pilastri strategici e trasversali a tutto il sistema manifatturiero italiano, di fronte alle sfide normative e di mercato.”*

“Le crisi internazionali – ha dichiarato Do – *hanno avuto un impatto considerevole: nel 2024 si è registrata una contrazione della produzione del 3,84% rispetto all’anno precedente e una riduzione*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dell'export dell'1,25%. A questo si aggiunge l'applicazione di un Green Deal europeo che, pur perseguendo obiettivi condivisibili, impone vincoli eccessivamente rigidi senza un adeguato piano di transizione. La sostenibilità ambientale è fondamentale, ma deve essere accompagnata da politiche industriali che supportino le imprese italiane nella transizione, senza metterne a rischio la competitività. La Federazione chiede con forza un potenziamento degli investimenti europei e un dialogo costruttivo con la manifattura italiana per garantire una transizione sostenibile che non penalizzi la competitività delle imprese e tuteli i 160.000 lavoratori qualificati del settore."

Elemento di criticità non nuovo ma sempre impattante è costituito dai costi energetici, che in Italia rimangono meno competitivi rispetto a quelli di altri paesi.

"Le aziende energivore della gomma e della plastica – ha sottolineato Do – *sono particolarmente esposte a questa criticità, e per questo la Federazione chiede misure concrete per abbattere i costi dell'energia, agevolare lo sviluppo delle comunità energetiche e incentivare le fonti rinnovabili, garantendo così una base solida per la competitività industriale".*

Il Presidente Marco Do ha tracciato un bilancio del quadriennio 2021-2025, mettendo in evidenza i risultati raggiunti dalla Federazione, che nonostante le difficoltà congiunturali, ha rafforzato la propria struttura e i servizi offerti: una crescita data dall'adesione di 120 nuove aziende, raggiungendo così un totale di circa 50.000 lavoratori nelle 500 aziende associate. Questo rafforzamento testimonia il valore dell'azione federativa in un contesto di crescente complessità, dove sostenibilità e competitività devono procedere di pari passo.

I Presidenti delle due associazioni, parte di Federazione, hanno approfondito le criticità legate all'impatto del Green Deal europeo. Marco Bergaglio, Presidente di Unionplast, ha ricordato che l'industria della plastica in Italia è la seconda manifattura europea e leader nel riciclo, con il 90% dei rifiuti plastici raccolti e il 50% degli imballaggi riciclati, mentre sono oltre 1 milione e 300mila tonnellate le plastiche riciclate utilizzate per nuovi prodotti. "Siamo tra i più virtuosi in Europa nel riciclo, ma ci troviamo di fronte a normative che rischiano di penalizzare fortemente il settore, nonostante i nostri progressi concreti," ha dichiarato Bergaglio.

Livio Beghini, Presidente di Assogomma, ha ribadito la necessità di un approccio basato su dati scientifici per evitare misure punitive che penalizzano il settore. *"Il nostro comparto genera un fatturato di 5-6 miliardi di euro senza contare l'indotto. La gomma naturale, che rappresenta oltre il 44% dei consumi del nostro settore, è un materiale intrinsecamente sostenibile, ma rischia di essere messo sotto pressione dalle normative sulla deforestazione"* ha spiegato Beghini.

La discussione si è estesa anche al ruolo della plastica e della gomma in settori strategici come l'automotive e il beverage, con Roberto Vavassori, Presidente di Anfia, e Giangiacomo Pierini, Presidente di Assobibe, che hanno messo in evidenza l'importanza di questi materiali per l'efficienza e la sostenibilità dei rispettivi prodotti.

A chiudere l'Assemblea, il Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, che ha espresso il forte impegno della Confederazione a difesa delle industrie della gomma e della plastica, ribadendo con decisione che la sostenibilità deve coniugarsi con la competitività.

L'Assemblea ha confermato il ruolo centrale di Federazione Gomma Plastica come punto di riferimento per il settore e interlocutore autorevole nelle dinamiche industriali e politiche. Il prossimo appuntamento sarà a giugno 2025, con l'insediamento del nuovo Presidente e del nuovo Consiglio di Presidenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

Federazione gomma plastica: “Sostenibilità sì, ma senza compromettere la competitività”

31 gennaio 2025

Si è svolta il 29 gennaio presso il Museo della Scienza e della Tecnologia di Milano l’Assemblea Pubblica di Federazione Gomma Plastica, con la partecipazione dei principali esponenti di due settori cruciali per l’economia italiana, in cui operano oltre 160.000 lavoratori. Settori che, pur rimanendo all’avanguardia in sostenibilità e innovazione, si trovano ad affrontare sfide significative legate a una congiuntura economica difficile, a una contrazione dell’export, a normative europee sempre più stringenti, e a un contesto geopolitico complesso. Difendere le industrie della gomma e della plastica significa tutelare non solo migliaia di imprese, ma anche filiere vitali per l’economia italiana, come l’automotive e l’alimentare.

Il Presidente Marco Do ha rivolto un forte appello alle istituzioni: “Oggi più che mai, è fondamentale difendere i settori della gomma e della plastica, pilastri strategici e trasversali a tutto il sistema manifatturiero italiano, di fronte alle sfide normative e di mercato”. “Le crisi internazionali – ha dichiarato Do – hanno avuto un impatto

ARGOMENTI

Prodotti
Mercato
Distribuzione
Industry
Assistenza
Ambiente
Normativa
Motorsport
Fiere ed eventi
Formazione
Ricostruzione
Associazioni
Dai lettori

TAG

pneumatici | Unrae | Pirelli | analisi tecnica | Continental | auto | Bridgestone | Hankook | Goodyear | Centro studi Promotor

MAGAZINE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

www.ecostampa.it

considerevole: nel 2024 si è registrata una contrazione della produzione del 3,84% rispetto all'anno precedente e una riduzione dell'export dell'1,25%. A questo si aggiunge l'applicazione di un Green Deal europeo che, pur perseguendo obiettivi condivisibili, impone vincoli eccessivamente rigidi senza un adeguato piano di transizione. La sostenibilità ambientale è fondamentale, ma deve essere accompagnata da politiche industriali che supportino le imprese italiane nella transizione, senza metterne a rischio la competitività. La Federazione chiede con forza un potenziamento degli investimenti europei e un dialogo costruttivo con la manifattura italiana per garantire una transizione sostenibile che non penalizzi la competitività delle imprese e tuteli i 160.000 lavoratori qualificati del settore". Elemento di criticità non nuovo ma sempre impattante è costituito dai costi energetici, che in Italia rimangono meno competitivi rispetto a quelli di altri paesi. "Le aziende energivore della gomma e della plastica – ha sottolineato Do – sono particolarmente esposte a questa criticità, e per questo la Federazione chiede misure concrete per abbattere i costi dell'energia, agevolare lo sviluppo delle comunità energetiche e incentivare le fonti rinnovabili, garantendo così una base solida per la competitività industriale".

Il Presidente Marco Do ha tracciato un bilancio del quadriennio 2021-2025, mettendo in evidenza i risultati raggiunti dalla Federazione, che nonostante le difficoltà congiunturali, ha rafforzato la propria struttura e i servizi offerti: una crescita data dall'adesione di 120 nuove aziende, raggiungendo così un totale di circa 50.000 lavoratori nelle 500 aziende associate. Questo rafforzamento testimonia il valore dell'azione federativa in un contesto di crescente complessità, dove sostenibilità e competitività devono procedere di pari passo. I Presidenti delle due associazioni, parte di Federazione, hanno approfondito le criticità legate all'impatto del Green Deal europeo. Marco Bergaglio, Presidente di Unionplast, ha ricordato che l'industria della plastica in Italia è la seconda manifattura europea e leader nel riciclo, con il 90% dei rifiuti plastici raccolti e il 50% degli imballaggi riciclati, mentre sono oltre 1 milione e 300mila tonnellate le plastiche riciclate utilizzate per nuovi prodotti. "Siamo tra i più virtuosi in Europa nel riciclo, ma ci troviamo di fronte a normative che rischiano di penalizzare fortemente il settore, nonostante i nostri progressi concreti," ha dichiarato Bergaglio.

Livio Beghini, Presidente di Assogomma, ha ribadito la necessità di un approccio basato su dati scientifici per evitare misure punitive che penalizzano il settore. "Il nostro comparto genera un fatturato di 5-6 miliardi di euro senza contare l'indotto. La gomma naturale, che rappresenta oltre il 44% dei consumi del nostro settore, è un materiale intrinsecamente sostenibile, ma rischia di essere messo sotto pressione dalle normative sulla deforestazione" ha spiegato Beghini.La discussione si è estesa anche al ruolo della plastica e della gomma in settori strategici come l'automotive e il beverage, con Roberto Vavassori, Presidente di Anfia, e Giangiacomo Pierini, Presidente di Assobibe, che hanno messo in evidenza l'importanza di questi materiali per l'efficienza e la sostenibilità dei rispettivi prodotti. A chiudere l'Assemblea, il Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, che ha espresso il forte impegno della Confederazione a difesa delle industrie della gomma e della plastica, ribadendo con decisione che la sostenibilità deve coniugarsi con la competitività. L'Assemblea ha confermato il ruolo centrale di Federazione Gomma Plastica come punto di riferimento per il settore e interlocutore autorevole nelle dinamiche industriali e politiche. Il prossimo appuntamento sarà a giugno 2025, con l'insediamento del nuovo Presidente e del nuovo Consiglio di Presidenza.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

CONDIVIDI SU

CHI SIAMO

CONTATTI

MEDIA KIT

LINK UTILI

Pneurama: la rivista professionale del pneumatico e dintorni in 6D - CF/P.IVA IT01805931209 - R.E.A. BO n. 390568 - Capitale Sociale € 52.000 int. vers.

Privacy Policy - Cookie Policy - Note Legali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AUTOBUS

Tiratura: 11.000
Diffusione: 10.800

www.ecostampa.it

LE QUOTE SUL MERCATO TOTALE

Marca	2024 n. veicoli	2024%	2023 n. veicoli	2023%	var. quote 2024/2023
Iveco Bus	2.017	41	1.804	44	-3
Daimler Buses	720	14,7	943	23	-8,3
Solaris	551	11,2	162	4	7,2
Otokar	285	5,8	91	2,3	3,5
Menarinibus	285	5,8	55	1,3	4,5
MAN+Neoplan	211	4,3	269	7,8	-4,5
Scania*	181	3,7	227	5,5	-1,8
Karsan	98	2	44	1,1	0,9
Isuzu	82	1,7	63	1,5	0,2
BYD	69	1,4	87	2,1	-0,7
Temsa	61	1,2	53	1,3	-0,1
Yutong	58	1,2	19	0,5	0,7
Irizar	54	1,1	41	1	0,1
King Long	49	1	1	0	1
Rampini	48	1	41	1	-
BMC	42	0,9	34	0,8	0,1
Ayats	42	0,9	9	0,2	0,7
Volvo	22	0,4	23	0,6	-0,2
Higer	22	0,4	0	0	0,4
Van Hool	4	0,08	39	0,9	-0,8
VDL	1	0,02	20	0,5	-0,50
Altri	18	0,3	21	0,6	-0,22
Totale	**4.920**	**100**	**4.105**	**100**	**19,9**

*All'interno sono considerati anche mezzi Irizar su chassis Scania.
Elaborazioni AUTOBUS su dati ANFIA, arrotondati alla prima cifra decimale

+ 20 per cento

È record. Il 2024 è stato strepitoso per l'autobus tricolore. Certo, la spinta del Pnrr ha gonfiato il mercato, ma ottime notizie arrivano anche da un segmento non finanziato come il turistico. Gli e-bus sono più di 1.000, il gas torna protagonista, il diesel rimane leader ma perde 600 pezzi. Iveco domina, exploit di Solaris e Otokar, in ripresa Menarini. Daimler Buses e MAN perdono quote

MERCATO **Italia 2024 sopra le 8 tonnellate**

CHE GIUBIL

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Secondo i dati Anfia, è stato il Sud insieme alle Isole a trainare il mercato: qui sono arrivate 1.938 targhe sopra le 8 ton delle 4.920 complessive. Molto bene anche il Centro Italia con 1.337, mentre in leggera difficoltà e discesa il Nord Italia.

I più attenti di voi forse si ricorderanno che lo scorso anno avevamo titolato lo speciale dedicato al mercato 2023 con '*Un'ottima annata*'. E lo era stata per davvero, visto che si erano registrate più di 4mila immatricolazioni sopra le 8 tonnellate: non succedeva dal 2004. Bene, nel 2024, allora, è stata un'ottimissima annata, visto che abbiamo sfiorato le 5mila targhe, di cui oltre 1.000 elettriche: un mercato da record. E un mercato sicuramente 'drogato' dalla potenza di fuoco messa in campo dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, capace di portare sulle nostre strade la bellezza di 2.440 nuovi urbani (a zero o basse emissioni), che dopo cinque anni tornano a

LE QUOTE MERCATO DEI DIVERSI SEGMENTI

	Urbani %	Linea %	Turismo %	Totale %
2016	23,2	26,7	50,1	100
2017	31,6	30,6	37,8	100
2018	31,9	42,9	25,2	100
2019	43	28,7	28,3	100
2020	46,5	39,1	14,4	100
2021	38,1	43,2	18,7	100
2022	30,2	54,5	15,3	100
2023	33,99	53,03	12,98	100
2024	49,6	36,5	13,9	100
Differenza 2024/2023	**+15,61**	**-16,53**	**+0,92**	**100**

-(E)O!

Metà dell'immatricolato, 2.440 unità sulle 4.920 totali, è in dote ai Classe I

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

www.ecostampa.it

Da segnalare il balzo di Solaris e l'exploit di Otokar, cresciuti del 240 e del 213 per cento!

LUNGHEZZA

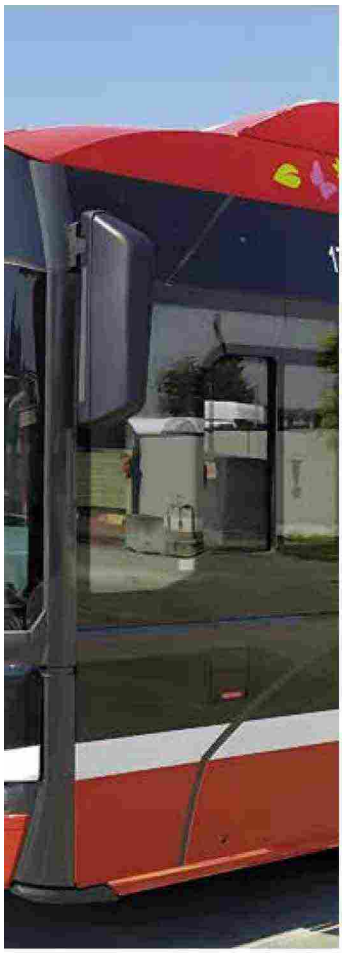
Metri	n. veicoli
6,10-7,99	160
8-9,99	442
10-10,99	527
11-11,99	18
12-15,99	3.558
16 in su	215
Totale	**4.920**

URBANI

Marca	Totale 2024	Totale 2023	Var % 2024/2023	Quota Mercato 2024
Iveco Bus	737	208	254,3	30,2
Solaris	551	140	293,6	22,6
Menarinibus	271	55	392,7	11,1
Daimler Buses	191	468	-59,2	7,8
Otokar	188	50	276	7,7
Karsan	98	44	122,7	4
MAN	93	175	-46,9	3,8
BYD	69	87	-20,7	2,8
Rampini	48	41	17,1	2
Yutong	48	16	200	2
BMC	42	33	27,3	1,7
Isuzu	33	22	50	1,4
King Long	29	0	100	1,2
Higer	21	0	100	0,9
Altri	21	15	/	0,8
TOTALE	**2.440**	**1.403**	**73,9**	**100**

rappresentare il segmento più corposo dell'immatricolato complessivo: 2.440 unità (in crescita del 74 per cento), di cui 994 elettrici. Il che significa che quattro Classe I su 10 sono a batteria.
Facciamo parlare i numeri: secondo i dati Anfia, dal primo gennaio al 31 dicembre 2024 sono stati targati 4.920 mezzi (+20 per cento sullo scorso anno). Se i veicoli per i profili di missione urbana sono aumentati vertiginosamente, sono invece calati i Classe II, scesi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849



Dei tre, l'unico segmento in calo, di 360 unità, è quello dei Classe II, nei quali il Crossway rimane di gran lunga il veicolo prescelto per i profili di missione extraurbani: sono 1.402, in diverse motorizzazioni, le unità targate nel corso degli scorsi dodici mesi.

LINEA

Marca	Totale 2024	Totale 2023	Var % 2024/2023	Quota Mercato 2024
Iveco Bus	1.251	1.564	-20	69,7
Daimler Buses	259	261	-0,7	14,4
Scania	96	173	-44,5	5,3
Otokar	70	30	133,3	3,9
Ayats	42	4	950	2,3
Isuzu	20	16	25	1,1
King Long	18	0	100	1
Temsa	18	38	-52,6	1
Menarinibus	14	0	100	0,8
Irizar	4	2	100	0,2
MAN	4	39	-89,7	0,2
Altri	0	29	/	/
TOTALE	**1.796**	**2.156**	**16,7**	**100**

*** All'interno sono considerati anche i mezzi Irizar su telaio Scania**

Si rafforza ulteriormente la posizione di Iveco Bus, che detiene il 41 per cento del mercato complessivo, oltre che la posizione di leader nel Classe I e II. Daimler Buses, invece, è padrone del Classe III.

dai 2.156 pezzi del 2023 ai 1.796 del 2024: -16,7 per cento. Buonissime nuove arrivano dal comparto commerciale e turistico, in espansione del 25,1 per cento: i coach sono saliti da 526 a 658 unità, a (ennesima) ripresa di un comparto che si è definitivamente scrollato di dosso anche gli ultimi malanni e strascichi del Covid e del post pandemia. Da sottolineare anche il dato degli scuolabus: dai 20 del 2024, il pallottoliere ha segnato quota 26.

La classifica dei costruttori

La medaglia d'oro rimane saldamente ancorata al collo di Iveco Bus, che ha raggiunto un traguardo notevole, sfondando il tetto delle 2mila immatricolazioni (2.017), pari a una quota del mercato del 41 per cento. Da segnalare i 1.402 Crossway messi a segno.
Anche l'argento non cambia padrone: Daimler Buses si conferma essere la seconda forza sul mercato italiano, con i 608 pezzi di Mercedes e i 112 appannaggio di Setra, per un market share del 14,7 per cento, in calo di cinque punti sul 2024. Novità per il bronzo, che se lo prende di forza Solaris, protagonista di un anno d'oro, fatto di 551 veicoli targati (contro i 162 dello scorso anno, +240 per cento), che conferiscono all'Oem polacco una quota complessiva dell'11,2. Ai piedi del podio, appaiati, Menarini e Otokar, a quota 285. Per il costruttore italiano il 2024, pur turbolento, ha segnato la ripresa: è cresciuto del 418,2 per cento, passando da 55 macchine alle 285 di cui abbiamo detto; exploit vero e proprio per il

Boom del gas, anche Lng, nell'urbano a discapito del diesel: nel 2024 si contano 743 mezzi a metano, +260,7 per cento sul 2023, quando raggiunsero quota 206 pezzi.

Una buona notizia sono i 285 colpi battuti da Menarinibus, che ha ripreso le consegne

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

TURISMO E LINEA A LUNGA PERCORRENZA

Marca	Totale 2024	Totale 2023	Var % 2024/2023	Quota Mercato 2024
Daimler Buses	270	193	40	39,5
MAN	114	105	8,6	16,6
Scania*	85	52	63,5	12,4
Irizar	50	39	28,2	7,3
Temsa	39	14	178,5	5,7
Isuzu**	29	25	16	4,2
Iveco***	29	32	-9,3	4,2
Otokar	27	11	145,5	3,9
Volvo	22	22	/	3,2
Yutong	10	2	400	1,5
Van Hool	4	35	-88,5	0,6
Altri	5	16	/	0,8
TOTALE	684	546	16,7	100

*** All'interno sono considerati anche i mezzi Irizar su telaio Scania**
**** inclusi 22 scuolabus**
*****inclusi 4 scuolabus**

player turco, cresciuto del 213,2 per cento e capace di conquistare una storica top five e una quota del 5,8 per cento.

Nel Classe III è importante la crescita di Scania, Irizar e Temsa. Aumento di 9 unità anche MAN e di 4 per Isuzu, mentre Yutong passa da 2 a 10. Crolla, invece, la fu Van Hool.

Dunque Scania con 181 targhe (3,7 per cento), all'intero delle quali sono calcolati anche i mezzi Irizar su chassis del Grifone. A proposito dell'Oem basco, Anfia assegna 54 immatricolazioni (1,1 per cento). Perde terreno (e il podio) MAN, che non va oltre le 163 targhe, alle quali però vanno sommate le 48 a logo Neoplan (quota complessiva di mercato del 4,3 per cento).
Sotto la soglia delle cento immatricolazioni, troviamo Karsan, in spolvero: da 44 a 98, che significa +122,7 per cento e market share del due. Bene anche Isuzu, che sale del 30,2 per cento assicurandosi 82 targhe (di cui 20 scuolabus).
Poi la prima realtà cinese, ovvero Byd, a quota 69, in calo del 20,7 per cento (nel 2024 erano state 87 le unità registrate in Italia). Quindi in leggera crescita ecco Temsa (da 53 a 61) e Yutong, capace di passare da 19 a 58 autobus, tutti elettrici. E il 2024 è stato buono anche per King Long, che dopo l'unica immatricolazioni del 2023, negli scorsi dodici mesi ne ha timbrate 49. A 48, invece, l'italiana Rampini: 7 gli e-bus in più sul 2023. A braccetto a quota 42 ci sono Ayats e Bmc, mentre a 22 la coppia Higer e Volvo. Infine, Quantron a 5, Guleryuz e Van Hool a 4, Tam–Europe a 3, Vdl a 1 e 6 immatricolazioni sotto il cappello 'altro'.

Elettrico e metano al top

Il motore a combustione interna diesel rimane la tecnologia di trazione dominante con 1.740 autobus, ma perde 600 pezzi rispetto al 2023 (quando erano 2.339). Il metano, invece, è protagonista di un momento d'oro come vi abbiamo raccontato abbondantemente nel corso dell'anno: nel 2024 sono stati immatricolati 1.246 bus a gas (più 49 Lng), pari a una crescita del 76,5 per cento.
Sono più di mille gli e-bus e questa è la notizia con la 'n' maiuscola: 1.026 per essere precisi, sostanzial-

REGIONI

	2024 n. veicoli	2024%
Nord-Ovest	981	19,9
Nord-Est	664	13,5
Centro	1.337	27,2
Sud e Isole	1.938	39,4
	4.920	**100**

Il Sud e le Isole hanno trainato le immatricolazioni e lo stesso vale per quelle elettriche, con 322 delle 1.026 totali. Bene anche il Centro, mentre il Nord, più l'Est che l'Ovest, hanno targato meno mezzi.

4 coach su 10 sono Daimler Buses: la Stella doppia le immatricolazioni dei Setra: 180 contro 90

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

Il 73 per cento e rotti dell'immatricolato del 2024 è rappresentato da autobus tra 12 e 16 metri, di snodati ne sono stati immatricolati 215. 527, invece, quelli tra i 10 e gli 11 metri. Infine, fanno molto meglio i midibus dei minibus, con 442 contro 160.

Il 2024 si è chiuso a un passo dalle 5.000 unità. Il 2025 confermerà questi numeri?

mente tutti urbani (994). L'anno scorso gli e-bus si erano 'fermati' a 391: in un anno la crescita è stata del 162,4 per cento. E sono tanti anche gli Hybrid Electric Vehicle con motore diesel (772), mentre gli ibridi metano-elettrico si fermano a 43 pezzi. Sono invece 44 gli autobus a idrogeno immatricolati: la tecnologia dell'H2 torna così a battere colpi dopo anni in cui le targhe non si schiodavano dallo zero.

Anche la geografia è importante

Per chiudere la fotografia del mercato Italia, interessante analizzare i numeri geograficamente: nel Sud e nelle isole sono arrivate la bellezza di 1.938 targhe sulle 4.920 sopra le 8 tonnellate, in crescita del 31,2 per cento sul 2023. Molto bene anche il Centro Italia con 1.337: + 98,7 per cento sul 2023 (erano 675). In leggera difficoltà il Nord Italia, che perde circa 300 unità: 981 nel Nord Ovest e 664 nel Nord Est (contro le 1.082 e le 871 del 2023).

Fabio Franchini e Riccardo Schiavo

LA NOSTRA STORIA

	URBANI			LINEA			TURISMO			
	completi	carrozzati	totale	completi	carrozzati	totale	completi	carrozzati	totale	TOTALE
1996	731	121	852	624	123	747	509	29	538	2.137
1997	1.166	224	1.390	416	53	469	466	37	503	2.362
1998	1.156	183	1.339	799	167	966	729	105	834	3.139
1999	1.321	147	1.468	1.184	247	1.431	906	78	984	3.883
2000	1.498	44	1.542	1.295	258	1.553	1.017	68	1.085	4.180
2001	1.822	30	1.852	1.313	276	1.589	922	100	1.022	4.463
2002	1.401	89	1.490	873	249	1.122	839	38	877	3.489
2003	1.073	58	1.131	993	222	1.215	652	12	664	3.010
2004	1.362	14	1.376	1.491	310	1.801	756	83	839	4.016
2005	1.365	5	1.370	1.447	211	1.658	759	50	809	3.837
2006	1.301	4	1.305	1.099	136	1.235	980	130	1.110	3.650
2007	1.100	0	1.100	1.324	226	1.550	869	53	922	3.572
2008	713	0	713	1.081	12	1.093	803	68	871	2.749
2009	576	7	583	616	37	653	664	88	752	2.053
2010	1.133	15	1.148	621	31	652	792	77	869	2.679
2011	630	11	641	507	5	512	736	84	820	2.014
2012	393	8	401	398	10	408	631	65	696	1.540
2013	910	0	910	374	0	374	508	94	602	1.914
2014	612	0	612	314	11	325	570	33	603	1.540
2015			602			396			727	1.725
2016			402			465			872	1.739
2017			719			698			861	2.278
2018			1.078			1.448			853	3.379
2019			1.383			924			912	3.219
2020			937			831			340	2.108
2021			853			970			420	2.243
2022			710			1282			359	2.351
2023			1.403			2.156			546	4.105
2024			2.440			1.796			684	**4.920**
Var. % 24/23			**73,9**			**-16,7**			**25,3**	**19,9**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo

www.ecostampa.it

Il mercato europeo dell'auto è in ripresa nel corso del 2024

Nell'ultimo mese del 2024, il mercato auto in Ue+Efta+Uk ha chiuso con risultati in crescita rispetto allo stesso mese del 2023, registrando un +4,1% con 1.091.131 immatricolazioni. Lo spiega il report di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

Nell'Ue14 allargata al Regno Unito e all'Efta (associazione europea di libero scambio, organizzazione intergovernativa i cui membri sono l'Islanda, il Liechtenstein, la Norvegia e la Svizzera) il mercato del mese risulta in crescita dell'1,4%, e anche nell'Ue dei nuovi membri la variazione è positiva e ammonta al +29,8%.

Nel cumulato dei dodici mesi, il mercato in Ue+Efta+Uk risulta in leggera crescita di uno 0,9%, poco più di 115 mila unità a volume. A dicembre, la Germania è al primo posto nel ranking delle immatricolazioni mensili tra i major market. Seguono, nell'ordine Francia, Regno Unito, Italia e Spagna. Anche nel cumulato è la Germania a dominare, seguita da Regno Unito e Francia.

PORTO DI NAPOLI

PROSSIMI ARRIVI

PROSSIMI ARRIVI

PORTO DI NAPOLI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mensile
02-2025
Pagina 24/25
Foglio 1 / 2

vado e torno

Tiratura: 37.000
Diffusione: 36.718

www.ecostampa.it

Mercato e trend: il punto dell'Unrae

AUTOMOTIVE IN CERCA DI NUOVA IDENTITÀ

Se la transizione energetica impatta in modo importante la filiera automotive del nostro Paese, il parco circolante continua a invecchiare. E all'orizzonte fanno capolino nuove sfide tecnologiche

La conferenza stampa Unrae che chiude l'anno solare è un appuntamento da non mancare: oltre alla presentazione di dati e trend di mercato, è un momento che serve per capire che aria si respira nel comparto automotive. Partecipare è ancor più importante in un momento storico come questo, caratterizzato da grande incertezza non soltanto in Italia, ma a livello continentale e globale.

Per salutare il 2024, Unrae ha scelto ancora una volta la splendida Villa Blanc di Roma, sede della Luiss Business School.

Si è parlato molto di transizione ecologica e cambiamento climatico, e non potrebbe essere altrimenti. Ma sono stati snocciolati tanti numeri. Andrea Cardinali, direttore generale dell'Unrae, ha illustrato la situazione del mercato italiano delle vetture, in calo quest'anno e in contrazione del 18 per cento circa rispetto agli ulti anni pre-Covid. «È un calo spesso attribuito all'aumento dei prezzi e alla scomparsa delle utilitarie».

Cardinali (Unrae): l'elettrico stenta a decollare anche a causa della mancanza di sistemi incentivanti

Le difficoltà del sistema Italia

«Ricordiamo però che il costo dei beni primari è aumentato, a differenza del reddito medio degli italiani. Oltre all'aumento dei costi delle materie prime, sono aumentati anche quelli della logistica internazionale, motivo per cui si rinuncia all'acquisto dell'auto e il parco continua a invecchiare». Se si guarda alle alimentazioni, l'Italia è «incagliata da un pezzo: c'è stato il tracollo del diesel, superato dall'ibrido, ma l'elettrico stenta a decollare, con una quota di mercato ferma al 4 per cento, anche a causa della mancanza di sistemi incentivanti e dell'infrastruttura. Prevediamo un leggero riassestamento nel 2025, poi una nuova flessione», ha aggiunto Cardinali.

Il mercato dei veicoli commerciali e industriali lo analizziamo in dettaglio nelle pagine precedenti, e le rilevazioni di Unrae non si discostano più di tanto da quelle messe nero su bianco da Anfia. Rispetto al settore auto, però, la ripresa

APPUNTAMENTO ANNUALE

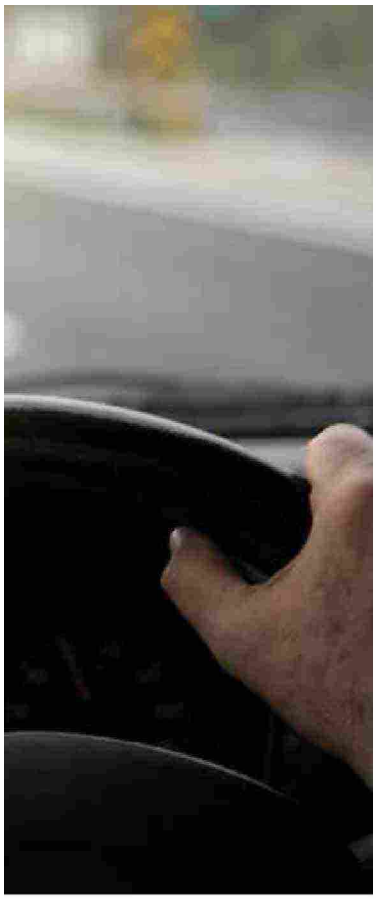
La filiera automotive italiana si è ritrovata alla fine dello scorso anno nel corso della tradizionale conferenza dell'Unrae, tenutasi a Roma a Villa Blanc, sede della Luiss business school. In basso, a sinistra, il presidente dell'Unrae, Michele Crisci e, a destra, il direttore generale, Andrea Cardinali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

vado e torno

www.ecostampa.it



Starace: «mancanza la visione»

Le previsioni parlano di calo significativo delle immatricolazioni di veicoli industriali nel 2025, con il parco circolante italiano destinato a invecchiare ulteriormente. «Nel nostro comparto, finora, la transizione energetica ha avuto un impatto relativo», dice Paolo Starace, presidente della sezione Veicoli industriali dell'Unrae. «Chi deve investire, continua a comprare diesel, è la realtà dei fatti. Il settore della produzione industriale, a cui siamo legati a doppio filo, ne sta risentendo: è chiaro che meno si produce, minore è la quantità di merce da trasportare. Credo che uno degli elementi sottostanti a queste difficoltà del settore che l'anno prossimo dovrebbero rivelarsi in maniera più evidente (prevediamo un calo a doppia cifra) siano principalmente determinati dalle difficoltà di fondo del Paese». Dal punto di vista dell'Unrae, quello che pesa è «la mancanza di visione sul futuro e di una pianificazione di fondi strutturali, pluriennali, che consentano all'imprenditore di programmare gli investimenti. La fiducia degli imprenditori rispetto agli investimenti futuri è in continuo calo perché non si vedono prospettive di crescita».

rispetto al periodo pre-Covid c'è stata, con una crescita sul 2019 che sfiora il 25 per cento. Il commento del presidente della sezione Veicoli industriali di Unrae, che abbiamo incontrato proprio a Roma, lo riportiamo nel box.

Quindi, l'Osservatorio auto e mobilità della Luiss, nato per iniziativa dell'Unrae con l'obiettivo di fare formazione e di collaborare sia con le istituzioni che con le aziende sui fenomeni del nostro tempo, ha presentato uno studio sull'impatto dell'intelligenza artificiale sull'automotive.

Intelligenza artificiale e software

Futuribile, forse, ma utile per capire quale potrebbe (e dovrebbe) essere la direzione che prenderà l'industria nel futuro prossimo. Lo dirigono Fabio Orecchini e Luca Pirolo, entrambi ordinari alla Luiss business school. Nel comitato scientifico trovano posto anche i partner, che sono Unrae, Toyota, Honda, Kia e, da quest'anno, A2A. La ricerca presentata quest'anno è sull'intelligenza artificiale e sul suo impatto sull'automotive. «Entro il 2029 il 90 per cento dei veicoli saranno software-defined vehicles (Sdv), ma si prevede che entro il 2030 il 100 per cento dei veicoli sia in qualche modo coinvolto con l'intelligenza artificiale: l'Auto sapiens (questa la denominazione trovata dall'Osservatorio, ndr) oltre a essere definita dal software, è altamente elettrificata, con comandi wireless, ma la vera sfida è che apprenda con il tempo e l'esperienza. Ogni auto avrà il suo gemello virtuale, che sarà possibile portarsi dietro nel momento in cui si cambia vettura», ha detto Orecchini.

Lo studio ha affrontato, partendo da un campione relativamente giovane e con un reddito non alto, l'interesse dell'utilizzatore: la maggior parte degli intervistati ritiene l'Ai un'integrazione utile ma non è ancora favorevole ad accettarla come agente decisionale.

25

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

AUTO ITALIA: ANFIA, MERCATO INTERNO DEBOLE E FILIERA PRODUTTIVA IN DIFFICOLTA'

Il Sole 24 ORE Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 03 feb - Il mercato auto italiano "apre il 2025 con il segno meno (-5,9%), registrando il sesto calo mensile consecutivo. E' evidente che le politiche europee continuino a impattare la nostra realta' nazionale, con un mercato interno debole - ricordiamo che l'anno appena trascorso ha chiuso a -0,5% sul 2023 e a -18,7% sul 2019 - e una filiera produttiva in difficolta'". Lo ha detto Roberto Vavassori, presidente di Anfia, commentando i dati sulle immatricolazioni di gennaio e sottolineando che questi elementi "rimarcano la necessita' di adottare un piano europeo di guida razionale verso gli obiettivi del 2035, come discusso anche in occasione del Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive europea avviato lo scorso 30 gennaio dalla Presidente della Commissione Ue". Secondo Vavassori, "bisogna intervenire in fretta, agendo su piu' fattori: prevedere flessibilita' nella regolamentazione sui target emissivi, stimolare il local content europeo e incentivare l'innovazione tecnologica della filiera per proteggerne e accrescerne la competitivita' nello scenario globale". Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, quelle a benzina vedono il mercato di gennaio in calo del 17%, con quota di mercato al 26,9%, le diesel calano del 41,6%, con quota al 9,6% (prima volta sotto il 10%). Le autovetture mild e full hybrid crescono del 10,6% nel mese, con una quota del 44,6%. Le vendite di auto ricaricabili (Bev e Phev) aumentano del 65,6% a gennaio e rappresentano l'8,6% del mercato del mese (a gennaio 2024 era il 4,9%).

Ars

(RADIOCOR) 03-02-25 18:39:51 (0631) 5 NNNN

TAG

ECONOMIA COMMERCIO ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ambiente

Il Mobility Innovation Tour fa tappa a Torino: il focus sulla sfide operativa nella gestione di grandi flotte di bus elettrici

Riccardo Febbraio 3, 2025

Il Mobility Innovation Tour fa tappa a Torino: il focus sulla sfide operativa nella gestione di grandi flotte di bus elettrici

Dove: Stazione Sassi (tranvia Sassi – Superga) – Sala conferenze GTT, Piazza Gustavo Modena
Quando: 5 febbraio 2025 | inizio convegno ore 10:30

Il convegno, realizzato in collaborazione con GTT, offrirà l'opportunità di approfondire le strategie adottate da alcune delle principali città italiane nella gestione di flotte di e-bus, con un focus particolare sulle esperienze di Torino, Bergamo e Genova

Con oltre mille e-bus immatricolati, il 2024 è stato l'anno della consacrazione della trazione elettrica nel mercato dell'autobus italiano. Le immatricolazioni, spinte dai finanziamenti PNRR, sono cresciute del 162 per cento rispetto al 2023. Su dieci autobus urbani immatricolati in Italia nel 2024, quattro sono elettrici.

Questo trend porta con sé nuove sfide operative, legate non solo alla scelta dei veicoli ma anche alla gestione complessiva delle flotte, inclusi gli impianti di ricarica e la gestione energetica. Diventa centrale il tema delle ricadute operative nel medio e lungo termine. Le scelte tecnologiche e infrastrutturali vanno valutate non solo nel momento del lancio, ma anche per l'impatto che avranno sull'esercizio quotidiano e sulla "produzione" delle aziende di trasporto pubblico.

A sette anni di distanza dall'entrata in esercizio della Linea C di Bergamo, primo esempio in Italia di progetto organico di mobilità elettrica su autobus, tutte le principali città italiane hanno fatto grandi passi avanti nell'implementazione di flotte di autobus elettrici. Le esperienze di AMT Genova e di GTT Torino, insieme a quella appunto di ATB Bergamo, saranno messe a fattor comune nel corso di una tavola rotonda che vedrà intervenire Liliana Donato, Direttrice Generale di ATB Bergamo; Fabio Gregorio, Responsabile Innovazione Servizio e Tecnologie TPL di AMT Genova, e Marco Zanini, Responsabile Ingegneria di Manutenzione di GTT, oltre a Tiziano Dotti, responsabile vendite sul mercato italiano di Iveco Bus, azienda che proprio a Torino sta consegnando una flotta di 225 bus elettrici e infrastruttura di ricarica.

La tavola rotonda sarà preceduta dai saluti di Serena Lancione, Amministratrice Delegata di GTT, e dalle presentazioni introduttive di Miriam Sala, Responsabile Area Studi e Statistiche di ANFIA, e Riccardo Genova, docente di Veicoli Elettrici, Ibridi e Mobilità Sostenibile dell'Università degli Studi di Genova. La prima approfondirà i trend di mercato e il quadro dei finanziamenti per il rinnovo delle flotte bus, mentre il secondo approfondirà, dal punto di vista gestionale, le dinamiche legate

ARTICOLI RECENTI

Pallamano Serie A Silver: bella vittoria interna della Orlando Pallamano Haenna

Ast, Di Cristina e Borrelli (Uiltrasporti e UilTemp Sicilia): "Niente soldi dall'assessorato all'Economia, lavoratori senza stipendio e bus fermi per mancanza di carburante".

Proseguono gli incontri nelle scuole in vista della marcia antimafia promossa dal Centro Pio La Torre il 26 Febbraio. Assemblea, il 4 febbraio, all'Iti D'Alessandro di Bagheria

47^ Giornata Nazionale per la Vita – Giusy Versace ospite del 'Centro Aiuto alla Vita' di Saluzzo.

Enna all'Urban Center al via la rassegna Film dell'Associazione I Zanni

Cerca ... CERCA

Nome (obbligatorio)
Email (obbligatorio)
Sito web
Messaggio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

alla crescita delle flotte di autobus elettrici e alle tecnologie emergenti.

“L’adozione su larga scala di autobus elettrici rappresenta un’innovazione strategica nel trasporto pubblico urbano. Tuttavia, questa transizione comporta sfide significative che richiedono una pianificazione meticolosa e una gestione innovativa. La necessità di sviluppare infrastrutture di ricarica adeguate, la gestione dell’energia e l’ottimizzazione delle operazioni quotidiane sono aspetti cruciali per garantire un servizio efficiente oltre che un passo concreto verso la decarbonizzazione” – spiega l’Amministratrice Delegata di GTT, Serena Lancione – “In GTT, con una flotta di bus elettrici che entro il prossimo anno costituirà oltre il 50% dell’intero parco mezzi, stiamo affrontando questa trasformazione con un approccio strutturato. Collaboriamo con partner tecnologici e istituzionali per adottare soluzioni all’avanguardia, consapevoli che l’innovazione deve andare di pari passo con l’affidabilità operativa e la sostenibilità economica e ambientale. Il Mobility Innovation Tour rappresenta un’importante occasione per condividere e confrontarsi su esperienze e strategie”.

Il Mobility Innovation Tour

Il Mobility Innovation Tour è una rassegna di appuntamenti volti a delineare prospettive e orizzonti della mobilità. È promosso dalla rivista di settore AUTOBUS con il supporto scientifico dell’Università di Genova.

Visite: ***26***

Previous:
LA GROTTA DEL CICLOPE divertente commedia musicale, parodia del mito più famoso della storia

Next:
Enna all’Urban Center al via la rassegna Film dell’Associazione I Zanni

Lascia un commento

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

Commento *

Nome *

Email *

Sito web

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

INVIA COMMENTO

RELATED STORIES

ARCHIVI

Seleziona il mese

Febbraio 2025

L	M	M	G	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

« Gen

ARTICOLI RECENTI

Pallamano Serie A Silver: bella vittoria interna della Orlando Pallamano Haenna

Ast, Di Cristina e Borrelli (Uiltrasporti e UilTemp Sicilia): “Niente soldi dall’assessorato all’Economia, lavoratori senza stipendio e bus fermi per mancanza di carburante”.

Proseguono gli incontri nelle scuole in vista della marcia antimafia promossa dal Centro Pio La Torre il 26 Febbraio. Assemblea, il 4 febbraio, all’Iti D’Alessandro di Bagheria

47^ Giornata Nazionale per la Vita – Giusy Versace ospite del ‘Centro Aiuto alla Vita’ di Saluzzo.

Enna all’Urban Center al via la rassegna Film dell’Associazione I Zanni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

Dazi Usa e auto, esportazioni e importazioni da Italia ed Europa con gli Stati Uniti

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca "Ingiustificata". Così il presidente Anfia Vavassori giudica l´eventuale tariffa doganale per l´automotive. La bilancia commerciale è decisamente positiva per il nostro Paese e per il Vecchio continente I numeri sono chiari ma non dicono tutto, anzi. La differenza tra esportazioni e importazioni fra Italia e Stati Uniti oppure fra Unione europea e Stati Uniti produce lo stesso risultato. Anche se i volumi sono differenti, in entrambi casi il valore delle merci che dal Vecchio continente oltrepassa l´Atlantico per finire negli States è superiore rispetto ai beni che fanno il percorso inverso. Ovvero, esportiamo più di quello che importiamo. Questo vale anche per l´automotive, sia per quanto riguarda i veicoli che i componenti. In tempi in cui non ci sono tensioni è una buona notizia. Tuttavia con la minaccia di Donald Trump di mettere dazi sulle merci provenienti dalla Ue può diventare un problema. "Ci vuole tanto pragmatismo e buon senso. Il momento è interessante" dice Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l´associazione confindustriale della filiera automotive. "Dal punto di vista tecnico eventuali dazi sono ingiustificati perché non vanno a colpire una situazione di dumping. I prodotti europei non vanno sostituire quelli americani" prosegue il presidente dell´Anfia. LEGGI ANCHE italia Per quanto riguarda le cifre le ultime che riguardano un anno completo sono ferme al 2023. L´Italia ha esportato merci verso gli Usa per un valore di 67,258 miliardi di euro. Di questi 5,780 miliardi sono rappresentati da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi. Gli Stati Uniti hanno fatto arrivare in Italia beni per 25,172 miliardi di euro: gli autoveicoli, i rimorchi e i semirimorchi importati hanno un valore di 405 milioni. Già da questi numeri è evidente come la bilancia commerciale italiana sia in positivo. Nel dettaglio la bilancia Italia-Usa pende dalla parte del Belpaese: per 1,052 miliardi riguardo pneumatici, componenti meccanici ed elettrici, infotainment e motori; 4,634 miliardi per le auto; 2,7 milioni per i veicoli commerciali. LEGGI ANCHE europa Anche la bilancia commerciale auto Europa-Usa pende dalla parte del Vecchio continente. Secondo i dati disponibili, resi noti dall´associazione dei costruttori Acea e relativi al 2022, veicoli per un valore di 37,708 miliardi di euro sono stati esportati dall´Europa verso gli States. Il percorso contrario è stato compiuto da mezzi per un valore di 16,896 miliardi. LEGGI ANCHE nodi inestricabili Le barriere possibili vanno a cozzare con il commercio globale che intreccia rotte e Paesi in maniera quasi indissolubile. Ad esempio ci sono " veicoli appannaggio degli Usa - spiega Vavassori - che poi vengono importati in Europa. Difficile sciogliere il nodo gordiano". Tra i tanti marchi è il caso anche di Mercedes, Bmw e Audi ma pure di un qualsiasi microchip montato su auto o moto che prima di arrivare a destinazione ha compiuto almeno un giro intero del mondo, se non due. In questo scenario i dazi appaiono come uno strumento, una leva, per raggiungere altri obiettivi che, per il Vecchio continente, come detto da più parti anche a Bruxelles, potrebbero essere un amento degli acquisti dagli Stati Unti di gas naturale liquefatto (Gnl) e armamenti. LEGGI ANCHE investimenti I collocamenti dell´industria europea all´estero sono forti non solo per quanto riguarda la produzione di auto ma anche per la componentistica. "Il Nord America - ha dichiarato lo scorso luglio l´associazione europea dei componentisti Clepa - rimane la regione preferita per gli investimenti europei. Per quanto riguarda i componenti automotive otto dei 10 investimenti maggiori sono stati fatti in Messico e negli Stati Uniti". Ciò nonostante ci sono alcuni Paesi europei più esposti di altri: "I tedeschi hanno investito più dei francesi, degli spagnoli e degli italiani. Proporzionalmente abbiamo investito tutti", spiega Roberto Vavassori. In termini di volumi l´impegno della Germania è però maggiore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

Auto, MIT: 133.692 immatricolazioni a gennaio (-5,86)

I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 474.480 (+3,29%). Anfia: "Apertura 2025 ancora negativa per il mercato auto italiano"

TELEBORSA

Pubblicato il 03/02/2025
Ultima modifica il 03/02/2025 alle ore 21:07

Il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** comunica che a gennaio 2025 sono state **immatricolate 133.692 autovetture** a fronte delle 142.010 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 5,86%. I **trasferimenti di proprietà** sono stati 474.480 a fronte di 459.360 passaggi registrati a gennaio 2024, con un aumento del 3,29%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 608.172, ha interessato per il 21,98% vetture nuove e per l'78,02% vetture usate.

"Il mercato auto italiano apre il 2025 con il segno meno (-5,9%), registrando il sesto calo mensile consecutivo – afferma **Roberto Vavassori, presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica** – complice anche un giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio 2024 (21 giorni contro 22). È evidente che le politiche europee continuino ad impattare la nostra realtà nazionale, con un mercato interno debole – ricordiamo che l'anno appena trascorso ha chiuso a -0,5% sul 2023 e a -18,7% sul 2019 – e una filiera produttiva in difficoltà. Elementi, questi, che rimarcano la necessità di adottare un piano europeo di guida razionale verso gli obiettivi del 2035, come discusso anche in occasione del Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive europea avviato lo scorso 30 gennaio dalla presidente della Commissione UE. Bisogna intervenire in fretta, agendo su più fattori: prevedere flessibilità nella regolamentazione sui target emissivi, stimolare il local content europeo e incentivare l'innovazione tecnologica della filiera per proteggerne e accrescerne la competitività nello scenario globale".

Le **autovetture a benzina** – rileva **l'Anfia** – vedono il mercato di gennaio in calo del 17%, con quota di mercato al 26,9%; allo stesso modo, le diesel calano del 41,6%, con quota al 9,6% (prima volta sotto il 10%). Le autovetture mild e full hybrid crescono del 10,6% nel mese, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% a gennaio e rappresentano l'8,6% del mercato del mese (a gennaio 2024 era il 4,9%). Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5% nel

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

13/12/2024

Auto, Eurostat: nel 2023 ibride ed elettriche rappresentano il 48% delle nuove immatricolazioni

10/01/2025

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

02/01/2025

Eventi e scadenze del 2 gennaio 2025

› Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

03/02/2025

Assicurazioni, FWU in liquidazione: 120mila risparmiatori da proteggere

03/02/2025

Trump mette in "pausa" i dazi contro il Messico. Wall Street recupera dai minimi

03/02/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lastampa.it
LA STAMPA
www.ecostampa.it

mese e le vendite aumentano del 126,2%, mentre le **ibride plug-in (PHEV)** incrementano del 21%, con una quota del 3,6%. Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo: -12,2% nel mese). La quota mensile delle autovetture a metano è trascurabile, essendo stata immatricolata solo una vettura.

Nel mese di gennaio, **Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600, Alfa Romeo Junior e Peugeot 208 ibride** occupano, rispettivamente, la prima, quinta, sesta, settima e ottava posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le **elettriche,** Citroen C3 è la seconda
auto più venduta e supera Jeep Avenger, che scende in quarta posizione, seguita da Fiat 500 al quinto posto.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di gennaio 2025 le **autovetture utilitarie e superutilitarie** –prosegue l'Anfia – rappresentano il 35,8% del mercato, con volumi in calo del 2,4% rispetto a quelli di gennaio scorso. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten di gennaio anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quarto e Opel Corsa al sesto. Le auto dei segmenti medi hanno una quota dell'8,6% a gennaio, con un mercato in calo del 12,5% rispetto allo stesso mese del 2024. In classifica al sesto posto, Fiat Tipo rappresenta il Gruppo Stellantis, insieme a Citroen C4 e Peugeot 308, rispettivamente
ottava e nona. I **SUV** hanno una quota di mercato pari al 52,6%, con volumi in calo dell'8,2% rispetto a gennaio 2024. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano l'11,7% del mercato del mese (+3,7% rispetto a gennaio 2024), i SUV compatti il 25,4% (-21%), i SUV medi il 9,7% (+5,2%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 5,8% del totale (+26,1%). Il 20,3% dei SUV venduti nel mese di gennaio è di un brand del Gruppo Stellantis. Jeep Avenger a gennaio conferma la prima posizione nella top ten dei SUV piccoli. Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al quarto posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka all'ottavo. Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la quinta auto più venduta del segmento. Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude gennaio all'ottavo posto. Presente in classifica anche Peugeot 3008 al quinto posto. Infine, è sempre marginale è la quota di Monovolumi e Multispazio (1,8% di quota nel mese, in crescita del 47,2%).

Il **Gruppo Stellantis,** nel complesso, totalizza nel mese 41.551 immatricolazioni (-15,9%), con una quota di mercato del 31,1%. Sono cinque i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di gennaio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (13.350 unità), seguita, al terzo posto, da Jeep Avenger (4.681), che recupera una posizione rispetto al mese precedente, e, al quinto, da Citroen C3 (4.142). Al sesto posto si colloca Peugeot 208 (3.726), seguita, al decimo, da Opel Corsa (2.340). Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra nel mese un calo del 27,4% rispetto a gennaio 2024. Il Costruttore molisano – conclude l'Anfia – costituisce l'1,6% del mercato nel primo mese del 2025. Per finire, il mercato dell'usato totalizza 474.480 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a gennaio 2025, il 3,3% in più rispetto a gennaio 2024.

L'UNRAE si aspetta come obiettivo minimo, a livello europeo, un quadro normativo chiaro e stabile che indirizzi in modo pragmatico le scelte di produttori e consumatori, e che crei le condizioni abilitanti per un effettivo decollo della transizione ecologica. "È un dato positivo – sottolinea il

New York: scambi in positivo per AutoZone

03/02/2025

New York: risultato positivo per Kroger

> 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?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lastampa.it
LA STAMPA
www.ecostampa.it

presidente dell'UNRAE, Michele Crisci – 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 sforamento dei target sulle emissioni di CO2. Chiediamo che questi interventi vengano definiti con tempestività e chiarezza, per evitare il rischio di effetti irreversibili". In ambito nazionale, l'UNRAE ribadisce l'urgenza di misure concrete per sostenere la transizione e il rinnovo del parco circolante. "L'attuale regime fiscale sulle auto aziendali è inadeguato e penalizzante rispetto agli altri paesi europei – afferma **Crisci** –. Diviene sempre più urgente rivedere la detraibilità IVA e la deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO2, oltre a ridurre il periodo di ammortamento a 3 anni. Solo così sarà possibile accelerare il passaggio verso veicoli a basse e/o zero emissioni, incentivando pertanto le imprese a investire in una mobilità più sostenibile. Anche la recente modifica della normativa sul fringe benefit, che rischia addirittura di premiare anche le motorizzazioni più emissive, necessita di aggiustamenti: va reimpostata in base alle emissioni di CO2 come la precedente, con una progressività più graduale nelle aliquote per non tradursi unicamente in un aumento del gettito fiscale".

L'UNRAE fa sapere che "continuerà nel fattivo processo di collaborazione con tutte le Istituzioni per garantire l'adozione di misure correttamente congegnate e ben indirizzate, che tengano conto dei reali meccanismi di mercato e siano in grado di supportare le scelte di operatori e clientela in questa delicata fase di cambiamento".

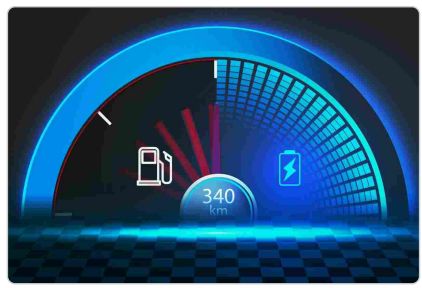
"Aldilà del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo" commenta il **presidente di Federauto Massimo Artusi. I**ntervenuto oggi al convegno "Autotrasporto e Sostenibilità: la parola al mercato", Artusi chiede alle Istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti:
eliminazione delle multe alle case costruttrici; anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento C02; approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849
Servizio a cura di teleborsa

QUALENERGIA.it

www.ecostampa.it

Il valore aggiunto nella filiera automotive e gli impatti della transizione elettrica



Le dinamiche industriali, economiche e occupazionali derivanti dalla riduzione del valore aggiunto nella produzione di veicoli elettrici. Un passaggio inevitabile che richiede programmazione. Il Valore Aggiunto è la differenza fra il valore della produzione di beni e servizi e i costi sostenuti da parte delle singole unità produttive per l´acquisto di input produttivi, a essa necessari, presso altre aziende. Quindi rappresenta il valore che i fattori produttivi utilizzati dall´impresa, capitale e lavoro, hanno aggiunto´ agli input acquistati dall´esterno e che consentono di ottenere una data produzione di beni. Il Valore Aggiunto serve quindi: a rimunerare il capitale investito a retribuire la forza lavoro impiegata per realizzare i beni stessi a generare quel plus valore di marxiana memoria che è in eccesso rispetto alla retribuzione della forza lavoro, inteso anche come profitto per gli imprenditori. Di conseguenza, una riduzione del Valore Aggiunto nella produzione di un bene implica da una parte, una riduzione del lavoro necessario per realizzare il bene stesso, con inevitabile riduzione dei lavoratori o dei loro salari, e dall´altra parte una riduzione di disponibilità finanziaria per remunerare i capitali investiti. Valore aggiunto dell´endotermico e dell´elettrico Chiariti questi concetti, vediamo di confrontare il Valore Aggiunto di un veicolo con motore a combustione interna con un veicolo con motore elettrico Un motore endotermico è caratterizzato da un´elevata complessità con centinaia di componenti: pistoni, bielle, valvole, astine e bilancieri, albero a gomiti, albero a camme, cinghie di trasmissione e guarnizioni varie. Inoltre, almeno altri quattro sistemi sono necessari per garantire il funzionamento del motore endotermico: il sistema di alimentazione del carburante, con serbatoio, pompa di alimentazione, carburatore, filtro aria e condotti vari; il sistema di lubrificazione del motore con serbatoio dell´olio, pompa, filtro, radiatore e condotti vari; il sistema di raffreddamento del motore con radiatore, ventole e condotti vari; il sistema di trasmissione con frizione e cambio. Il Valore Aggiunto per realizzare e assemblare tutta la parte meccanica di un veicolo tradizionale è considerevole e determina una quota consistente del valore finale e quindi del costo del veicolo stesso nel suo complesso. Per contro i propulsori elettrici sono formati da pochi componenti, con una struttura meno complessa in confronto a quella di un tradizionale motore diesel o a benzina. Il motore elettrico è composto da uno statore e da un rotore, i quali, alimentati dalla corrente elettrica fornita dalla batteria, generano dei campi elettromagnetici, che producono a loro volta una forza che aziona le ruote attraverso una trasmissione diretta; infatti, in un´auto elettrica non serve né la frizione, né il cambio, né tantomeno un sistema di lubrificazione e di raffreddamento. In conclusione, un sistema di propulsione elettrica è molto più semplice e veloce da realizzare rispetto a un propulsore a combustione interna. Di conseguenza il Valore Aggiunto di un propulsore elettrico è notevolmente inferiore rispetto a un sistema a combustione interna e quindi un veicolo elettrico è più semplice e più veloce da costruire; ergo, dovrebbe essere più economico e quindi costare meno. Oltretutto i motori elettrici riescono a garantire anche un livello molto più alto di efficienza dal punto di vista energetico. Il rendimento , dalla fonte alla ruota, di un´auto elettrica è intorno all´80% contro il 30% massimo di un´auto a benzina. Da non trascurare poi il fatto che i motori elettrici hanno una durata operativa almeno tripla rispetto ai motori endotermici e che i costi di manutenzione dei propulsori elettrici sono decisamente inferiori di circa un ordine di grandezza rispetto ai propulsori termici. Il fattore prezzo Il fatto che attualmente i veicoli elettrici siano disponibili a prezzi più elevati di quelli tradizionali dipende da alcuni fattori contingenti: le attuali economie di scala , regolate dal concetto di costo marginale, fanno sì che finché non si raggiungono determinati volumi di produzione i costi finali dei veicoli elettrici rimangano elevati per via dei costi fissi di remunerazione dei capitali investiti. Pertanto, meno sono i veicoli elettrici prodotti, più costano; finora tutte le case automobilistiche hanno optato per produrre modelli di alta gamma , quindi più costosi, in modo da compensare il basso Valore Aggiunto dei sistemi propulsivi con l´alto Valore Aggiunto delle carrozzerie di lusso e delle conseguenti rifiniture e accessori vari; è presente un´offerta massiccia di sistemi ibridi , che consente di incrementare il Valore Aggiunto di ogni singolo veicolo, aggiungendo alla motorizzazione tradizionale, la motorizzazione elettrica; i pacchi batteria , che ora raggiungono facilmente il 25% del valore di un´auto elettrica, non vengono prodotti dalle case automobilistiche tradizionali, per cui per gli automakers, il loro Valore Aggiunto è limitato al solo assemblaggio nelle linee di produzione; il costo dei pacchi batteria è comunque in continua diminuzione. Bloomberg New Energy Finance (BNEF) riporta che i prezzi delle batterie al litio sono diminuiti dai 780 $/kWh del 2013 ai 139 $/kWh del 2023 e che il calo proseguirà nei prossimi anni arrivando a 80

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

www.ecostampa.it

$/kWh nel 2030. Oltretutto, reti pubbliche di ricarica ancora insufficienti e non uniformate in termini di costo del kWh, abbinate alla nota sindrome di ansia da ricarica , tengono lontano dal mercato dell´auto elettrica una vasta moltitudine di utenti pur favorevoli all´elettrificazione della mobilità. Ma questi fattori sono da considerarsi transitori . Basta osservare il mercato cinese per rendersi conto di cosa sta succedendo e capire come evolverà anche il mercato automobilistico europeo. La Repubblica popolare cinese , che nel 1990 produceva mezzo milione di veicoli all´anno su un totale mondiale di 48,5 milioni (l´1% del mercato mondiale), nel 2023 ha registrato oltre 26 milioni di nuovi veicoli su un totale mondiale di circa 90 milioni, pari al 32,5%. A trainare il settore dell´automotive sono sempre di più i veicoli a nuova energia (Nev) che includono quelli a batteria (Bev) e gli ibridi (Phev) e meno quelli con motore a combustione interna (Ice). Secondo la China Passenger Car Association (Cpca), nel 2023 le macchine elettriche e ibride sono arrivate a costituire il 37,5% del totale delle vendite di auto nuove in Cina. Sia la crescita sostenuta, sia le politiche di sostegno al settore indicano il valore strategico che l´industria dei Nev ha assunto per l´economia cinese. Con i ritmi attuali si prevede di superare abbondantemente il 50% di penetrazione dei Nev nel mercato dell´automotive entro il 2026. Occorre rilevare che in Europa e negli Usa la transizione elettrica comporta non solo la costituzione di nuovo capitale fisso, ma la distruzione degli impianti e dell´esperienza tecnologica accumulata per decenni, riconvertendo e addestrando forza lavoro e modificando l´organizzazione delle imprese. Per la Cina, che non dispone di vecchie strutture produttive consolidate, crearne di nuove finalizzate alla propulsione elettrica è molto più facile e non traumatico come in Occidente. Oltretutto attribuire il successo cinese unicamente ai sussidi statali è fuorviante, in quanto non si tiene conto dei forti investimenti occidentali e in Giappone (Volkswagen, Tesla, Toyota, Honda, ecc.). Attualmente i costruttori cinesi fanno concorrenza ai produttori occidentali e giapponesi, cosa che è intrinseca nella logica capitalistica di crearsi all´interno i propri nemici. Infatti, in Cina è scoppiata la guerra dei prezzi. Prima fra tutte, BYD (Build Your Dreams) ha abbassato drasticamente il costo di cinque modelli al di sotto della soglia psicologica dei 100.000 RMB, pari a 12.000 euro. Ad esempio, la city car Seagull, completamente elettrica e con una autonomia di 300 km, costa meno di 9.000 euro. Da rilevare che BYD produce da sé i pacchi batteria con una quota mondiale del 17% e così integra l´intera catena del Valore Aggiunto (report Il mercato cinese dell´automotive 2023, tendenze e prospettive pdf). Tuttavia, i produttori cinesi stanno scegliendo di mantenere alti i prezzi sul mercato europeo per non spaventare i produttori europei, vendendo le loro auto elettriche a prezzi più alti di due o tre volte rispetto a quelli del loro mercato interno, per cui, anche se l´Ue introducesse consistenti dazi sulle importazioni, i produttori cinesi sarebbero comunque concorrenziali con gli costruttori europei. Gli impatti della transizione ai veicoli elettrici Ma la migrazione della produzione di Valore Aggiunto verso altri soggetti non finisce qui. La transizione verso la mobilità elettrica, infatti, impatterà fortemente sulle reti di assistenza agli autoveicoli , il cosiddetto aftermarket . Secondo l´Associazione Nazionale della Filiera Automobilistica (ANFIA), in Italia si contano oltre 83mila officine di autoriparazione con circa 195mila occupati e 14 miliardi di euro di fatturato annuo. Di queste, la categoria più rappresentata è quella dei meccanici-motoristi , con il 52% degli addetti, senza considerare gli addetti dei centri di revisione dei concessionari che contano altre 9.000 unità. Cosa ne sarà di tutti questi esperti professionisti che spesso riescono a diagnosticare un malfunzionamento semplicemente ascoltando il rombo del motore? Sicuramente molti dovranno convertirsi e reinventarsi, soprattutto i giovani e molti dovranno ritornare a scuola. La categoria degli elettrauti , che oggi è rappresentata da un misero 9% del totale degli addetti, è destinata ad aumentare esponenzialmente riciclandosi verso l´elettronica di potenza e i relativi software. Inoltre, nell´ambito del commercio al dettaglio dei carburanti , dove in Italia si contano oltre 50.000 occupati con un fatturato annuo di 31 miliardi di euro, molti benzinai verranno falcidiati dall´avvento della trazione elettrica se non saranno in grado di riconvertire all´elettrico le stazioni di servizio di loro pertinenza. L´elettrificazione della mobilità è un cambiamento di paradigma tecnologico radicale con effetti distruttivi sulle vecchie filiere di produzione e sugli equilibri oligopolistici dell´intero settore automobilistico che rischia di creare forti tensioni sociali presso decine di migliaia di operatori nel settore dell´automotive, provocando morti e feriti. Minori costi di costruzione e maggiore durata dei veicoli, minori costi di manutenzione e riparazione, maggiore efficienza dei propulsori e forte riduzione dei consumi di energia primaria, caratterizzeranno l´avvento della mobilità elettrica, comportando, oltre che a una riduzione di valore, il rischio concreto di una rilevante riduzione della forza lavoro occupata in tutta la filiera stessa. La parola d´ordine è programmazione La transizione verso la mobilità elettrica è già iniziata, pur con diversi livelli di rapidità. Se da un lato le imprese maggiormente impegnate nella transizione sono quelle che dispongono di robusti dipartimenti di ricerca e sviluppo, d´altro canto le imprese di piccole dimensioni, che operano nell´ambito della componentistica, sperimenteranno una transizione più lenta con l´ingresso di nuovi concorrenti che imporranno loro di riorganizzare i processi di creazione di valore. Evidentemente molte criticità, che affliggono tipicamente il sistema industriale italiano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

www.ecostampa.it

, vanno affrontate: mancanza di chiari indirizzi politici, identificazione delle priorità d´investimento, rapporti con la pubblica amministrazione e accesso ai finanziamenti. Infine, ma non meno importante, manca ancora una connessione con il sistema nazionale e locale dell´ istruzione e della formazione professionale , che ha bisogno di poter riorientare rapidamente tutti quegli indirizzi professionali che diventeranno sempre di più obsoleti. Questo rende urgente riconsiderare e adeguare il sistema dell´istruzione e della formazione professionale alla transizione verso la mobilità elettrica e ciò rappresenta un´altra grande sfida che il paese deve affrontare. Purtroppo, alcune forze politiche, per lo più del campo conservatore, ma non solo, conducono battaglie di retroguardia e tendono a contrastare e a rallentare la diffusione dei veicoli elettrici, diffondendo le fake-news più disparate, dalla pericolosità delle batterie al rischio di black-out delle reti elettriche, fino all´incubo dell´invasione di veicoli e prodotti cinesi. Queste forze politiche dovrebbero rendersi conto che il processo di conversione in atto è ormai inarrestabile e che verrà completato nell´arco di un ventennio o poco più. Sarebbe molto più proficuo orientare le scelte politiche verso la predisposizione di quadri regolatori stabili nell´ambito di nuove politiche industriali che potranno avere un ruolo fondamentale, non solo nel supportare la transizione delle capacità produttive del Paese, ma anche nella consapevolezza di operare per un futuro più sostenibile e duraturo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

adv

Ultim'ora 19.17 **Trump: "Musk non decide nulla senza la mia approvazione"**

Auto, il mercato italiano parte in rosso nel 2025. La Pandina è la più venduta

di Diego Longhin

Il calo a gennaio è del 5,68% rispetto alle immatricolazioni di dodici mesi fa. La quota di Stellantis torna sopra il 30%. Anfia: "Serve un intervento rapido dell'Europa". E i costruttori esteri rivedono al ribasso le stime per l'anno

03 FEBBRAIO 2025 AGGIORNATO ALLE 19:01 2 MINUTI DI LETTURA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

ROMA – Partenza negativa per il mercato italiano dell'auto nel 2025. **Le immatricolazioni a gennaio** secondo i dati del Ministero dei Trasporti **sono state 133.692. In calo del 5,86% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.**

Dopo un 2024 di ribassi delle vendite in Italia **per Stellantis** il calo prosegue anche a gennaio, anche se, nota positiva, l**a quota di mercato è tornata sopra il 30%.** Il mese scorso il gruppo, che ha fatto peggio rispetto al resto del mercato (-5,86%), ha messo a segno 41.532 registrazioni, in discesa del 15,8% rispetto alle 49.333 unità dello stesso mese del 2024.

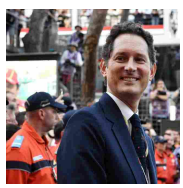
A dicembre erano diminuite del 18,1% e nell'intero 2024 del 9,9%. A gennaio Stellantis aveva una quota del 31,1% del mercato italiano, contro il 23,1% di dicembre scorso (29% nell'intero 2024) e contro il 34,7% di gennaio 2024. Dati immatricolazioni auto elaborati da Stellantis su fonte Dataforce. **Fiat Pandina, prodotta nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, a gennaio ha registrato oltre 13.300 immatricolazioni pari ad una quota di mercato del 10%**, "superando da sola tutti i brand che operano in Italia".

Meloni sostituisce le auto blu: sei Alfa Romeo Tonale al posto delle Ford Focus prese da Draghi

di Diego Longhin
29 Gennaio 2025

Il calo rispetto a gennaio 2019 è del 19,1%, cioè sulla situazione ante-crisi da Coronavirus e le prospettive per i prossimi mesi non appaiono particolarmente felici. "La possibilità di ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi è infatti assolutamente remota per non dire della possibilità di ritornare ai livelli dell'inizio del secolo", dice il centro studi Promotor. Basti pensare che nel gennaio 2001 le immatricolazioni furono 272.126 e su questi livelli si mantennero fino alla grande crisi innescata dal fallimento di Lehmann Brothers nel settembre 2008.

Stellantis, cambi e innesti per semplificare l'organizzazione. Elkann: "Così aumenta agilità"



di Diego Longhin
03 Febbraio 2025

Il **Centro Studi Promotor** a fine gennaio ha condotto una ricerca sui concessionari auto da cui emerge "che ben **il 70% degli**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

interpellati giudica basso il livello di acquisizione di ordini in gennaio e questo è un fatto assolutamente negativo perché i primi mesi dell'anno sono sempre stati molto importanti per la raccolta di ordini e a ciò si aggiunge che i livelli delle giacenze di auto invendute sono alti per il 48% dei concessionari".

Analizzato anche ciò che blocca la diffusione delle auto elettriche, visto che l'Italia si conferma maglia nera tra i Paesi della Ue con una quota sulle immatricolazioni del 4,2% nel 2024. Al primo posto tra le ragioni del ritardo dell'Italia nella transizione energetica i concessionari pongono i prezzi troppo elevati delle auto elettriche, seguiti dall'insufficiente dotazione di punti di ricarica e dalla limitata autonomia dell'auto elettrica. E a tutto questo si aggiunge che la stagione degli incentivi sembra definitivamente tramontata.

Stellantis investe sui cambi ibridi. I sindacati: "Buon segnale per Torino"

a cura di Repubblica Torino
30 Gennaio 2025

L'elettrico a gennaio è andato meglio. Balzo in avanti a gennaio per il mercato italiano delle auto elettriche. **Nel primo mese del 2025, in particolare, sono state immatricolate 6.721 vetture full electric, in crescita del 132,2%** rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, con una quota di mercato salita fino alla soglia del 5% (dal 2% del gennaio 2024). Al 31 gennaio, il parco circolante elettrico in Italia risulta composto da 282.902 auto. La crescita è merito dei prezzi più convenienti delle auto con batteria.

Secondo **il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori** "il mercato auto italiano apre il 2025 con il segno meno (-5,9%), registrando il sesto calo mensile consecutivo, complice anche un giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio 2024". E poi aggiunge: "E' evidente che le politiche europee continuino ad impattare la nostra realtà nazionale, con un mercato interno debole - ricordiamo che l'anno appena trascorso ha chiuso a -0,5% sul 2023 e a -18,7% sul 2019 - e una filiera produttiva in difficoltà. Serve un intervento dell'Europa in fretta". **E l'Unrae, l'associazione della auto che raggruppa i marchi esteri, rivede al ribasso le previsioni del 2025: 1.550.000 auto (9.000 in meno rispetto 2024).** Secondo Unrae "serve quadro normativo chiaro e stabile per produttori e consumatori. Transizione in Italia in stallo secondo per mancanza incentivi, serve revisione fiscalità auto aziendali. Siamo tra i Paesi più penalizzati in Europa da questo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

punto di vista”.

LEGGI I COMMENTI

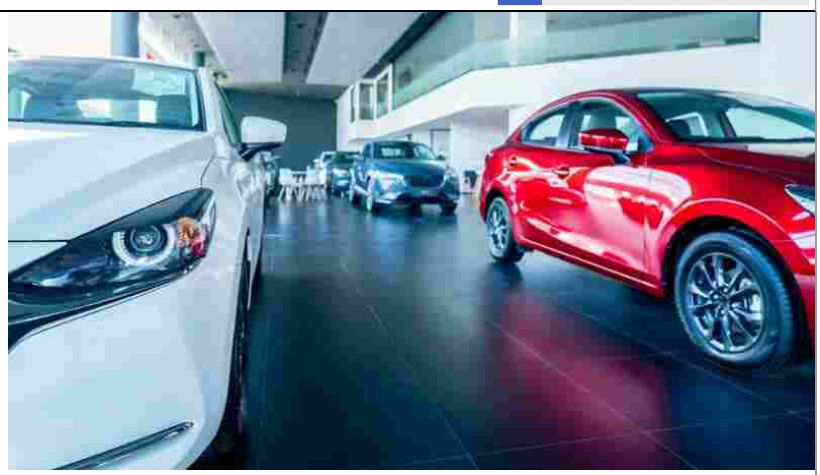
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

adv

Auto, le vendite in Italia nel 2025 partono in rosso

di Diego Longhin



Il calo a gennaio è del 5,68% rispetto alle immatricolazioni di dodici mesi fa. La quota di mercato di Stellantis torna sopra il 30%. Anfia: "Serve un intervento rapido dell'Europa". E i costruttori esteri rivedono al ribasso le stime per l'anno

03 FEBBRAIO 2025 ALLE 18:41

2 MINUTI DI LETTURA

ROMA – Partenza negativa per il mercato italiano dell'auto nel 2025. **Le immatricolazioni a gennaio** secondo i dati del Ministero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

dei Trasporti **sono state 133.692. In calo del 5,86% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.**

Dopo un 2024 di ribassi delle vendite in Italia **per Stellantis** il calo prosegue anche a gennaio, anche se, nota positiva, l**a quota di mercato è tornata sopra il 30%.** Il mese scorso il gruppo, che ha fatto peggio rispetto al resto del mercato (-5,86%), ha messo a segno 41.532 registrazioni, in discesa del 15,8% rispetto alle 49.333 unità dello stesso mese del 2024.

A dicembre erano diminuite del 18,1% e nell'intero 2024 del 9,9%. A gennaio Stellantis aveva una quota del 31,1% del mercato italiano, contro il 23,1% di dicembre scorso (29% nell'intero 2024) e contro il 34,7% di gennaio 2024. Dati immatricolazioni auto elaborati da Stellantis su fonte Dataforce.

Meloni sostituisce le auto blu: sei Alfa Romeo Tonale al posto delle Ford Focus prese da Draghi

di Diego Longhin
29 Gennaio 2025

Il calo rispetto a gennaio 2019 è del 19,1%, cioè sulla situazione ante-crisi da Coronavirus e le prospettive per i prossimi mesi non appaiono particolarmente felici. “La possibilità di ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi è infatti assolutamente remota per non dire della possibilità di ritornare ai livelli dell’inizio del secolo”, dice il centro studi Promotor. Basti pensare che nel gennaio 2001 le immatricolazioni furono 272.126 e su questi livelli si mantennero fino alla grande crisi innescata dal fallimento di Lehmann Brothers nel settembre 2008.

Stellantis, cambi e innesti per semplificare l’organizzazione. Elkann: “Così aumenta agilità”

di Diego Longhin
03 Febbraio 2025

Il **Centro Studi Promotor** a fine gennaio ha condotto una ricerca sui concessionari auto da cui emerge “che ben **il 70% degli interpellati giudica basso il livello di acquisizione di ordini in gennaio** e questo è un fatto assolutamente negativo perché i primi mesi dell’anno sono sempre stati molto importanti per la raccolta di ordini e a ciò si aggiunge che i livelli delle giacenze di auto invendute sono alti per il 48% dei concessionari”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Analizzato anche ciò che blocca la diffusione delle auto elettriche, visto che l'Italia si conferma maglia nera tra i Paesi della Ue con una quota sulle immatricolazioni del 4,2% nel 2024. Al primo posto tra le ragioni del ritardo dell'Italia nella transizione energetica i concessionari pongono i prezzi troppo elevati delle auto elettriche, seguiti dall'insufficiente dotazione di punti di ricarica e dalla limitata autonomia dell'auto elettrica. E a tutto questo si aggiunge che la stagione degli incentivi sembra definitivamente tramontata.

Stellantis investe sui cambi ibridi. I sindacati: "Buon segnale per Torino"

a cura di Repubblica Torino
30 Gennaio 2025

L'elettrico a gennaio è andato meglio. Balzo in avanti a gennaio per il mercato italiano delle auto elettriche. **Nel primo mese del 2025, in particolare, sono state immatricolate 6.721 vetture full electric, in crescita del 132,2%** rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, con una quota di mercato salita fino alla soglia del 5% (dal 2% del gennaio 2024). Al 31 gennaio, il parco circolante elettrico in Italia risulta composto da 282.902 auto. La crescita è merito dei prezzi più convenienti delle auto con batteria.

Secondo **il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori** "il mercato auto italiano apre il 2025 con il segno meno (-5,9%), registrando il sesto calo mensile consecutivo, complice anche un giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio 2024". E poi aggiunge: "E' evidente che le politiche europee continuino ad impattare la nostra realtà nazionale, con un mercato interno debole - ricordiamo che l'anno appena trascorso ha chiuso a -0,5% sul 2023 e a -18,7% sul 2019 - e una filiera produttiva in difficoltà. Serve un intervento dell'Europa in fretta". **E l'Unrae, l'associazione della auto che raggruppa i marchi esteri, rivede al ribasso le previsioni del 2025: 1.550.000 auto (9.000 in meno rispetto 2024).** Secondo Unrae "serve quadro normativo chiaro e stabile per produttori e consumatori. Transizione in Italia in stallo secondo per mancanza incentivi, serve revisione fiscalità auto aziendali. Siamo tra i Paesi più penalizzati in Europa da questo punto di vista".

LEGGI I COMMENTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Auto, MIT: 133.692 immatricolazioni a gennaio (-5,86)

I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 474.480 (+3,29%). Anfia: "Apertura 2025 ancora negativa per il mercato auto italiano"

3 febbraio 2025 - 21.12

(Teleborsa) - Il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** comunica che a gennaio 2025 sono state **immatricolate 133.692 autovetture** a fronte delle 142.010 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del 5,86%. I **trasferimenti di proprietà** sono stati 474.480 a fronte di 459.360 passaggi registrati a gennaio 2024, con un aumento del 3,29%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 608.172, ha interessato per il 21,98% vetture nuove e per l'78,02% vetture usate.

"Il mercato auto italiano apre il 2025 con il segno meno (-5,9%), registrando il sesto calo mensile consecutivo – afferma **Roberto Vavassori, presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica** – complice anche un giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio 2024 (21 giorni contro 22). È evidente che le politiche europee continuino ad impattare la nostra realtà nazionale, con un mercato interno debole – ricordiamo che l'anno appena trascorso ha chiuso a -0,5% sul 2023 e a -18,7% sul 2019 – e una filiera produttiva in difficoltà. Elementi, questi, che rimarcano la necessità di adottare un piano europeo di guida razionale verso gli obiettivi del 2035, come discusso anche in occasione del Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive europea avviato lo scorso 30 gennaio dalla presidente della Commissione UE. Bisogna intervenire in fretta, agendo su più fattori: prevedere flessibilità nella regolamentazione sui target emissivi, stimolare il local content europeo e incentivare l'innovazione tecnologica

Ricerca titolo

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	44.533	-0,03%
FTSE 100	8.584	-1,04%
FTSE MIB	36.219	-0,69%
Germany DAX	21.428	-1,40%
Hang Seng Index*	20.225,11	+0,14%
Nasdaq	19.459	-0,86%
Nikkei 225	38.681,00	-2,25%

* dato di chiusura della sessione predecente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

della filiera per proteggerne e accrescerne la competitività nello scenario globale".

Le **autovetture a benzina** – rileva **l'Anfia** – vedono il mercato di gennaio in calo del 17%, con quota di mercato al 26,9%; allo stesso modo, le diesel calano del 41,6%, con quota al 9,6% (prima volta sotto il 10%). Le autovetture mild e full hybrid crescono del 10,6% nel mese, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% a gennaio e rappresentano l'8,6% del mercato del mese (a gennaio 2024 era il 4,9%). Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5% nel mese e le vendite aumentano del 126,2%, mentre le **ibride plug-in (PHEV)** incrementano del 21%, con una quota del 3,6%. Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo: -12,2% nel mese). La quota mensile delle autovetture a metano è trascurabile, essendo stata immatricolata solo una vettura.

Nel mese di gennaio, **Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600, Alfa Romeo Junior e Peugeot 208 ibride** occupano, rispettivamente, la prima, quinta, sesta, settima e ottava posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le **elettriche,** Citroen C3 è la seconda
auto più venduta e supera Jeep Avenger, che scende in quarta posizione, seguita da Fiat 500 al quinto posto.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di gennaio 2025 le **autovetture utilitarie e superutilitarie** –prosegue l'Anfia – rappresentano il 35,8% del mercato, con volumi in calo del 2,4% rispetto a quelli di gennaio scorso. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten di gennaio anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quarto e Opel Corsa al sesto. Le auto dei segmenti medi hanno una quota dell'8,6% a gennaio, con un mercato in calo del 12,5% rispetto allo stesso mese del 2024. In classifica al sesto posto, Fiat Tipo rappresenta il Gruppo Stellantis, insieme a Citroen C4 e Peugeot 308, rispettivamente
ottava e nona. I **SUV** hanno una quota di mercato pari al 52,6%, con volumi in calo dell'8,2% rispetto a gennaio 2024. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano l'11,7% del mercato del mese (+3,7% rispetto a gennaio 2024), i SUV compatti il 25,4% (-21%), i SUV medi il 9,7% (+5,2%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 5,8% del totale (+26,1%). Il 20,3% dei SUV venduti nel mese di gennaio è di un brand del Gruppo Stellantis. Jeep Avenger a gennaio conferma la prima posizione nella top ten dei SUV piccoli. Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al quarto posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka all'ottavo. Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la quinta auto più venduta del segmento. Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude gennaio all'ottavo posto. Presente in classifica anche Peugeot 3008 al quinto posto. Infine, è sempre marginale è la quota di Monovolumi e Multispazio (1,8% di quota nel mese, in crescita del 47,2%).

EUR | USD
1 | 1,03
EURO
DOLLARO USA
IMPORTO
1
CALCOLA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Il **Gruppo Stellantis,** nel complesso, totalizza nel mese 41.551 immatricolazioni (-15,9%), con una quota di mercato del 31,1%. Sono cinque i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di gennaio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (13.350 unità), seguita, al terzo posto, da Jeep Avenger (4.681), che recupera una posizione rispetto al mese precedente, e, al quinto, da Citroen C3 (4.142). Al sesto posto si colloca Peugeot 208 (3.726), seguita, al decimo, da Opel Corsa (2.340). Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra nel mese un calo del 27,4% rispetto a gennaio 2024. Il Costruttore molisano – conclude l'Anfia – costituisce l'1,6% del mercato nel primo mese del 2025. Per finire, il mercato dell'usato totalizza 474.480 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a gennaio 2025, il 3,3% in più rispetto a gennaio 2024.

L'UNRAE si aspetta come obiettivo minimo, a livello europeo, un quadro normativo chiaro e stabile che indirizzi in modo pragmatico le scelte di produttori e consumatori, e che crei le condizioni abilitanti per un effettivo decollo della transizione ecologica. "È un dato positivo – sottolinea il **presidente dell'UNRAE, Michele Crisci** – 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 sforamento dei target sulle emissioni di CO2. Chiediamo che questi interventi vengano definiti con tempestività e chiarezza, per evitare il rischio di effetti irreversibili". In ambito nazionale, l'UNRAE ribadisce l'urgenza di misure concrete per sostenere la transizione e il rinnovo del parco circolante. "L'attuale regime fiscale sulle auto aziendali è inadeguato e penalizzante rispetto agli altri paesi europei – afferma **Crisci** –. Diviene sempre più urgente rivedere la detraibilità IVA e la deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO2, oltre a ridurre il periodo di ammortamento a 3 anni. Solo così sarà possibile accelerare il passaggio verso veicoli a basse e/o zero emissioni, incentivando pertanto le imprese a investire in una mobilità più sostenibile. Anche la recente modifica della normativa sul fringe benefit, che rischia addirittura di premiare anche le motorizzazioni più emissive, necessita di aggiustamenti: va reimpostata in base alle emissioni di CO2 come la precedente, con una progressività più graduale nelle aliquote per non tradursi unicamente in un aumento del gettito fiscale".

L'UNRAE fa sapere che "continuerà nel fattivo processo di collaborazione con tutte le Istituzioni per garantire l'adozione di misure correttamente congegnate e ben indirizzate, che tengano conto dei reali meccanismi di mercato e siano in grado di supportare le scelte di operatori e clientela in questa delicata fase di cambiamento".

"Aldilà del giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio dello scorso anno, il mercato dell'auto parte male e, senza il contributo delle auto immatricolazioni dei dealer, sarebbe andata ancora peggio. Il risultato di gennaio è una chiara espressione della confusione nei consumatori condizionati, come sono, dalle notizie sul dibattito in corso a livello europeo sulle prospettive del Green

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Deal Automotive e delle sue modalità e tempistiche di sviluppo" commenta il **presidente di Federauto Massimo Artusi.** Intervenuto oggi al convegno "Autotrasporto e Sostenibilità: la parola al mercato", Artusi chiede alle Istituzioni europee un cambiamento di linea basato su tre punti: eliminazione delle multe alle case costruttrici; anticipo al 2025 della verifica prevista dal Regolamento C02; approccio basato sulla neutralità tecnologica per la decarbonizzazione dei trasporti.

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 FinanzaDll 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
Tvzap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849