



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 4 al 10 marzo 2025

Torino, 12 marzo 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ecodallecitta.it	05/03/2025	<i>Torna a Torino il convegno nazionale dell'Alleanza Clima Lavoro sulla mobilita' sostenibile</i>	2
	Geagency.it	05/03/2025	<i>Auto, Russia: a febbraio crollo delle vendite di auto nuove (-25%)</i>	4
	Geagency.it	05/03/2025	<i>Imprese, indice Pmi servizi Italia oltre attese a febbraio: ripartono ordini</i>	7
	Nicolaporro.it	05/03/2025	<i>Il piano Ue sull'auto? E' solo un contentino: resta l'idiozia 2035</i>	10
	Panorama.it	05/03/2025	<i>Meccanica: Uomini di ingegno artefici degli scenari futuri</i>	13
	PneusNews.it	05/03/2025	<i>Quale futuro per l'automobile? Quale automobile per il futuro?</i>	15
	Trasportale.it	05/03/2025	<i>Barometro Aftermarket Truck: mercato positivo nel 2024</i>	18
	Autoaziendalmagazine.it	06/03/2025	<i>Arriva il Piano Ue sull'auto, cosa cambia per le flotte?</i>	21
	Autologia.net	06/03/2025	<i>SCENARIO Auto in Europa, tra elettrificazione e concessioni all'industria [terza parte]</i>	23
	Geagency.it	06/03/2025	<i>Auto, Giappone: A febbraio -20% vendite veicoli elettrici, quota mercato all'1,2%</i>	24
	Ilgiornaledellaftermarket.it	06/03/2025	<i>Appuntamento a BolognaFiere con E-TECH EUROPE 2025</i>	25
	Ilmattino.it	06/03/2025	<i>Mercato auto, a febbraio altro calo delle vendite in Italia (-6,3%) ma le elettriche registrano +39,</i>	26
	Ilmessaggero.it	06/03/2025	<i>Mercato auto, a febbraio altro calo delle vendite in Italia (-6,3%) ma le elettriche registrano +39,</i>	28
	Repubblica.it	06/03/2025	<i>Economia Economia Bruxelles conferma il 2035, ma l'auto non sara' solo elettrica</i>	30
	sbilanciamoci.info	06/03/2025	<i>Ue, briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro - Sbilanciamoci - L'economia com'e' e come puo' e</i>	31
36	Giornale di Brescia	07/03/2025	IMMATRICOLATO FEBBRAIO FRENA MA CONFERMA LA SVOLTA GREEN	33
	Powertrainweb.it	07/03/2025	<i>Mercato autobus Italia 2025: cala la quota del diesel (42,6% delle immatricolazioni)</i>	35
	Flottefinanzaweb.it	10/03/2025	<i>Mercato Aftermarket con rialzo del 2,4 per cento nel 2024</i>	37
	Motori.ilmattino.it	10/03/2025	<i>Anfia, terzo anno di crescita per mercato dei ricambi, nel 2023 +11,6% il fatturato</i>	38
	sbilanciamoci.info	10/03/2025	<i>L'industria dell'auto in sette punti</i>	40
	Trasportale.it	10/03/2025	<i>"Un topolino il piano europeo", cosi' ANFIA</i>	48

Eco dalle Città

Notiziario per l'ambiente urbano e l'ecologia

ARIA CIBO CLIMA ECONOMIA CIRCOLARE MOBILITÀ SOSTENIBILITÀ PROGETTI COLLAB

Mobilità > Torna a Torino il convegno nazionale dell'Alleanza Clima Lavoro sulla mobilità sostenibile

Torna a Torino il convegno nazionale dell'Alleanza Clima Lavoro sulla mobilità sostenibile

Giovedì 13 e venerdì 14 marzo nel capoluogo piemontese la quarta edizione del convegno nazionale dell'Alleanza, il tavolo permanente tra organizzazioni sindacali e della società civile per favorire la giusta transizione alla mobilità sostenibile ed elettrica. In programma 6 sessioni, 4 gruppi di lavoro e una chiusura dei lavori "eccentrica" per parlare del presente e del futuro della mobilità sostenibile e dell'automotive. L'ingresso è libero e per chi non potesse partecipare sarà possibile seguire i lavori in diretta streaming

Da **Redazione** - 5 Marzo 2025



pixabay

Torna a Torino, dopo le precedenti edizioni del 2020, 2022 e 2024, il convegno nazionale dell'[Alleanza Clima Lavoro](#) "Mobilità sostenibile al lavoro", con 6 sessioni, 4 gruppi di lavoro e 35 relatrici e relatori in programma: appuntamento al Teatro Q77, in Corso Brescia 77, il prossimo giovedì 13 e venerdì 14 marzo 2025. L'ingresso è libero e per chi non potesse partecipare di persona sarà possibile seguire i lavori in diretta streaming sul sito di [Collettiva](#) e i canali social di [Sbilanciamoci!](#).

L'Alleanza Clima Lavoro è un tavolo permanente di confronto, elaborazione, proposta e iniziativa comune tra

Se



Is

Nome

Cogn

Email

P

Is

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

organizzazioni sindacali e della società civile per favorire la giusta transizione alla mobilità sostenibile ed elettrica in Italia e conseguire il traguardo della neutralità climatica entro il 2050 sancito dal Green Deal europeo. I promotori dell'Alleanza sono: Campagna Sbilanciamoci!, FIOM-CGIL, CGIL Piemonte, Kyoto Club, Transport&Environment Italia, Motus-E, Legambiente, WWF Italia, Greenpeace, FILT-CGIL, FLAI-CGIL.

Il programma della due giorni:

La prima sessione di giovedì 13 marzo alle 10.00 ospiterà un dibattito sui nuovi indirizzi in materia di mobilità sostenibile e decarbonizzazione dei trasporti nell'Unione Europea a tre mesi dall'insediamento della nuova Commissione guidata da Ursula von der Leyen, con gli interventi di Ciarán Cuffe (Co-portavoce European Green Party), Carlo De Grandis (Senior Expert on road mobility and related policies, DG Clima, Commissione Europea), Monica Di Sisto (Ricercatrice Campagna Sbilanciamoci!), Monica Frassoni (Presidente EUASE-European Alliance to Save Energy), Enrico Giovannini (Direttore Scientifico ASviS-Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile), Salvatore Marra (Responsabile esteri CGIL).

Alle 13.30, spazio al confronto orizzontale su quattro temi cruciali per l'ecosistema dell'auto e l'elettrificazione dei trasporti, grazie all'avvio di altrettanti gruppi di lavoro che si svolgeranno in parallelo nell'adiacente Camera del Lavoro di Torino, in via Carlo Pedrotti 5. Si parlerà di batterie (relazioni introduttive di Samuele Lodi della FIOM-CGIL e Francesco Naso di Motus-E), materiali critici (relazione introduttiva di Roberta De Carolis dell'ENEA), lavoro e automotive (relazioni introduttive di Edi Lazzi e Gianni Mannori della FIOM di Torino), dazi e multe sull'auto (relazioni introduttive di Andrea Boraschi di Transport&Environment e Dario Guarascio di «Sapienza» Università di Roma).

Dopo la restituzione in plenaria della discussione e dei risultati dei tavoli di lavoro, la giornata del 13 marzo si concluderà con una tavola rotonda – dalle 16.00 alle 18.30 – sulla situazione dell'automotive in Italia e gli interventi per rilanciare le produzioni, tutelare l'occupazione e salvaguardare l'ambiente, con la presenza di Michele De Palma (Segretario Generale FIOM-CGIL), Anna Donati (Coordinatrice Gruppo di Lavoro "Mobilità sostenibile" Kyoto Club), Stefano Franchi (Direttore Generale Federmeccanica), Fabio Pressi (Presidente Motus-E), Roberto Vavassori (Presidente ANFIA-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e Francesco Zirpoli (Direttore Scientifico CAMI-Center for Automotive and Mobility Innovation, Università Ca' Foscari).

Il tema della politica energetica nel nostro Paese – anche alla luce dell'elevato costo della bolletta per cittadini e imprese – e dello sviluppo delle rinnovabili sarà affrontato venerdì 14 marzo, dalle 9.30, grazie ai contributi di Stefania Crotta (Direttrice Generale Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), Katuscia Eroè (Responsabile Energia Legambiente), Christian Ferrari (Segretario Nazionale CGIL), Alessandro Gianni (Responsabile Relazioni Istituzionali e Scientifiche Greenpeace Italia), Mariagrazia Midulla (Responsabile Clima ed Energia WWF Italia) e Gianni Silvestrini (Direttore Scientifico Kyoto Club).

L'ultima sessione delle ore 11.15 verterà sulla dimensione politica europea e sulle azioni da intraprendere a Bruxelles e a Strasburgo per promuovere la giusta transizione nel campo della mobilità e dei trasporti, con gli interventi di Andrea Boraschi (Direttore Transport&Environment Italia), Alberto Cirio (Presidente Regione Piemonte), Annalisa Corrado (Eurodeputata PD-Gruppo dell'Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo), Massimiliano Salini, Eurodeputato Forza Italia-Gruppo del Partito Popolare Europeo), Benedetta Scuderi (Eurodeputata AVS-Gruppo dei Verdi/Alleanza Libera Europea), Pasquale Tridico (Eurodeputato M5S-Gruppo della Sinistra al Parlamento Europeo).

La chiusura "eccentrica" dei lavori del convegno è prevista alle ore 13.15 davanti ai cancelli della Porta 2 dello storico stabilimento di Torino Mirafiori in Corso Enrico Tazzoli 75 – con un servizio gratuito di bus-navetta che garantirà gli spostamenti –, dove l'Alleanza Clima Lavoro incontrerà i lavoratori di Stellantis per confrontarsi sui temi e le proposte per la giusta transizione ambientale e sociale nel settore dell'automotive al centro dell'impegno dell'Alleanza.

Auto, Russia: a febbraio crollo delle vendite di auto nuove (-25%)

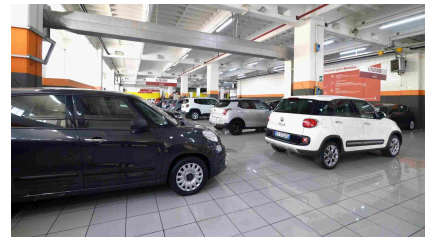
05 Marzo 2025

Le vendite di autovetture nuove in Russia sono diminuite del 25% nel febbraio 2025 su base annua, raggiungendo le 77.300 unità, secondo quanto riportato dal Ministero dell'Industria e del Commercio, che ha aggiunto che su base mensile le vendite sono diminuite del 13%. Lo segnala l'agenzia di stampa russa Tass.

Le vendite di autovetture, veicoli commerciali leggeri, autocarri e autobus in Russia hanno totalizzato 91.300 unità a febbraio, il 27% in meno rispetto allo stesso periodo del 2024 e l'11% in meno rispetto a gennaio 2025. Il ministero ha rilevato la forte e persistente influenza dei fattori macroeconomici sulle dinamiche di mercato, in particolare gli alti tassi dei prestiti per l'acquisto di auto.



Ti potrebbe interessare anche



Volkswagen studia prima chiusura di una fabbrica. In Italia -40% vendite auto elettriche

02 Settembre 2024 di Giuliano Zulin

I dati sulle immatricolazioni delle auto: ad agosto 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dello scorso anno (-13,37%)



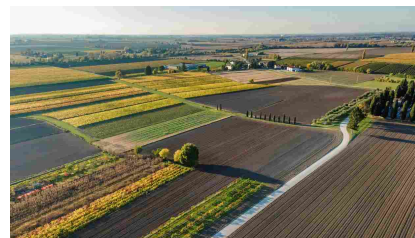
INFOGRAFICA INTERATTIVA
Auto, Fiat il marchio che ha venduto di più a febbraio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

11 Marzo 2024 di Redazione

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



INFOGRAFICA INTERATTIVA Agricoltura, nel 2022 -10% vendite pesticidi in Ue su 2021

17 Maggio 2024 di Redazione

La Francia è il Paese che ne fa maggiore ricorso



INFOGRAFICA INTERATTIVA Commercio estero, Istat: A febbraio saldo extra-Ue +6,73 mld

28 Marzo 2024 di Redazione

Il deficit energetico (-3,773 miliardi) è inferiore rispetto a un anno prima (-5,721 miliardi)



L'inflazione nei Paesi Ue a febbraio

03 Marzo 2025 di Redazione

Nell'infografica INTERATTIVA di GEA i dati

Eurostat



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



Iscriviti alla newsletter di GEA



Privacy Policy. *



GREEN ECONOMY AGENCY

Copyright © GEA - Green Economy Agency

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

WITHUB

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

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Imprese, indice Pmi servizi Italia oltre attese a febbraio: ripartono ordini

05 Marzo 2025

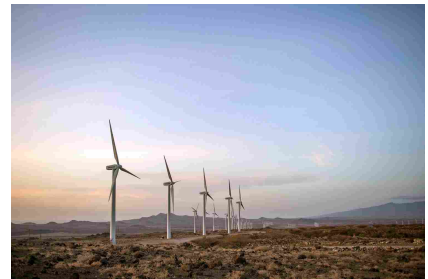
A febbraio, il settore terziario italiano ha beneficiato della crescita di nuovi ordini, concludendo quindi un declino che durava da tre mesi. L'attività economica è pertanto aumentata ad un tasso maggiore e più forte della media di serie. Anche l'ottimismo mostrato sulle previsioni future è migliorato. Le aziende hanno reagito velocemente all'incremento degli ordini e alla rinnovata pressione sulla capacità operativa, aumentando gli organici. Allo stesso tempo, gli oneri salariali hanno continuato ad avere un ruolo chiave nel rialzo della pressione sui costi.

In rialzo da 50.4 di inizio anno, l'Indice HCOB PMI dell'Attività Terziaria in Italia, il principale di questa indagine, ha registrato a febbraio 53.0 indicando un tasso di espansione moderata. Tale valore segna il terzo mese consecutivo di crescita dell'attività, segnando il rialzo più elevato da giugno scorso, ed è il riflesso di una prestazione più forte delle vendite e dell'introduzione di nuovi clienti.

(Segue)



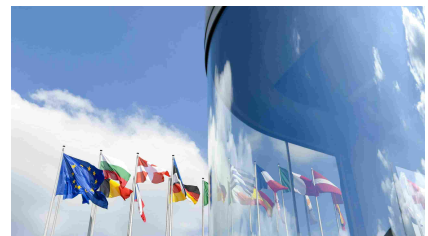
Ti potrebbe interessare anche



Energia, sale uso rinnovabili in settore servizi Ue: 8% nel 2022

24 Settembre 2024 di Redazione

L'elettricità (50,6%) e il gas naturale (26,9%) hanno continuato a rappresentare più dei tre quarti del consumo energetico finale



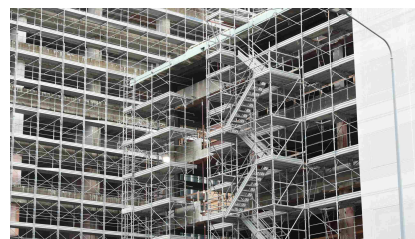
Ue, Eurostat: Ad agosto su luglio produzione servizi +0,4%

08 Novembre 2024 di Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sono le prime stime dell'Ufficio di statistica dell'Unione europea



INFOGRAFICA INTERATTIVA Imprese, Eurostat: A febbraio +1,8% mensile produzione costruzioni nell'eurozona

18 Aprile 2024 di Redazione

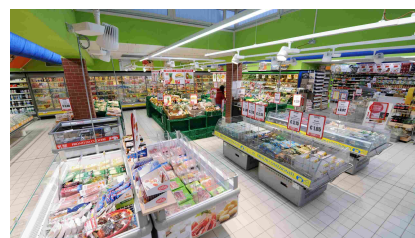
Secondo le prime stime di Eurostat a gennaio la produzione nel settore delle costruzioni era cresciuta dello 0,2% nell'area dell'euro ed è diminuita dell'1,2% nell'Ue.



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

11 Marzo 2024 di Redazione

I dati [Anfia](#) sulle immatricolazioni di auto a febbraio in Italia per marchi



INFOGRAFICA INTERATTIVA Inflazione, Eurostat: A febbraio 2,6% in eurozona e 2,8% in Ue

18 Marzo 2024

L'andamento nell'eurozona e in Ue: rispetto al mese di gennaio registrata una

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

diminuzione in 20 Stati membri, mentre
rimane stabile in 5 ed è aumentata in 2



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



Iscriviti alla newsletter di GEA



Privacy Policy. *



GREEN ECONOMY AGENCY

Copyright © GEA - Green Economy Agency

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

WITHUB

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

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana


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


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


POLITICHE GREEN

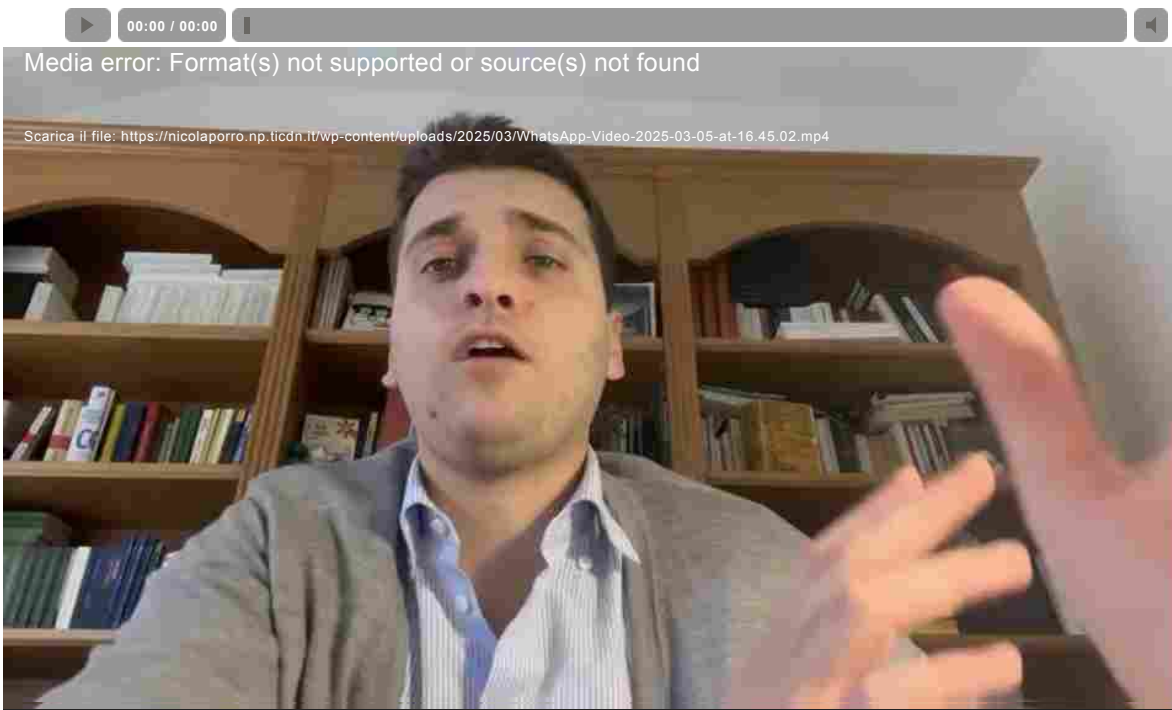
Il piano Ue sull'auto? È solo un contentino: resta l'idiozia 2035

L'Ue presenta la retromarcia (a metà) sul mercato delle auto. L'Ecr protesta: "Non è abbastanza". E hanno ragione

 di Francesco Giubilei
5 Marzo 2025, 20:30

 1k Visualizzazioni

 3 commenti



Guarda il video commento di Francesco Giubilei

Oggi l'Unione Europea ha presentato il suo piano per l'auto. Di cosa si tratta, nel dettaglio?

Il programma avanzato da Bruxelles si articola attraverso **cinque pilastri fondamentali**: l'innovazione, il sostegno alla mobilità ecologica, la salvaguardia della competitività, il rafforzamento delle catene di approvvigionamento e, infine, la promozione dell'uguaglianza di condizioni per tutti gli operatori del settore. Una piccola inversione a U rispetto alla furia verde del passato, ma non abbastanza. E che non aiuterà a risollevare un settore fiaccato da concorrenza cinese, costi dell'energia enormi e transizione green imposta dall'alto.

Tra le iniziative figura la proposta relativa alla gestione delle **sanzioni** per il mancato rispetto dei limiti sulle emissioni di **CO2**. In questo contesto, si prospetta **una maggiore flessibilità per i costruttori**, con un sistema di calcolo triennale anziché annuale, al fine di offrire più spazio di manovra alle aziende nel perseguimento degli obiettivi ambientali. La presidente **Ursula von der Leyen** ha inoltre annunciato un'accelerazione dei lavori per la revisione delle normative sulle emissioni CO2, prevista ora per il 2026 per tener conto degli "sviluppi tecnologici e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità a emissioni zero". Cosa vuol dire nella pratica? Mistero.

Resta tuttavia un problemino mica da niente. Ovvero che l'Europa, al netto dei piccoli aggiustamenti, **non intende fare marcia indietro totale sulla follia elettrica**. La Commissione sta anzi valutando l'introduzione di incentivi sia a livello nazionale che europeo per le batterie. Nel 2026 invierà agli Stati raccomandazioni per incentivi fiscali e non fiscali, oltre ad incoraggiare una sorta di leasing sociale nazionale per veicoli nuovi o di seconda mano a favore delle famiglie a basso reddito. Inoltre, entro la fine dell'anno arriverà anche una proposta per elettrificare le flotte aziendali (il 60% del parco auto dell'Ue).

Certo. L'Ue promette di aprire ad altre tecnologie, inclusa la ricerca su carburanti alternativi. Ma soprattutto Bruxelles non ha alcuna intenzione di fare passi indietro sullo **stop ai motori termici dal 2035**.

Il piano non ha mancato di suscitare reazioni contrastanti tra i membri del Parlamento Europeo. La carenza di **una dichiarazione esplicita in favore della neutralità tecnologica** e l'assenza di **deroghe specifiche per i veicoli pesanti** hanno destato insoddisfazione. **Carlo Fidanza** e **Salvatore De Meo** hanno espresso rispettivamente delusione e la necessità di una transizione equilibrata che non pregiudichi l'efficienza del sistema produttivo europeo. "Innanzitutto – ha osservato Fidanza – è assurdo che la deroga sulle multe non riguardi anche il settore dei veicoli pesanti che, persino più di quello auto, non è assolutamente in grado di raggiungere gli obiettivi previsti per evidenti e insormontabili **limiti tecnologici** e di mercato. Inoltre il vago rinvio alla successiva modifica del regolamento Co2 non cita minimamente il tema della neutralità tecnologica, pur evocato dalla presidente Von der Leyen soltanto due giorni fa".

Critiche anche le associazioni di settore, come l'Anfia, secondo cui la Commissione ha prodotto un topolino. *“Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale”*. Rispetto a queste dichiarazioni della Presidente Ursula von der Leyen dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento. Questo, tuttavia, **non può essere chiamato Piano d'azione**, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano”.

#AUTO ELETTRICHE #UNIONE EUROPEA

3

Leggi i commenti

Segui tutte le news di nicolaporro.it sul canale WhatsApp

ISCRIVITI AL CANALE

Nicola Porro
Canale pubblico

Per ricevere notizie sulla campanella in alto a destra





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Panorama | Economia | Meccanica: Uomini di ingegno artefici degli scenari futuri



ECONOMIA05 March 2025

089849

Meccanica: Uomini di ingegno artefici degli scenari futuri

I protagonisti dell'Italia che produce e funziona. Crea occupazione e sostiene l'economia. Esempi da seguire per competere sui mercati globali.

Redazione Panorama

Quei "capitani coraggiosi" che sono un autentico modello di responsabilità, merito e resilienza. Quell'Italia che si proietta in modo innovativo a livello internazionale. Quell'Italia propositiva, intraprendente, determinata che non si arrende e reagisce alle difficoltà. Numero ricco di testimonianze istituzionali e imprenditoriali quali il Presidente di Confindustria e Anima Confindustria, il Presidente di Aidam, Ascomut, Ucima, la Presidente di Confindustria Emilia Romagna, il Presidente di Assogalvanica e Assocamerestero, il Presidente Nazionale di Confartigianato e Federmanager, il Presidente di Confimprese, **Anfia** e del Cna. Testimonianze imprenditoriali di spessore quali Torneria Pms, Tecnomacchine, Gefond, Piaggio, Sigma Presse, FL Engineering, Due Erre Tech, Sensomatic, Model Plast, Cablotech, Iveco, Berardi Group, WS, Metal Center, Inox Trattamenti, ML Engraving, FFL, Europlastics, Ecode Industry, O.M.G., New Box, Gruppo Merlo, Lamborghini, Gai Giacomo, Milpres, Galmar, Head Acoustics, Coim Tech, Danieli & C. Officine Meccaniche, Gefran, Beghelli, GNR, Hisense, Mercato Metalli, Comau Group, Steam Italy, Siemens.

«Sponsored By Golfarelli EDITORE»

per scaricare il magazine «Meccanica» basta cliccare il link qui sotto

[MECCANICA.pdf](#)

©Riproduzione Riservata

GOLFARELLI EDITORE

I PIÙ LETTI

MUSICA

Lucio Battisti: le 20 canzoni indimenticabili

TELEVISIONE

«Il Turco», il kolossal con Can Yaman arriva su Canale 5

CALCIO

Volata Champions League, il ranking Uefa aggiornato

SMARTPHONE E TABLET

iPad Air con chip M3. Il nuovo gioiello firmato Apple che strizza l'occhio all'ambiente

DAL MONDO

"Gene Hackman e la moglie sono morti così". Le rivelazioni del medico legale

mma assetti ruote per la tua officina



MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici

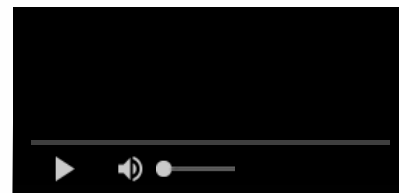


CORGOM
retreading & recycling

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



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



Con il patrocinio del
Politecnico di Torino

CONVEGNO CON TAVOLA ROTONDA

QUALE FUTURO PER L'AUTOMOBILE ?

QUALE AUTOMOBILE PER IL FUTURO ?

La difficile transizione in atto nel mondo dell'automobile e le prospettive per salvaguardare la sua industria e la sostenibilità ambientale ed economica delle automobili

Modera Gian Luca Pellegrini, Direttore di QUATTORRUOTE

NOTIZIE PRODOTTI

5 Marzo 2025 di Ludovico Bencini

Quale futuro per l'automobile? Quale automobile per il futuro?



L'Associazione CAREGIVER, con il patrocinio del Politecnico di Torino, organizza un convegno sul tema della difficile transizione in atto nel mondo dell'automobile e le prospettive per salvaguardare la sua industria e la sostenibilità ambientale ed economica delle automobili.

Sabato 15 marzo con inizio alle 9 e termine alle 12,30, nell'Aula Magna del Politecnico di Torino, corso Duca degli Abruzzi, 24. L'incontro è aperto al pubblico. Per adesione confermare a segreteria@associazionecaregiver.it

L'industria delle automobili in Europa sta attraversando un periodo estremamente difficile per una serie di cause che hanno trovato il detonatore nella decisione della UE, derivante dal green deal, di imporre l'adozione di motopropulsori elettrici per le vetture che saranno vendute a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

partire dal 2035 con l'obiettivo di ridurre l'emissione allo scarico dei gas climalteranti che costituiscono la parte meno difficilmente aggredibile fra tutte quelle conosciute.

Ad un primo esame la decisione appare un errore inspiegabile; in realtà era l'unica alternativa possibile per ridurre l'emissione di CO2 allo scarico in tempi relativamente brevi non potendo contare sull'adozione di combustibili verdi (idrogeno, bio combustibili, e-fuel) a causa della totale mancanza delle tecnologie e degli impianti per produrli in quantità e a costi adeguati.

La risposta dei costruttori europei è stata molto rapida, troppo rapida, con la conseguenza di modificare i piani di sviluppo prodotto, le linee di produzione, la filiera di fornitura e quant'altro necessario senza riuscire a capire se l'aumento del costo di acquisto, la scarsa autonomia, la mancanza di una rete adeguata per la ricarica, solo per citare le cause più importanti, sarebbero state accettate dal Cliente.

Ne è derivata la situazione nota a tutte delle grandi difficoltà di vendita delle vetture elettriche e solo le vetture ibride sono oggi acquistate in percentuali significative. La pressione della concorrenza cinese che ha saputo adeguarsi alla richiesta molto rapidamente e ha proposto modelli competitivi a prezzi di vendita irraggiungibili dai costruttori europei ha fatto il resto.

Le ragioni di questo exploit cinese sono note e la maggior parte non contrastabili da parte degli europei. Il convegno si propone l'obiettivo di fare chiarezza su questo e su altri aspetti che stanno rendendo difficile la vendita e l'utilizzo, soprattutto in città, di ogni tipo di vettura.

Grazie agli interventi frontali proposti soprattutto da rappresentanti dell'industria, alla tavola rotonda che ne seguirà cui parteciperanno esperti dell'industria e dell'accademia, alla conduzione dei lavori da parte di un appassionato esperto nel campo automotive, si cercherà di fornire indicazioni di possibili soluzioni senza illudere sui tempi e sui risultati dei numerosi sforzi che tutti gli attori in scena stanno facendo.

Queste soluzioni dovranno essere adottate dai Governi, dai costruttori, dai media e dai Clienti/utilizzatori. Il convegno, con il patrocinio del Politecnico di Torino, è organizzato dalla associazione CAREGIVER, costituita l'anno scorso, e i cui più di 150 soci sono i tecnici che hanno dato un contributo determinante a mettere in produzione le vetture dei marchi Fiat, Lancia e Alfa Romeo dal 1970 al 2015. Le loro competenze sono una miniera a disposizione, su base volontaria, di tutti coloro che desiderano approfondire i problemi e le possibili soluzioni del prodotto più complesso costruito dall'uomo e in libera vendita.

PROGRAMMA

Moderata Gian Luca Pellegrini, Direttore di QUATTORRUOTE

INTERVENTI ISTITUZIONALI

- Prof.ssa Elena Maria Baralis – Prorettore
- Dott.ssa Michela Favaro – Vice Sindaco Città di Torino
- Dott. Andrea Tronzano – Assessore allo Sviluppo delle attività produttive Regione Piemonte

DISCORSI DI APERTURA

- Ing. Renzo Porro – Presidente Associazione CAREGIVER
- Dott. Silvio Angori – AD di Pininfarina e Vicepresidente ANFIA
- Prof.ssa Silvia Bodoardo – Politecnico di Torino
- Ing. Antonio Casu – AD di Italdesign e Vicepresidente Unione Industriali Torino
- Ing. Giacomo Danisi – AD di Danisi Engineering

SI UNIRANNO ALLA TAVOLA ROTONDA

- Prof.ssa Silvia Barbero – Politecnico di Torino
- Prof. Bruno Dalla Chiara – Politecnico di Torino

- Prof. Roberto Poli – Università di Trento
- Prof. Maurizio Tira – Università di Brescia
- Prof. Andrea Tonoli – Politecnico di Torino
- Prof. Francesco Zirpoli – Università Ca' Foscari

CONCLUSIONI

- Ing. Renzo Porro – Presidente Associazione CAREGIVER

CONVEGNO CON TAVOLA ROTONDA
QUALE FUTURO PER L'AUTOMOBILE ?
QUALE AUTOMOBILE PER IL FUTURO ?

La difficile transizione in atto nel mondo dell'automobile e le prospettive per salvaguardare la sua industria e la sostenibilità ambientale ed economica delle automobili

Modera **Gian Luca Pellegrini, Direttore di QUATTORUOTE**

PROGRAMMA

<p>INTERVENTI ISTITUZIONALI</p> <p>Prof.ssa Elena Maria Baralis Prorettore</p> <p>Michela Favaro Vicesindaca</p> <p>Andrea Tronzano Assessore regionale allo Sviluppo delle attività produttive</p> <p>CONCLUSIONI</p> <p>Ing. Renzo Porro Presidente Associazione CAREGIVER</p>	<p>DISCORSI DI APERTURA</p> <p>Ing. Renzo Porro Presidente Associazione CAREGIVER</p> <p>Dott. Silvio Angori AD di Pininfarina e Vicepresidente ANFIA</p> <p>Prof.ssa Silvia Bodoardo Politecnico di Torino</p> <p>Ing. Antonio Casu AD di Italdesign e Vicepresidente U. I. Torino</p> <p>Ing. Giacomo Danisi AD di Danisi Engineering</p>
--	---

SI UNIRANNO ALLA TAVOLA ROTONDA

<p>Prof.ssa Silvia Barbero Politecnico di Torino</p> <p>Prof. Bruno Dalla Chiara Politecnico di Torino</p> <p>Prof. Roberto Poli Università di Trento</p>	<p>Prof. Maurizio Tira Università di Brescia</p> <p>Prof. Andrea Tonoli Politecnico di Torino</p> <p>Prof. Francesco Zirpoli Università Ca' Foscari</p>
--	--

SABATO
15 MARZO 2025
ORE 9 – 12:30

EVENTO APERTO AL PUBBLICO
 CONFERMARE ADESIONE A:
segreteria@associazioneacaregiver.it
 ENTRO IL 3 MARZO 2025

AULA MAGNA
 POLITECNICO DI TORINO
Corso Duca degli
Abruzzi 24, Torino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

Mercoledì, 5 Marzo 2025

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter

f X YouTube in Instagram

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

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



Home > Aftermarket > Barometro Aftermarket Truck: mercato positivo nel 2024



Barometro Aftermarket Truck: mercato positivo nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



REDAZIONE 05/03/2025



Publicati i dati del Barometro Aftermarket Truck di **ANFIA**: il mercato aftermarket truck del 2024 conferma le migliori performance di fatturato nei cinque anni di analisi

Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck – iniziativa della sezione Aftermarket di **ANFIA** in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum – il fatturato del mercato totale **aftermarket** truck ha registrato nel 2024 una variazione positiva rispetto ai quattro anni precedenti: +73% rispetto al 2020, +43% rispetto al 2021, +33% rispetto al 2022 e +15% rispetto al 2023.

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

Lo studio

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

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

Publicati i dati del Barometro Aftermarket Truck di **ANFIA**

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

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del +8% rispetto al 2023, del +21% rispetto al 2022 e del +42% rispetto al 2021.

La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato particolarmente positiva rispetto ai tre anni precedenti, nello specifico pari a +59% rispetto al 2023, +120% rispetto al 2022 e +87% rispetto al 2021.



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

Il commento di ANFIA

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

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

TAGS ANFIA



Redazione

<https://www.trasportale.it>

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



Articolo precedente

PETRONAS Lubricants International rafforza la partnership strategica con CNOS-FAP Piemonte

Articoli correlati

Barometro Aftermarket 2024: per ANFIA il comparto cresce ancora

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Articolo successivo

Tre soci SOS LOGistica nell'Alleanza per l'Aria e il Clima



Frost & Sullivan nomina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Entro il 2025 arriverà una proposta per elettrificare le **flotte aziendali**, che oggi rappresentano il **60%** del parco auto dell'Ue. Nel piano Bruxelles fa leva sul rafforzamento del sistema infrastrutturale e assicura che renderà disponibile già nel 2025 e 2026, **570 milioni di euro** nell'ambito dello strumento per i carburanti alternativi per le colonnine di ricarica. Spazio anche a garantire parità di condizioni con i produttori esteri, l'Ue proporrà "condizioni per gli investimenti esteri in entrata nel settore", promettendo di continuare a vigilare sui maxi-sussidi della Cina alle e-car. Come anticipato nei mesi scorsi, il compito del commissario europeo per i Trasporti e il Turismo sostenibile, **Apostolos Tzitzikostas**, sarà accelerare l'**elettrificazione** e supervisionare lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica, semplificando anche la questione dei costi di ricarica e dei mezzi di pagamento. C'è quindi attesa per una riforma legislativa per auto aziendali e flotte di mezzi pesanti.

La posizione di Anfia

"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica – ha commentato **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".



Articoli correlati



ECONOMIA E MERCATO

Bruxelles lancia un piano d'azione sull'auto

31 Gennaio 2025



ECONOMIA E MERCATO

Alessio Scutari nuovo Fiat e Abarth Managing Director in Italia

23 Gennaio 2025



ECONOMIA E MERCATO

Unrae contro le fake news sui prezzi delle auto



ECONOMIA E MERCATO

Nuova nomina in BYD Italia: Daniele De Leonardis



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



HOME | CATEGORIE | AUTORI | MARCHE AUTO-MOTO REGISTRATI



SCENARIO – Auto in Europa, tra elettrificazione e concessioni all'industria [terza parte]

6 Marzo 2025 / in Autologia, Scenario / di Marco Belletti, blogger di Autologia

Dopo i punti di vista di Transport&Environment e ACEA, diamo spazio all'ANFIA che a proposito del Piano Auto europeo afferma che la Commissione ha partorito un topolino dopo tanto rumore

Doveva essere un Piano d'Azione, ma si è rivelato più un elenco di buone intenzioni. Dopo mesi di attese, incontri ad altissimo livello e persino la discesa in campo dei sindacati con tanto di trasferte a Bruxelles, il documento presentato dalla Commissione Europea sul settore automotive ha lasciato l'industria con l'amaro in bocca.

Secondo l'Associazione Nazionale Filiera Italiana dell'Automotive (ANFIA) nelle 19 pagine del testo qualche spunto positivo c'è, ma chi si aspettava date certe, misure concrete e soprattutto risorse chiare per sostenere la transizione ecologica e la competitività del settore, dovrà continuare a pazientare. Il presidente dell'ANFIA, Roberto Vavassori, non nasconde la delusione: "Non si può chiamare Piano d'Azione senza azioni precise, fondi stanziati e chiari responsabili dell'attuazione".

Neutralità tecnologica, questa sconosciuta

Uno dei punti più attesi riguardava la tanto sbandierata neutralità tecnologica, promessa dalla presidente Ursula von der Leyen solo pochi giorni fa. Il principio è citato nel documento, ma come verrà applicato nella pratica? Nessuna risposta concreta. La filiera chiede da tempo un approccio che lasci spazio a tutte le tecnologie sostenibili, dagli ibridi plug-in ai veicoli alimentati con carburanti sintetici non fossili. Ma di questo non c'è traccia.

"Se vogliamo davvero decarbonizzare il settore – sottolinea Vavassori – non basta guardare al 2035. Serve un piano di rinnovo del parco auto circolante, oggi vecchio di 12,5 anni, che premi veicoli a basse emissioni prodotti in Europa. Senza questa strategia, il nostro settore rischia di soccombere sotto la concorrenza cinese e le politiche protezionistiche degli Stati Uniti".

Multe e camion dimenticati

Un altro nodo dolente è quello delle multe previste per il 2025 sui limiti di emissioni: la Commissione ha concesso solo una soluzione parziale, che non soddisfa l'industria. Ancora più incredibile è l'assenza totale di misure per i veicoli industriali, settore cruciale per la logistica e altrettanto coinvolto nella transizione ecologica.

Qualche luce, tante ombre

LETTERE DALLA DAKAR 2025 [PARTE II]



VIDEO TEST DRIVE



I BLOGGER

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, Giappone: A febbraio -20% vendite veicoli elettrici, quota mercato all'1,2%

Home Economia Auto, Giappone: A febbraio -20% vendite veicoli elettrici, quota mercato all'1,2%

Auto, Giappone: A febbraio -20% vendite veicoli elettrici, quota mercato all'1,2%

06 Marzo 2025

A febbraio, le vendite nazionali giapponesi di veicoli elettrici sono diminuite per il 16° mese consecutivo, soprattutto a causa della minore domanda di marchi nazionali. Le immatricolazioni totali di 4.390 unità a febbraio, sono scese del 20% rispetto all'anno precedente, secondo i dati di tre gruppi industriali: Automobile Dealers Association, Japan Light Motor Vehicle and Motorcycle Association e Japan Automobile Importers Association (JAIA). Le vendite sono diminuite anche del 3,8% nel mese.

I veicoli elettrici hanno rappresentato l'1,2% delle vendite totali di autovetture del Paese a febbraio, ovvero -0,7% annuale. Le vendite della Sakura della Nissan, il modello elettrico più venduto del Paese, sono diminuite del 33% nell'anno, a 1.760 unità. La domanda di veicoli elettrici di marchi stranieri è rimasta stabile, secondo il rappresentante della JAIA che ha parlato con Argus.

Ti potrebbe interessare anche

Volkswagen studia prima chiusura di una fabbrica. In Italia -40% vendite auto elettriche

02 Settembre 2024 di Giuliano Zulin

I dati sulle immatricolazioni delle auto: ad agosto 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dello scorso anno (-13,37%)

Economia

11 Marzo 2024 di Redazione

I dati [Anfia](#) sulle immatricolazioni di auto a febbraio in Italia per marchi

Economia

Auto, nel 2023 Ue ha importato il 48% di mezzi elettrici da Cina

30 Ottobre 2024 di Redazione

I primi 3 principali Paesi extra-Ue per esportazioni sono stati invece il Regno Unito e gli Stati Uniti

Economia

29 Luglio 2024 di Redazione

Su dati TrueNumbers, la Cina nel 2023 è stato il Paese che ha esportato più auto

Economia



Appuntamento a Bologna Fiere con E-TECH EUROPE 2025

Manca pochissimo alla quarta edizione della fiera dedicata alla elettrificazione dei veicoli a 360°. Tutto pronto per E-TECH EUROPE 2025, rassegna internazionale dedicata alle batterie avanzate e alle tecnologie innovative per la produzione e il riciclo di autoveicoli, mezzi di trasporto, macchinari e veicoli industriali elettrici e ibridi. L'appuntamento è per il 15 e 16 aprile a Bologna Fiere, nel cuore della Motor Valley. Tante novità per questa nuova edizione. Giunta alla quarta edizione, la manifestazione si rinnova, ampliando la platea di aziende partecipanti e di settori coinvolti, con l'obiettivo di radunare l'intera filiera delle elettrificazioni dei veicoli. E-TECH EUROPE 2025 è infatti una vetrina internazionale che abbraccia la elettrificazione a 360 gradi. Non soltanto automotive, ma anche industria, agricoltura, trasporti, veicoli commerciali e industriali, mezzi militari, moto, biciclette, macchinari vari, autobus e pullman, navi e barche, veicoli ricreativi (camper, golf cart ecc.). Ancora, si va dai veicoli da cantiere e miniera alle attrezzature di supporto terra per gli aeroporti, dai mezzi a guida autonoma AGV ai robot collaborativi AMR, dagli aerei agli eVTOL e ai droni, dai sottomarini sino ai veicoli spaziali. Insomma, tutto lo scibile elettrico e ibrido, i molteplici componenti, i macchinari, i software e i servizi connessi. Senza dimenticare la cybersicurezza, sempre più cruciale. Un'opportunità da non perdere. E-TECH EUROPE è molto più di una semplice fiera: è un'occasione imperdibile di business, crescita professionale e formazione, una fucina di idee, un luogo privilegiato di incontro, dibattito e scambio di know-how tra tutti gli operatori impegnati a vario titolo nella transizione energetica e nelle tecnologie innovative per la produzione di mezzi elettrici. Un'occasione unica per fare il punto sullo stato dell'arte del settore e sulle strategie per il futuro. E-TECH EUROPE 2025 sarà preceduta da BATTERY DAY 2025, la prima conferenza-evento dedicata all'industria delle batterie in Italia in programma lunedì 14 aprile, organizzata in collaborazione con il portale internazionale BATTERY INDUSTRY. E-TECH EUROPE 2025 è organizzata da A151 in collaborazione con Bologna Fiere e con il supporto di AIDAM, ANFIA, MOTUS-E, UNRAE, Regione Emilia-Romagna, Comune di Bologna, ADA, ADACI, ADQ, AIFM, ANIASA, ARTES 4.0, ASSOAMBIENTE, ASSODEL, EUROMOBILITY, FAST e KYOTO CLUB.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mercato auto, a febbraio altro calo delle vendite in Italia (-6,3%) ma le elettriche registrano +39,8%

condividi l'articolo



Cambiano i mesi, ma la tendenza non sembra cambiare: altro calo di vendite auto. Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a febbraio sono state immatricolate 137.922 autovetture, registrando un calo del 6,3% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, quando erano state registrate 147.170 immatricolazioni. Questa discesa, che segna il settimo ribasso mensile consecutivo, rispecchia le difficoltà generali del mercato automobilistico italiano. Tuttavia, nonostante questo scenario negativo per l'intero settore, ci sono segnali di speranza nel segmento delle auto elettriche, che sta vivendo una fase di espansione in Italia. Infatti, lo scorso mese le immatricolazioni di veicoli completamente elettrici sono aumentate in maniera sostanziale, raggiungendo un totale di 6.925 unità, con un incremento del 39,8% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. La quota di mercato delle auto elettriche è salita al 5%, un aumento considerevole rispetto al 3,4% di febbraio 2024, segnalando una crescente diffusione della mobilità sostenibile nel nostro Paese. Anche nei primi due mesi del 2025 il trend positivo per le elettriche è confermato, con un aumento delle immatricolazioni pari al 73,9% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Il parco circolante di veicoli elettrici in Italia ha ora raggiunto al 28 febbraio un totale di 289.186 auto elettriche, confermando un lento ma costante progresso verso una

ECONOMIA



VENDITE AUTO
Germania, a febbraio elettriche in crescita (+31%) ma mercato in calo: -6,4%. Tesla crolla (-76%), Ds e Byd accelerano



IL SODALIZIO
Ferrari e Unicredit, via alla partnership: oggi evento a Milano con Hamilton e Leclerc

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

mobilità più sostenibile. A dominare le vendite di auto elettriche in Italia a febbraio è stata la Citroen e-C3, l'elettrica più venduta nel mese, con una quota di mercato dell'8,96%. Male invece Tesla, che ha registrato un calo notevole delle vendite in Italia a febbraio. Sono stati immatricolati solo 843 veicoli della casa produttrice guidata da Elon Musk, con una quota di mercato dello 0,61%, registrando una contrazione del 54,46% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nei primi due mesi del 2025, le vendite di Tesla in Italia sono scese del 44,5%, con un totale di 1.851 immatricolazioni. Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha commentato il dato di febbraio evidenziando come, nonostante i rallentamenti del mercato, stia crescendo la quota di veicoli a motorizzazione ibrida ed elettrica, dalle mild-hybrid alle full-hybrid fino alle BEV e PHEV. Il 60% delle registrazioni mensili riguarda ormai auto con qualche forma di elettrificazione, segno che la transizione è in atto, sebbene con tempi più lunghi rispetto ad altri Paesi europei.

Vavassori ha però anche sottolineato come il mercato italiano resti ancora indietro rispetto alla media europea in termini di volumi di auto elettriche vendute, ma ha auspicato che le decisioni politiche future possano accelerare il processo di diffusione delle auto elettriche, facilitando la transizione con incentivi e politiche favorevoli. Occhi puntati dunque su mercoledì, quando sarà pubblicato il Piano d'azione per l'Automotive della Commissione europea, un documento che potrebbe portare nuove misure per ridurre gli oneri per i costruttori di auto elettriche, oltre a definire la neutralità tecnologica e le regole per il periodo 2025-2029.



condividi l'articolo



Giovedì 6 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 13:44 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Germania, a febbraio elettriche in crescita (+31%) ma mercato in calo: -6,4%. Tesla crolla (-76%), Ds e Byd accelerano



Mercato auto, a febbraio altro calo delle vendite in Italia (-6,3%) ma le elettriche registrano +39,8%



Ferrari e Unicredit, via alla partnership: oggi evento a Milano con Hamilton e Leclerc

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari e Unicredit, via alla partnership: oggi evento a Milano con Hamilton e Leclerc



MotoGp, Michelin non sarà più fornitore di pneumatici dal 2027. Da Pirelli le gomme dal 2027 al 2031



24 Ore di Le Mans: 62 le vetture al via dell'edizione 2025, 21 le Hypercar pronte a darsi battaglia per la vittoria assoluta

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mercato auto, a febbraio altro calo delle vendite in Italia (-6,3%) ma le elettriche registrano +39,8%

condividi l'articolo



Cambiano i mesi, ma la tendenza non sembra cambiare: altro calo di vendite auto. Secondo i dati diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a febbraio sono state immatricolate 137.922 autovetture, registrando un calo del 6,3% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, quando erano state registrate 147.170 immatricolazioni. Questa discesa, che segna il settimo ribasso mensile consecutivo, rispecchia le difficoltà generali del mercato automobilistico italiano. Tuttavia, nonostante questo scenario negativo per l'intero settore, ci sono segnali di speranza nel segmento delle auto elettriche, che sta vivendo una fase di espansione in Italia. Infatti, lo scorso mese le immatricolazioni di veicoli completamente elettrici sono aumentate in maniera sostanziale, raggiungendo un totale di 6.925 unità, con un incremento del 39,8% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. La quota di mercato delle auto elettriche è salita al 5%, un aumento considerevole rispetto al 3,4% di febbraio 2024, segnalando una crescente diffusione della mobilità sostenibile nel nostro Paese. Anche nei primi due mesi del 2025 il trend positivo per le elettriche è confermato, con un aumento delle immatricolazioni pari al 73,9% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Il parco circolante di veicoli elettrici in Italia ha ora raggiunto al 28 febbraio un totale di 289.186 auto elettriche, confermando un lento ma costante progresso verso una

ECONOMIA



VENDITE AUTO
Germania, a febbraio elettriche in crescita (+31%) ma mercato in calo: -6,4%. Tesla crolla (-76%), Ds e Byd accelerano



IL SODALIZIO
Ferrari e Unicredit, via alla partnership: oggi evento a Milano con Hamilton e Leclerc

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

mobilità più sostenibile. A dominare le vendite di auto elettriche in Italia a febbraio è stata la Citroen e-C3, l'elettrica più venduta nel mese, con una quota di mercato dell'8,96%. Male invece Tesla, che ha registrato un calo notevole delle vendite in Italia a febbraio. Sono stati immatricolati solo 843 veicoli della casa produttrice guidata da Elon Musk, con una quota di mercato dello 0,61%, registrando una contrazione del 54,46% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Nei primi due mesi del 2025, le vendite di Tesla in Italia sono scese del 44,5%, con un totale di 1.851 immatricolazioni. Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha commentato il dato di febbraio evidenziando come, nonostante i rallentamenti del mercato, stia crescendo la quota di veicoli a motorizzazione ibrida ed elettrica, dalle mild-hybrid alle full-hybrid fino alle BEV e PHEV. Il 60% delle registrazioni mensili riguarda ormai auto con qualche forma di elettrificazione, segno che la transizione è in atto, sebbene con tempi più lunghi rispetto ad altri Paesi europei.

Vavassori ha però anche sottolineato come il mercato italiano resti ancora indietro rispetto alla media europea in termini di volumi di auto elettriche vendute, ma ha auspicato che le decisioni politiche future possano accelerare il processo di diffusione delle auto elettriche, facilitando la transizione con incentivi e politiche favorevoli. Occhi puntati dunque su mercoledì, quando sarà pubblicato il Piano d'azione per l'Automotive della Commissione europea, un documento che potrebbe portare nuove misure per ridurre gli oneri per i costruttori di auto elettriche, oltre a definire la neutralità tecnologica e le regole per il periodo 2025-2029.



condividi l'articolo



Giovedì 6 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 13:44 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Germania, a febbraio elettriche in crescita (+31%) ma mercato in calo: -6,4%. Tesla crolla (-76%), Ds e Byd accelerano



Mercato auto, a febbraio altro calo delle vendite in Italia (-6,3%) ma le elettriche registrano +39,8%



Ferrari e Unicredit, via alla partnership: oggi evento a Milano con Hamilton e Leclerc

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari e Unicredit, via alla partnership: oggi evento a Milano con Hamilton e Leclerc



MotoGp, Michelin non sarà più fornitore di pneumatici dal 2027. Da Pirelli le gomme dal 2027 al 2031



24 Ore di Le Mans: 62 le vetture al via dell'edizione 2025, 21 le Hypercar pronte a darsi battaglia per la vittoria assoluta

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia Economia Bruxelles conferma il 2035, ma l'auto non sarà solo elettrica

Fai la tua domanda all'esperto: esperto.risparmio@repubblica.it

Bruxelles conferma il 2035, ma l'auto non sarà solo elettrica

di Diego Longhin

(ansa)

Revisione del regolamento anticipata di un anno. Tzitzikostas:

"Valuteremo altre tecnologie". Apertura ai carburanti alternativi. Urso:

"Rimossa la trappola delle multe sulle emissioni"

06 Marzo 2025 alle 01:00

2 minuti di lettura

Roma - C'è chi può essere soddisfatto. Il testo definitivo del Piano d'azione dell'auto accontenta in primis il governo italiano, e in particolare il ministro delle Imprese e del Made in Italy, e poi le case costruttrici, rappresentate dall'Acea, l'associazione che le raggruppa. Urso, dopo averlo ripetuto come un mantra, influenzando anche altri Paesi Ue, è riuscito ad ottenere dalla Commissione l'anticipo di un anno della revisione del regolamento che impone lo stop al motore termico a partire dal 2035. Le valutazioni non saranno fatte nel 2026, ma già nel corso del 2025, nel terzo e quarto trimestre. Non solo. Nel Piano è presente il concetto di «neutralità tecnologica». Insomma, non solo elettrico dopo il 2035, ma carburanti alternativi che garantiscano zero emissioni con motori tradizionali, e l'Italia spera di poter includere il biofuel oltre agli e-fuel cari ai tedeschi.

a cura della redazione Torino

05 Marzo 2025

Il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, annuncia l'anticipo della revisione del regolamento e sottolinea che «non si può perdere tempo, ma lo stop ai motori termici nel 2035 resta, anche se valuteremo la possibilità di utilizzare nuove o altre tecnologie». E il vicepresidente Stéphane Séjourné, in visita a un impianto di Renault, ha aggiunto che «biofuels, e-fuels e neutralità tecnologica saranno al centro delle discussioni».

di Cenio Di Zanni

05 Marzo 2025

Urso rivendica di aver «costretto Bruxelles a rimuovere la trappola delle multe e anticipare la revisione: condizioni necessarie ma non sufficienti a evitare il collasso dell'industria dell'auto». E ora rilancia: «Far fronte comune per superare la follia del Green Deal». Il fronte comune delle case produttrici ha indotto la Commissione a scongiurare il rischio di multe salate, tra i 15 e i 16 miliardi, sulle emissioni di CO₂. La conformità ai limiti verrà calcolata su tre anni e non su uno. L'Acea è soddisfatta. «La flessibilità proposta è un gradito primo passo verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione e promette un po' di respiro per i produttori», sottolinea il direttore generale dell'associazione, Sigrid de Vries. Il club dei produttori però, insiste sul potenziamento della rete delle colonnine di ricarica.

di Diego Longhin

04 Marzo 2025

Anche Stellantis apprezza il Piano, l'impegno sull'innovazione e sulla produzione di batterie, ma chiede di abbassare il costo dell'energia e di dare incentivi all'acquisto. Non mancano gli insoddisfatti. In testa i partiti politici di Bruxelles. All'interno della Commissione si è discusso fino all'ultimo. Tutti scontenti, dagli eurodeputati Conservatori e Ppe, che considerano il testo «deludente» e «insufficiente», fino ai Verdi, che ragionano sulla portata degli investimenti, «minima». I 5 Stelle annunciano una manifestazione ai cancelli di Mirafiori il 21 marzo per chiedere di più.

dal nostro corrispondente Claudio Tito

04 Marzo 2025

L'Anfia, l'associazione delle imprese dell'industria auto, con il presidente Roberto Vavassori considera il piano «limitato». Pochi soldi, poche iniziative: «Manca l'indicazione di date certe e azioni concrete. Sono solo principi». E anche i sindacati, come la Fim-Cisl, considerano il Piano «insufficiente».

Leggi i commenti



Sbilanciamoci info

org

L'economia com'è e come può essere
Per un'Italia capace di futuro

Lavoro
Economia e Finanza
Ambiente
Società
Mondo
Politica

Ue, briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro

Riccardo Chiari

6 Marzo 2025 | Sezione: **Europa, primo piano**

Nel Piano per il settore automotive della Commissione solo 2,8 miliardi complessivi. De Palma (Fiom): "Solo mezza pagina dedicata ai lavoratori, nessuna garanzia dal punto di vista occupazionale né investimenti in ricerca e sviluppo".

"Annunciano 800 miliardi di investimenti sul militare, mentre il documento che abbiamo visto sull'automotive prevede meno di 2 miliardi sulle batterie e, nel testo, su più di 20 pagine, c'è mezza pagina dedicata alle lavoratrici e ai lavoratori, su cui però non c'è nessuna garanzia dal punto di vista occupazionale né tanto meno ci sono gli investimenti in risorse per ricerca e sviluppo". La bocciatura di Michele De Palma, che guida la Fiom-Cgil, ben fotografa il Piano per il settore europeo automotive della Commissione europea. Un documento che dovrà essere approvato dall'Europarlamento e dai governi nazionali, e che ha già conquistato un piccolo record: non piace praticamente a nessuno.

Anche l'Acea, associazione che riunisce i costruttori continentali di automobili, che pure ha ottenuto lo stop alle multe miliardarie alle case che quest'anno non raggiungeranno il target di vendita del 20% di veicoli elettrici, per bocca del suo direttore generale Sigrid de Vries, chiede che le misure necessarie per la domanda e le infrastrutture di ricarica ora entrino effettivamente in azione. Poi, *pro domo sua*, osserva: "Nonostante siano state delineate diverse misure promettenti per aumentare l'implementazione delle infrastrutture e l'adozione di veicoli pesanti a zero emissioni, questo segmento di veicoli non ha ancora un impegno esplicito per avviare la revisione degli standard di CO2 nel 2025, inclusa una valutazione urgente delle condizioni abilitanti".

Ben più *tranchant* l'italiana **L'Anfia** (associazione nazionale filiera industria automobilistica): "Non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni, e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano". Conclusioni: "Il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".

L'Anfia assicura: "Insieme alle altre associazioni e *stakeholders* interessati, continueremo fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi". Una emergenza ben presente nell'analisi della Fiom, che infatti tira così le somme: "E' un documento da respingere, perché noi abbiamo chiesto che, se deve essere affrontato il tema delle multe e della riconversione delle multe, deve essere affrontato con due condizionalità: la prima è che ci siano gli investimenti da parte delle imprese, dell'Unione europea e dei paesi europei, la seconda è la garanzia dell'occupazione per le lavoratrici e i lavoratori. E noi, nel documento, questi elementi non li abbiamo visti".

Ultimi articoli

- Ue, briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro
06/03/2025
Riccardo Chiari
- Europa di pace per tutti i popoli
05/03/2025
Europe for Peace
- Per un'iniziativa di pace dell'Europa
05/03/2025
Luigi Ferrajoli
- Caro Michele Serra
04/03/2025
Giulio Marcon
- Stop a UsAid, l'altra faccia del disordine mondiale
04/03/2025
Nicoletta Dentico
- Terre rare ucraine, l'accordo stracciato con Trump
03/03/2025
Rachele Gonnelli

I più letti del mese

- Ucraina, l'improbabile pace di Trump
2.7k views | posted on Febbraio 17, 2025
- Terre rare ucraine, l'accordo stracciato con Trump
2.4k views | posted on Marzo 3, 2025
- Tre anni di guerra, costi e conseguenze
2.2k views | posted on Febbraio 24, 2025
- Sachs: "Trump ferma il piano Nato e la sua espansione neocon"
1.5k views | posted on Febbraio 19, 2025
- La verità sul ponte sbarca a Bruxelles
1.3k views | posted on Febbraio 24, 2025
- Caro Michele Serra
869 views | posted on Marzo 4, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“Soltanto 2,8 miliardi di euro complessivi tra pubblico e privato. Una goccia nell’oceano, sia in termini di risorse che di visione”. La sintesi dell’europarlamentare Benedetta Scuderi dei Verdi non dà spazio all’ottimismo. “Si tratta di una cifra ben lontana dai finanziamenti che auspichiamo per la transizione del settore, anche ricorrendo a un ampliamento dei fondi già esistenti e del quadro finanziario pluriennale o alla creazione di un debito pubblico europeo. La direzione intrapresa poi è assolutamente poco chiara. Dal nostro punto di vista questo piano non potrà avere altri effetti se non quello di portare a una situazione di assoluta incertezza”.

“Il bando dei motori termici per il 2035 resta intoccabile – prova a difendersi il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas – l’obiettivo resta questo e ci atteniamo a quel programma”.

Articolo pubblicato da il manifesto del 6 marzo 2025

Share this...

[Mappa del sito](#)[Sostieni](#)[Contatti](#)[Iscriviti alla newsletter](#)[Informativa sull'uso dei cookies](#)

Ove non espressamente citato diversamente, tutti i contenuti presenti sul sito Sbilanciamoci.info sono rilasciati con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non opere derivate 3.0 Italia (CC BY-ND 3.0).

Powered by botiq.it

IMMATRICOLATO FEBBRAIO FRENA MA CONFERMA LA SVOLTA GREEN

Il mercato

■ A febbraio 2025, il mercato italiano dell'auto ha totalizzato 137.922 immatricolazioni, -6,3% rispetto a febbraio 2024 (147.170 unità). Nei primi due mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 271.638 unità, con un calo del 6,1% rispetto a quelli di gennaio-febbraio 2024.

È questo il report elaborando i dati del ministero dei Trasporti pubblicati il 3 marzo.

Benzina e diesel. Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di febbraio in calo del 20,9% (quota di mercato 26,4%), allo stesso modo le diesel calano del 36,4% (quota al 9,9%).

Nel cumulo 2024, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

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

Ricaricabili. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) aumentano del

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

Nel dettaglio, le auto elettriche (Bev) hanno una quota del 5% sia nel mese che nel cumulo; le vendite incrementano del 38,2% a febbraio e del 70,9% nel cumulo.

Le ibride plug-in (Phev) aumentano del 33,3% a febbraio e nel cumulo del 27,6%. Esse rappresentano il 4,4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,1% del totale da inizio anno.

Le autovetture a benzina e le diesel segnano il passo mentre crescono anche in Italia le «elettrificate»

Gpl e metano. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di febbraio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo, -4,1% nel mese).

Nel cumulo, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono però scomparse dal mercato) calano del 10,1%. Nel primo bimestre 2025, le alimentate a gas costituiscono il 10% del mercato.

L'analisi. «In febbraio permane una performance negativa del mercato italiano dell'auto, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo - afferma Roberto Vavassori, presi-

dente di Anfia, l'Associazione nazionale della filiera dell'industria automobilistica - I dati delle immatricolazioni mostrano quanto sia sterile la diafrasi tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori Ice (benzina, diesel o gas naturale), essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev e Phev), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli vieppiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea».

Il Piano europeo. Per quanto riguarda il Piano europeo dell'auto, secondo Anfia «la commissione europea ha partorito un topolino».

«Dopo mesi di incontri ai più alti livelli e comunicazioni chiare e incisive, incluse le rappresentazioni a Bruxelles dei sindacati, il documento rilasciato il 5 marzo dalla Commissione contiene solo alcuni primi elementi richiesti dall'industria, mentre, nonostante le attese e le sollecitazioni, ne mancano molti altri essenziali. Per questi motivi, il dialogo tra le istituzioni europee e l'industria automotive deve continuare speditamente». //



L'alternativa. Due terzi delle registrazioni di febbraio sono relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione



Nuova proposta. Sulle ceneri del Salone dell'Auto di Ginevra, al Palaexpo nasce una iniziativa inedita

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Contatti

f in

POWERTRAIN

Cerca nel sito



In Primo Piano News Bauma Off-Road Marini Stazionari Automotive Componenti Vedi tutte le categorie v

Mercato autobus Italia 2025: cala la quota del diesel (42,6% delle immatricolazioni)

La tecnologia di trazione predominante è il diesel, che è però in sensibile calo, per un market share del 42,6%. In crescita il gas e anche l'elettrico, in leggero calo gli ibridi-diesel. Infine, il dato relativo all'idrogeno: se ne contano 5, tutti targati Daimler Buses.

7 Marzo 2025 di Redazione



Dopo mesi e mesi di numeri in positivo, arriva la prima lieve frenata d'arresto per il **mercato dell'autobus italiano (sopra le 8 tonnellate)**: dal primo gennaio al 28 di febbraio 2025, infatti, secondo [Anfia](#), sono stati immatricolati 802 mezzi rispetto agli 878 del medesimo periodo 2024 (-8,7%)

Il 33% dell'immatricolato porta la firma di Iveco Bus, che si conferma market leader. Alle sue spalle **Daimler Buses** (24 e rotti per cento di quota di mercato) con 194 **Mercedes-Benz** e 22 coach **Setra**. Sul terzo gradino del podio troviamo appaiati **Scania** e **Solaris** con 54 targhe. Dunque **MAN** con 16 mezzi del Leone e 20 turistici del brand **Neoplan**. Bene **Karsan** con 34 targhe (tutte elettriche), mentre in calo ecco **Menarini**

In primo piano

KEY25 è alle porte

🕒 31 Gennaio 2025

📁 Eventi, News, Stazionari



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sempre a 34 pezzi immatricolati. Proseguendo, **Irizar** a 24, **Yutong** a 20 (anch'esse tutte a batteria), **Otokar** e **Temsa** a 17, **Indcar-Bluebus** a 10, **Byd** e **Isuzu** a 7, **Bmc** e **Rampini** a 3 e **King Long** a 1.

Nella sotto-graduatoria degli **e-bus** immatricolati a gennaio e febbraio 2025, in testa c'è Daimler Buses con 40 Mercedes-Benz, seguita da Karsan (34) e Yutong (20). A 16 c'è Iveco Bus, a 10 Indcar-Bluebus, a 7 Byd, a 5 Menarini e a 3 Rampini.

Gli autobus urbani rappresentano il 37,2% delle targhe messe a segno: sono 298. E di queste 120 sono elettriche: 4 urbani su 10 sono a batteria. Stesso volume per **interurbani** e **turistici**: i primi sono 250 (31,2%), i secondi 252 (31,4%). E gli **scuolabus**? Due! Ma sappiamo bene che per questi ultimi sono i veicoli sotto le 8 tonnellate a rappresentare il profilo di missione e infatti abbassando la massa a pieno carico sotto la soglia delle 8 ton se ne contano 121.

La tecnologia di trazione predominante è il diesel, che è però in sensibile calo: nei primi due mesi del 2025 se ne contano 342 (per un market share del 42,6%), ma erano 520 nello stesso lasso temporale dello scorso anno. In crescita il gas, che continua a vivere un ottimo momento: sono 204 gli autobus Cng (25,4%), ai quali si aggiunge un solo torpedone Lng. In positivo anche l'elettrico: gli e-bus sono il 16,8% dell'immatricolato, portando il pallottoliere a 135 pezzi. In leggero calo gli ibridi-diesel: 115. Infine, il dato relativo all'idrogeno: se ne contano 5, tutti targati Daimler Buses.

autobus

mercato

Articoli correlati

Cummins completa il "Project Brunel" per sviluppare motori a idrogeno

6 Marzo 2025 Automotive

Cummins annuncia il motore diesel B7.2 per applicazioni di media portata

6 Marzo 2025 Automotive

La presidente von der Leyen sul futuro dell'industria automobilistica

4 Marzo 2025 Automotive

Secondo la ricerca di IMI, l'adozione dell'idrogeno nel trasporto pubblico dovrà affrontare problemi dovuti alla rete elettrica

3 Marzo 2025 Automotive

Mercato Aftermarket con rialzo del 2,4 per cento nel 2024

Fuori di Test

Mercato Aftermarket con rialzo del 2,4 per cento nel 2024

Secondo quanto riportato nel Barometro Aftermarket (Gruppo Componenti ANFIA), il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, ha registrato una crescita del 2,4% nel 2024 rispetto all'anno precedente, (rialzo dell'11,6% rispetto al 2022).

L'aumento più significativo è quello dei componenti di carrozzeria e abitacolo (+8,5%), seguiti dai componenti elettrici ed elettronici (+6,3%) e dai componenti motore (+5,6%). Mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti undercar (+2%) e per i materiali di consumo (+0,5%).

Le auto elettriche (BEV) registrano una flessione dell'1%, con una quota del 4,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) calano del 24,4%, rappresentando il 3,3% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le auto a gas crescono dell'1,2%, mentre le sole vetture a GPL aumentano dell'1,7%; insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

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

" Grazie ad un rialzo sia nel primo (+4,2%) che nel secondo semestre, seppur lieve (+0,4%), il fatturato italiano dei ricambi automotive si conferma positivo per il quarto anno consecutivo. Si stabilizza la crescita (+2,4% contro il +11,6% del 2023), scontando definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM, che gli effetti inflazionistici legati alle materie prime ed ai trasporti via mare " - ha commentato Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA. Per l'aftermarket - che, oltretutto, intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto questo tipo di cambiamenti - data anche l'età media del parco auto italiano ormai prossima ai 13 anni, è difficile avere un quadro chiaro circa l'impatto di queste novità, anche considerando che, in Italia, i numeri delle auto elettriche in manutenzione e riparazione presso operatori indipendenti sono ancora bassi, per via dei livelli di mercato e anche delle estensioni di garanzia applicate dalle Case auto. Sapendo, tuttavia, che il futuro sarà sicuramente diverso dall'oggi, perlomeno in UE, il comparto non può che continuare ad evolversi, per mantenersi competitivo. Il post-vendita sta quindi investendo sia in tecnologie digitali sia in tecnologie green, con l'obiettivo di rispondere ad una nuova generazione di automobilisti-consumatori offrendo una sempre più ampia gamma di prodotti e servizi - anche di formazione e supporto per i clienti - di qualità ed economicamente sostenibili ".

Articoli in evidenza



Anfia, terzo anno di crescita per mercato dei ricambi, nel 2023 +11,6% il fatturato

condividi l'articolo



La rimodulazione della misura dell'ecobonus ufficialmente annunciata al Tavolo Sviluppo Automotive del MIMIT, attualmente in attesa del DPCM che la renderà effettiva, punta su l'aumento degli importi unitari per l'acquisto delle auto elettriche, sulla progressività del bonus in funzione della classe Euro del veicolo rottamato e sull'estensione degli incentivi a tutte le persone giuridiche con l'eccezione dei concessionari per spingere l'acquisto delle nuove tecnologie green nell'ottica di una decarbonizzazione e un rinnovo del parco più rapidi - ad oggi, nonostante l'aumento dei volumi, la quota delle auto elettriche vendute nel nostro Paese (4,2%) è decisamente più bassa rispetto a quella dei maggiori Paesi UE, intorno al 15%. Il mercato delle auto usate, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2023 in crescita del 10,8% rispetto al 2022.

«Con una percentuale di crescita simile nel primo (+11,2%) e nel secondo semestre (+12%), il 2023 è il terzo anno consecutivo di crescita del fatturato italiano dei ricambi automotive dopo lo shock della pandemia - afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti Anfia. «Nonostante l'andamento positivo del mercato delle auto nuove, infatti, l'età media del parco circolante in Italia resta alta - a fine 2022 era di 12 anni e 6 mesi, con il 59,2% delle vetture sopra i 10 anni di anzianità - e i ritmi di rinnovo piuttosto bassi, complice anche una congiuntura economica poco favorevole e una dinamica inflattiva che erodono il potere d'acquisto dei consumatori. Le attività di officina, a detta degli operatori, hanno evidenziato un trend positivo nei primi 9 mesi del 2023 e le previsioni per l'ultima parte dell'anno sono in linea con questa tendenza. Inoltre, anche una generalizzata crescita dei prezzi nell'arco dei 12 mesi ha contribuito a sostenere il rialzo del fatturato della filiera IAM».

ECONOMIA



PROGETTO PILOTA
Fiat Algeria avvia per la prima volta la vendita online. Iniziativa pionieristica mira a offrire esperienza innovativa



SECONDA MANO
Il mercato dell'usato cresce a febbraio: +2,1%, in calo le radiazioni. Prevalgono ancora diesel e benzina



MOBILITÀ GREEN
Regno Unito: 40,8 milioni di sterline per oltre 16mila nuovi punti di ricarica nelle Midlands

condividi l'articolo



Lunedì 10 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 10:25 | © RIPRODUZIONE RISERVATA



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Fiat Algeria avvia per la prima volta la vendita online. Iniziativa pionieristica mira a offrire esperienza innovativa



Il mercato dell'usato cresce a febbraio: +2,1%, in calo le radiazioni. Prevalgono ancora diesel e benzina



Regno Unito: 40,8 milioni di sterline per oltre 16mila nuovi punti di ricarica nelle Midlands

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



FE conferma e raddoppia la sessione di test per le donne pilota. Nuovo appuntamento: il 30 ottobre a Valencia



Ferrari ed Hamilton, scatta la stagione per scrivere la storia: se vincono loro i Mondiali tornano a casa



McLaren svela la livrea della 720S GT3 EVO per il Wec 2024. La vettura correrà in classe LM GT3 con il team United Autosport

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



BMW Motorrad, crossover al massimo livello: ecco le nuove F 900 R e F 900 XR. Più tecnologia e prestazioni



BMW Motorrad presenta i nuovi C 400 X e C 400 GT: più tecnologia, sicurezza e comfort



Motodays 2025, a Roma si celebra la passione e l'adrenalina delle due ruote

- Lavoro
- Economia e Finanza
- Ambiente
- Società
- Mondo
- Politica

L'industria dell'auto in sette punti

Vincenzo Comito

10 Marzo 2025 | Sezione: Ambiente, Apertura, Lavoro

L'affermazione dell'auto elettrica e l'avanzamento a grandi passi di quella a guida autonoma hanno stravolto nel volgere di pochi anni la geografia industriale e tecnologica del settore auto, con il primato dei produttori cinesi e dei mercati asiatici. Sette punti per capire cosa sta accadendo.

Il settore automobilistico è spesso al centro della cronaca, l'interesse del pubblico sul tema è sempre piuttosto elevato. Nell'ultimo periodo hanno colpito in particolare le vicende dei potenziali dazi di Trump sulle vetture europee, poi i problemi di Stellantis con l'estromissione dell'amministratore delegato Carlos Tavares e la notizia dei cattivi risultati dell'esercizio 2024, infine le modifiche alle norme di Bruxelles sui traguardi dei prossimi anni relativi alle vetture elettriche.

Bisogna dire che la situazione e le prospettive dell'industria dell'auto e della relativa componentistica sono rappresentate piuttosto confusamente sui media, e che questa confusione appare per molti aspetti alimentata da alcuni governi, tra i quali spicca certamente il nostro, nonché da alcuni gruppi di interesse presenti nel settore e nel vicino campo delle imprese petrolifere, con diversi esecutivi molto permeabili alle loro istanze. I media fungono da facile cassa di risonanza rispetto ad esse, alimentando appunto la confusione.

Con queste note cerchiamo quindi di individuare un possibile quadro realistico del settore – che sino è stato un traino per l'industria e almeno in parte per l'intera economia – analizzandolo in sette punti principali.

1. Il settore dell'auto è in continuo movimento

Il peso delle varie aree nel tempo cambia fortemente

Nel 1953 si producevano nel mondo 8,1 milioni di vetture, mentre il ritmo di crescita successivo è documentato dal fatto che nel 1980 eravamo già a 29 milioni di unità, con un valore pari quasi a quattro volte quello precedente. Nell'anno 2000 si sono raggiunti i 58,4 milioni di veicoli e nel 2018 i 93,5 milioni. Dopo la parentesi del Covid (nel 2020 la produzione è scesa a 77,6 milioni), nel 2023 siamo di nuovo a 93,5 milioni (fonte: OICA), mentre S&P Global stima la produzione del 2024 in 89,1 milioni. Da rilevare che le cifre comprendono auto, veicoli commerciali e industriali, autobus, camion.

I luoghi dell'auto cambiano velocemente e nettamente nel tempo. Nel secondo dopoguerra, ad una primitiva dominazione del mercato Usa e dei suoi produttori (nel 1953 nell'America settentrionale si fabbricava circa l'80% dell'intera produzione mondiale e in Europa occidentale il 18% circa), si è aggiunto un grande sviluppo del mercato europeo, con i produttori tedeschi dominanti per quantità, qualità e profitti, e gli altri Paesi – Gran Bretagna, Francia, Italia – comunque presenti in maniera importante. A

Ultimi articoli

- L'industria dell'auto in sette punti
10/03/2025
Vincenzo Comito
- NO to war economy, NO to a Europe of war!
10/03/2025
Zagreb Feminist anti-war coalition
- No Ponte condannati a pagare 340mila euro a Stretto Spa: la raccolta fondi
10/03/2025
No Ponte
- Newsletter n. 707 del 7 marzo 2025
07/03/2025
- Washington, Mosca e la spartizione dell'Europa
07/03/2025
Gian Giacomo Migone
- 36 aziende producono la metà dell'inquinamento mondiale
07/03/2025
Enrico Marro

I più letti del mese

- Caro Michele Serra
3.8k views | posted on Marzo 4, 2025
- Terre rare ucraine, l'accordo stracciato con Trump
2.9k views | posted on Marzo 3, 2025
- Ucraina, l'improbabile pace di Trump
2.7k views | posted on Febbraio 17, 2025
- Tre anni di guerra, costi e conseguenze
2.6k views | posted on Febbraio 24, 2025
- Sachs: "Trump ferma il piano Nato e la sua espansione neocon"
1.7k views | posted on Febbraio 19, 2025
- La verità sul ponte sbarca a Bruxelles
1.5k views | posted on Febbraio 24, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

questo gruppo si è poi aggregato anche il Giappone. Già nel 1980 il quadro era dunque molto cambiato: l'America settentrionale produceva ormai "solo" il 49% del totale, l'Europa occidentale il 42%, il Giappone il 3,4%, l'Europa orientale il 2,3%, l'America Latina il 1,3%.

Nel 2000 assistiamo a un nuovo mutamento. L'America del Nord si ridimensiona ancora, contando ormai per il 30,3% del totale, l'Europa complessivamente scende al 32,2%, anch'essa in notevole arretramento, mentre avanzano l'Asia con il 30,5% (il Giappone al 17,3%, la Cina al 3,5%, la Corea del Sud al 3,1%) e, timidamente, l'America Latina con il 3,4%. Nel 2023, altro profondo cambiamento di scena. L'Asia domina ormai con il 62,5% del totale (Cina da sola al 32,1%, Giappone al 9,6%, mentre avanza l'India), all'Europa resta il 13,7%, all'America del Nord il 16,1%; tutto il resto vale poco più del 7%, anche se c'è da segnalare una crescita di qualche rilievo di diversi Paesi del Sud del mondo, crescita che presumibilmente si farà più sostenuta nei prossimi anni, ma che vedrà comunque un'importante quota di produzione controllata delle case cinesi.

Cambiano anche le aree degli insediamenti

Nel corso del tempo sono cambiati anche i luoghi della produzione all'interno dei vari Paesi e continenti. Negli Stati Uniti, all'iniziale dominio di Detroit è gradualmente succeduto uno spostamento degli stabilimenti verso il Sud del Paese, alla ricerca di costi più bassi e di una minore pressione sindacale. La stessa cosa è accaduta in Europa dove, sempre alla ricerca di un più basso costo del lavoro, la produzione di auto si è spostata sempre più a est e verso la Spagna, con quest'ultimo Paese che occupa oggi il secondo posto, dopo la Germania, rispetto ai livelli di produzione.

Ora, in Europa il problema non è più tanto o solo dove insediare le nuove fabbriche, quanto, semmai, dove chiuderle. Da questo punto di vista Germania, Francia, Italia si trovano tutte di fronte a stabilimenti che non girano più, nell'auto come nella componentistica. Parallelamente, il numero dei posti di lavoro continua a calare. In controtendenza, si assiste a un forte incremento degli investimenti diretti cinesi, in tutto il mondo e quindi anche in Europa. In questo momento ci sono almeno una ventina di progetti di imprese del Paese asiatico attivi in tutti i continenti nella produzione di auto e in quella di batterie.

Le prime 10 case auto (di cui 6 asiatiche) e le potenziali "zombie"

Secondo i dati relativi al 2024, Toyota mantiene il primo posto tra i produttori auto, con 10,8 milioni di vetture, seguita a distanza da Volkswagen con 9 milioni e poi da Stellantis con 6,2 milioni. La novità della classifica è l'inserimento di tre produttori cinesi - Saic, Byd e Geely - nei primi dieci posti. Da rilevare il predominio dei marchi asiatici, con sei posizioni su dieci, mentre sorprende la perdita di velocità dei produttori Usa.

Vista la dinamica del settore, i rilevanti mutamenti tecnologici in atto, le grandi risorse finanziarie necessarie per competere, si può prevedere che nei prossimi anni diverse imprese dell'automotive finiranno per sparire o per essere assorbite da altre più forti. In questo contesto, è in atto una dura selezione in Cina, dove sono rimaste in piedi una ventina di imprese, che presumibilmente si ridurranno presto a meno della metà. In Giappone, gruppi come Nissan, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, Mazda, potrebbero non riuscire ancora a lungo a camminare da soli: sono prevedibili fusioni tra loro essendo molto difficile per un'impresa straniera assorbirne una locale, dato il contesto culturale e istituzionale, come ha mostrato a suo tempo il caso Renault-Nissan.

In Europa, chi presenta maggiori problemi sembra essere proprio Stellantis, che più ci interessa per la sua presenza produttiva nel nostro Paese: il gruppo è assente dall'Asia, nonché piuttosto in ritardo sulle nuove tecnologie, troppo esposto in Europa, carente

nel rinnovamento dei modelli, mentre Renault potrebbe riuscire a mantenersi semi-autonoma grazie al fitto intreccio di accordi con le imprese cinesi.

2. La Cina è e rimarrà il Paese dominante nel settore

Sino a non molto tempo fa i produttori stranieri – tedeschi, giapponesi, coreani, statunitensi – avevano una presenza dominante in un mercato come quello cinese in forte crescita. Poi tutto è cambiato. In particolare, con lo sviluppo dell'elettrico i produttori del Paese asiatico hanno preso in mano la situazione e quelli stranieri si sono ritrovati in grandi difficoltà. La vittoria cinese si spiega con una pianificazione di lungo termine degli interventi, con il controllo dell'intera filiera – dalle materie prime critiche alle batterie, dalla produzione delle vetture al riciclaggio –, con le grandi economie di scala, con l'avanzata automazione degli impianti, con la rapidità di decisione ed esecuzione.

È in virtù di tutto ciò che le quote di mercato dei vari produttori tra il 2019 e il 2024 sono fortemente mutate: quelle di Byd sono aumentate di 12 punti, mentre almeno altri cinque produttori cinesi hanno guadagnato all'incirca un paio di punti ciascuno e qualcosa ha guadagnato anche Tesla, unico marchio straniero. Hanno perso invece tutti gli altri produttori stranieri: ad esempio, Volkswagen ha registrato circa 6 punti in meno, più di 4 in meno General Motors, quasi 4 in meno Nissan, e così via (Fonte: *Il Sole 24 Ore*, 26 febbraio 2025). I produttori tedeschi, partendo da una posizione locale quasi dominante con il 25% del mercato cinese soltanto l'anno prima della pandemia, detengono adesso una quota marginale nel mercato dell'elettrico (3% sulle vetture elettriche prodotte localmente); Mercedes ha venduto in Cina nel 2024 soltanto 16.000 vetture elettriche. I produttori tedeschi perdono posizioni anche sui veicoli a propulsione termica.

Nel 2023 la Cina è diventato il primo Paese esportatore di auto, soppiantando il Giappone. Nel 2024 ha venduto nel mondo 5,9 milioni di veicoli (fonte: CAAM), con un rilevante aumento rispetto all'anno precedente (+19,3%), mentre si prevede che la crescita continuerà anche nell'anno in corso: ci sono già i primi segnali in proposito. La spinta all'esportazione, che si sta sviluppando parallelamente a una forte dinamica di insediamenti produttivi in tutti i continenti, è motivata dalla naturale tendenza alla crescita delle imprese del settore, che mirano a occupare tra pochi anni i primi posti nella classifica mondiale, così come dalla forte concorrenza interna che tende a ridurre i margini di profitto, dal livello di utilizzo della capacità produttiva e dai dazi imposti nei Paesi occidentali.

Per quanto riguarda i Paesi in cui si materializza tale spinta dell'export cinese, dal momento che il mercato statunitense è chiuso per la presenza di dazi del 100% ed è in parte frenato anche in Europa a causa dei dazi, gli sbocchi principali tendono a collocarsi nel Sud globale, dove Paesi come Giappone, Corea del Sud e India presentano prospettive limitate. Quindi la marcia si fa molto pressante in Asia, Medio Oriente, Africa, America Latina, anche se nel 2023 e 2024 il principale Paese di sbocco è stata la Russia.

3. L'auto elettrica ha vinto e avanza anche quella a guida autonoma

La vittoria delle vetture a propulsione elettrica appare ormai inevitabile. A suo favore giocano evidentemente le preoccupazioni ambientali, e questo dovrebbe già bastare. In Norvegia, dove oramai in pratica si vendono soltanto auto elettriche, l'aria nelle città è tornata a essere pulita. Inoltre, bisogna anche considerare che le vetture elettriche, che presentano ancora qualche difficoltà, stanno diventando sempre meno care, con le batterie che scendono di prezzo, mentre i punti e i tempi di ricarica migliorano continuamente; la guida è sostanzialmente silenziosa, fluida e rapida. Certo,

l'impovertimento delle classi medie in Occidente ostacola la vendita di tali vetture.

Attualmente le vetture ibride stanno riscontrando un grande successo, ma questa tendenza dovrebbe avere vita breve con i progressi dell'elettrico. Per vedere le auto del futuro basta rivolgersi a quelle cinesi: la produzione di veicoli elettrici nel Paese asiatico nel 2024 ha rappresentato circa i due terzi di quella mondiale, con alta qualità, basso prezzo, migliori prestazioni. In Cina sta andando avanti al contempo la costruzione di infrastrutture adeguate e di strade "intelligenti".

Contro l'affermazione dell'auto elettrica lavorano da anni le *lobbies* del fossile e le forze politiche sensibili ai loro messaggi, che hanno convinto larghi strati della popolazione dei Paesi occidentali che le vetture elettriche sono piene di difetti. Ma tutte le principali case del mondo stanno effettuando enormi investimenti nel settore per la transizione elettrica ed è sostanzialmente impossibile tornare indietro.

Il settore delle batterie è anch'esso una specialità asiatica

Le batterie sono cruciali per la vettura elettrica e per quella a guida autonoma. Lo sforzo in atto da tempo è quello di ridurre il costo anche attraverso l'evoluzione tecnologica, nonché di aumentare la durata e abbassare i tempi delle ricariche. Il costo della batteria su quello totale di una vettura, che sino a poco tempo fa si aggirava intorno al 40%, si colloca ormai al 30-35% e tende a scendere ancora. La novità principale nel settore è rappresentata dall'introduzione, preannunciata dalla cinese Byd per il 2027, di batterie allo stato solido, che rappresenteranno un significativo passo in avanti. In effetti questi prototipi racchiudono maggiore energia in uno spazio più piccolo e sono quindi più leggere, con maggiore velocità di ricarica, più sicure e più economiche.

La capacità installata di batterie nel mondo ha raggiunto nel 2023 i 45 GW, con una forte crescita rispetto all'anno precedente, mentre si prevede che nel 2025 si arriverà ai 60 GW. Tra i primi dieci produttori di batterie sei sono cinesi e controllano il 67,1% della produzione mondiale, con una tendenza alla crescita, mentre i tre produttori coreani raggiungono insieme il 18,4%, con una perdita nell'anno di cinque punti percentuali. Catl si conferma al primo posto nella classifica delle imprese con il 37,9%, Byd al secondo con il 17,2%: insieme controllano ormai così il 55,1% del totale. La presenza dei produttori europei è sostanzialmente nulla; si vanno sviluppando iniziative in tal senso nel nostro continente, ma che puntano ancora sulle tecnologie tradizionali agli ioni di litio, mentre le case cinesi stanno aprendo degli insediamenti anche nel nostro continente. Cifre ancora più rilevanti a favore della Cina si rilevano nel settore dell'estrazione e della lavorazione dei metalli rari presenti nelle batterie.

La vettura a guida autonoma avanza tranquilla

Mentre ci si accapiglia sulla vettura elettrica, stanno andando avanti in Cina e almeno in parte anche negli Stati Uniti le operazioni sul fronte dello sviluppo della vettura, oltre che elettrica, a guida autonoma. In una ventina di città cinesi si stanno sperimentando da anni tali veicoli, che possono circolare nel Paese per ormai 30.000 chilometri di strade autorizzate; al contempo sono state concesse licenze di circolazione per 60.000 vetture. Byd sta già introducendo nelle sue auto in vendita sul mercato e senza sovrapprezzi i programmi di guida autonoma di livello inferiore, e Tesla cerca di avanzare nel settore. Un'analisi di Baidu mostra che il loro sistema di guida autonoma è 10 volte più sicuro dei conducenti umani per quanto riguarda gli incidenti stradali e il numero di morti e feriti.

4. Le difficoltà dell'auto come paradigma della crisi europea

L'auto europea in crisi

Per molti decenni l'industria dell'auto ha rappresentato la struttura portante dell'industria e della stessa economia dei Paesi dell'Unione europea. Qualche tempo fa una stima parlava di 14 milioni di occupati diretti e indiretti nel settore. Il settore rappresenta ancora oggi circa il 7-8% del Pil continentale e contribuisce al 30% delle spese in Ricerca&Sviluppo. Come è noto il settore è oggi in gravi difficoltà, per almeno quattro ragioni: la crisi di vendite nella Ue, l'avvento dell'auto elettrica con i relativi mutamenti di tecnologia (tema sul quale le case europee sono in forte ritardo), la concorrenza cinese in Cina e nel mondo, e infine i dazi di Trump.

Concentriamo la nostra attenzione sulle case tedesche. I produttori del Paese teutonico erano all'avanguardia a livello globale per la raffinatezza e la sofisticazione delle tecnologie meccaniche delle vetture, cosa che faceva guadagnare loro una elevata reputazione, un dominio nella fascia alta del mercato e alti margini di profitto. Ma con l'avvento dell'auto elettrica tali competenze peseranno molto di meno e ciò si aggraverà ulteriormente con l'arrivo di quella a guida autonoma. Ora, in effetti la batteria rappresenta almeno il 30-35% del costo di una vettura, mentre il software all'incirca il 40%: resta poco per tutto il resto.

D'altro canto, i produttori tedeschi si erano introdotti fortemente nel mercato cinese, da dove traevano una parte consistente delle vendite, della produzione, delle esportazioni e ancora di più dei profitti. Ma ora – come abbiamo visto – i produttori locali hanno preso il sopravvento e le vendite delle case tedesche si riducono fortemente, anche nei settori a maggiore valore aggiunto: emblematico in questi mesi il caso della Porsche, le cui vendite nel Paese asiatico stanno crollando.

Ancora peggiore appare la situazione di altri produttori come Stellantis, che non è praticamente presente in Asia, un continente in cui si concentra attualmente più del 62% del mercato. Si aggiunga inoltre che i produttori europei sono piuttosto indietro nelle tecnologie dell'elettrico e in quelle della guida autonoma rispetto alle case cinesi e alla statunitense Tesla.

Anche la componentistica auto è in grave affanno in Europa

Il settore della componentistica auto soffre molto a causa delle trasformazioni in corso: il passaggio all'elettrico comporta una forte riduzione del numero dei componenti presenti in una vettura, mentre con l'avvento della motorizzazione elettrica cambiano in gran parte le produzioni e le tecnologie richieste.

Tutto ciò avviene mentre in Europa il mercato auto è in crisi (nel 2024 rispetto al 2019 si registrano 3 milioni di vetture vendute in meno e il mercato Ue è l'unico che non è ancora ritornato ai livelli pre-Covid) e la concorrenza cinese aumenta. Così, dal 2020 al 2023 si sono persi 56mila posti di lavoro nel settore e altre decine di migliaia si sono volatilizzati nel 2024. Mentre i grandi gruppi del settore si ristrutturano diversificandosi grazie alla loro forza finanziaria, i più piccoli soffrono.

In Italia nel 2023 avevamo 2.135 imprese, con circa 170.000 addetti. Secondo [Anfia](#), il 55% di esse vede un calo del fatturato, mentre questo cresce soltanto per il 23% delle stesse. Venticinquemila posti di lavoro sono a rischio nel settore. Pesa, oltre al cambio di tecnologia e alla riduzione del mercato, anche la crisi dell'auto tedesca, mercato in cui i componentisti italiani sono fortemente presenti e che rappresenta la gran parte delle loro esportazioni.

La crisi generale dell'industria

La difficoltà dell'auto nell'Unione europea è come la punta dell'iceberg della crisi industriale che va attanagliando sempre di più il nostro continente. L'industria perde

colpi e più in generale l'economia sfigura fortemente rispetto agli Stati Uniti per quanto riguarda la dinamica negli ultimi decenni. L'auto è ancora oggi il settore più importante in Europa, ma sono in difficoltà anche la chimica, sempre più appesantita dagli alti costi dell'energia e dal fatto che la gran parte del mercato si trova ormai in Cina e negli Stati Uniti e in Europa ne resta circa il 10%, nonché la meccanica, anch'essa colpita dalla crescente concorrenza cinese.

Si tratta dei tre assi portanti tradizionali dell'economia del continente. Ma non sono in crisi soltanto i settori storici. Il punto è che in quelli a tecnologia avanzata gli europei sono solo marginalmente presenti e la scena è occupata da Cina e Stati Uniti. Ora, l'exploit della cinese DeepSeek mostra che non è soltanto una questione di mancanza di risorse finanziarie a frenare l'economia del continente europeo.

Le fallimentari politiche dell'Unione europea

A contribuire alla *débaclé* dell'industria concorrono vari fattori. Sino a non molto tempo fa a Bruxelles non si poteva neanche pronunciare l'espressione "politica industriale", poi nella capitale belga, sotto l'incalzare degli eventi, si è deciso di fare qualcosa, ma troppo poco e troppo tardi. In questo contesto è stato certamente corretto fissare dei paletti per ridurre l'inquinamento e contrastare il cambiamento climatico, in particolare con la barriera del 2035 come ultimo anno per la produzione di auto a combustione fossile. Tale scadenza è però contestata duramente da varie parti, a partire dal governo italiano, mentre le imprese l'hanno sostanzialmente accettata e hanno investito in essa. Alla fine, a inizio marzo del 2025, la Commissione europea ha allentato gli obblighi almeno di breve termine per le varie case, mentre, almeno per il momento, sembra mantenere il traguardo finale del 2035.

Poi, dietro pressioni statunitensi, l'Unione europea ha posto alti dazi alle vetture cinesi, e sta cercando di ostacolare in vari modi i prodotti e le imprese del Paese asiatico. Al contrario, avrebbe dovuto accogliere a braccia aperte un'iniziativa che contribuiva a combattere il cambiamento climatico. Adesso, con le minacce di Trump di tassare al 25% anche le esportazioni di auto europee negli Usa, il nostro continente si trova a combattere su due fronti: un'impresa titanica. D'altro canto, chi di spada ferisce di spada perisce. Ne soffriranno in particolare i produttori tedeschi.

5. Se non puoi batterli, unisciti a loro

Lo scenario economico e politico internazionale appare complicato; le case dell'auto si devono barcamenare tra le esigenze del mercato cinese che va rapidamente verso l'elettrico e quello statunitense che invece cerca di remare in senso opposto. Il mercato europeo, che sembrava andare anch'esso decisamente verso l'elettrico, è ora soggetto a possibili ripensamenti. In ogni caso gli accordi tra le case occidentali, in particolare europee, e quelle cinesi si vanno moltiplicando in ragione della volontà delle prime di riuscire a reggere meglio la concorrenza sul mercato. Ci limitiamo a ricordare soltanto alcuni casi.

Renault sta cercando di portare avanti diversi accordi con la cinese Geely. Infatti, è del 2023 la creazione della *joint venture* per il settore delle produzioni tradizionali, Horse, per la fabbricazione di motori termici e ibridi. È seguito un primo accordo in Corea del Sud dove Renault produrrà anche per conto di Geely e un secondo per la presa di una partecipazione di minoranza da parte della casa cinese nella filiale Renault brasiliana. Più in generale, in America Latina si stanno mettendo in comune tecnologie, modelli, fabbriche e reti di distribuzione. La casa francese sembra così essere quella che sta tentando di portare avanti con più convinzione i rapporti con i cinesi. Nel frattempo va avanti il progetto della Twingo elettrica, concepito per la gran parte proprio in Cina.

Stellantis, che come ricordavamo è assente dal mercato asiatico che oggi rappresenta più del 60% di quello mondiale, ha fatto un accordo con Dongfeng per la produzione e distribuzione di auto cinesi in Europa. Inoltre ha acquisito il 21% del capitale di un'altra società del Paese asiatico, la Leapmotor, con un esborso di 1,5 miliardi di euro. Infine, ha sottoscritto un accordo con Catl per la costruzione in comune di una fabbrica di batterie in Spagna, con un investimento di 4,1 miliardi di dollari. Volkswagen ha concluso un accordo sempre con Catl per lo sviluppo in Cina di batterie a costi ridotti, mentre si prevede anche un'iniziativa comune nelle batterie sostitutive e nel loro riciclaggio. Anche BMW sta collaborando con imprese cinesi del settore per la produzione in massa di batterie in Cina.

Daimler ha come primi azionisti due gruppi cinesi, Geely e Saic, che insieme controllano circa il 20% del capitale della casa tedesca. Inoltre, già diversi anni fa ha ceduto il 50% delle attività della Smart a Geely e ha altri accordi per la produzione di propulsori e batterie nel Paese asiatico. Infine, Byd ha preso l'iniziativa di incontrare i componentisti italiani per stringere eventuali rapporti di affari. C'è molto interesse da parte di questi ultimi.

6. La situazione italiana è tragicomica

In Italia la punta massima di produzione di auto si è avuta nel 1973, quando ne furono prodotte 1.823 mila unità; nel 1981 eravamo già scesi a 1.280 mila. Da allora permane la tendenza alla riduzione, anche se con oscillazioni. Nel 2012 eravamo a 671 mila vetture e nel 2013 a 658 mila, mentre eravamo risaliti a 1.060 mila nel 2018 per poi scendere di nuovo a poco meno di 800 mila nei tre anni successivi. Nel 2023 si è raggiunta quota 880 mila nel 2023, per poi crollare nel 2024: in questo ultimo anno la produzione è scesa a meno di 500 mila in totale e quella delle sole auto intorno alle 300 mila unità.

In questa *débaclé* pesano certo la riduzione di vendite nel nostro Paese e in Europa, le scelte sbagliate del gruppo Stellantis, la scarsa innovazione dei modelli, l'iniziale rifiuto dell'elettrico, la delocalizzazione produttiva verso Paesi a più basso costo della manodopera, nonché i processi di automazione. L'occupazione è parallelamente e fortemente caduta nel tempo. Nel 2014 avevamo ancora 40.000 addetti negli stabilimenti italiani di Stellantis, scesi a 31.500 nel 2023, mentre l'azienda prevede di ridurre ancora la sua forza lavoro complessiva in Italia del 30% entro il 2030. Gli stabilimenti continuano a restare in piedi grazie ai sussidi pubblici, cassa integrazione in primo luogo.

L'azione del governo italiano

In tutto questo appare sostanzialmente ottusa la posizione del governo italiano. In generale Palazzo Chigi è contrario a qualsiasi iniziativa ambiziosa che contribuisca a combattere la crisi climatica. Così, ha tentato di frenare la scadenza del 2035 per la produzione di veicoli endotermici e cerca di ritardare anche quella intermedia del 2025 sui limiti delle emissioni delle case auto, seguendo le indicazioni di una miope Confindustria. L'impresa per il momento sembra riuscita, almeno per la seconda tappa citata.

Nell'ultimo periodo il governo ha intavolato colloqui per spingere Stellantis a produrre di più in Italia, all'inseguimento della mitica soglia di un milione - o persino di un milione e cinquecentomila - vetture, con risultati ad oggi fallimentari. Ha anche portato avanti colloqui con i produttori cinesi per eventuali insediamenti in Italia: colloqui votati al sicuro insuccesso, dal momento che a Bruxelles il nostro rappresentante votava a favore dell'imposizione di dazi ai produttori del Paese asiatico, mentre in Italia cercava di intralciare in molti modi le sue iniziative produttive già presenti in tutti i settori.

Valga per tutti il caso Pirelli, con il proprietario cinese del pacchetto azionario di

maggioranza spogliato di quasi tutti i suoi diritti. I cinesi stanno investendo molto in Europa, ma naturalmente in Paesi più amichevoli. L'ultima trovata del governo sembra sia quella di trasformare alcuni stabilimenti dell'auto in fabbriche di armi. Bell'impresa.

7. Il futuro della mobilità

Ogni tanto si sente parlare di una prossima "morte" dell'auto. Da questo punto di vista si può dire che mentre l'auto privata perde colpi in Occidente, in particolare a causa del fatto che una parte non irrilevante dei giovani mostra un minore entusiasmo per il prodotto, nei Paesi del Sud del mondo essa sembra avere ancora molti anni davanti a sé. In ogni caso in alcune aree d'Europa, soprattutto nei Paesi del Nord, si va diffondendo in maniera importante l'uso di veicoli alternativi, quali ad esempio le biciclette, anche elettriche. Per altro verso ci si batte da tempo per cercare di far prevalere il servizio di trasporto pubblico rispetto all'utilizzo del mezzo privato. Anche su questo fronte, però, i risultati sono ancora abbastanza modesti. Per la verità nel Nord Europa sono presenti servizi Tpl, soprattutto nelle grandi città, molto efficienti e adeguati, mentre cala l'uso dell'auto individuale a favore di altri mezzi poco o non inquinanti.

Nel caso della Cina, invece, abbiamo assistito nell'ultimo periodo a un poderoso sviluppo dei treni ad alta velocità, che tendono a coprire 50.000 chilometri di rete. Naturalmente questi esempi andrebbero potenziati e allargati con forti investimenti: al contrario, nel nostro Paese le iniziative a riguardo sono molto ridotte e il trasporto pubblico locale rappresenta storicamente una tra le Cenerentole degli investimenti pubblici. Il prossimo lancio dell'auto a guida autonoma potrebbe portare a un rilancio dell'auto come mezzo collettivo e non più individuale, dal momento che il nuovo tipo di vettura potrebbe essere usato per il 100% del tempo, al contrario di oggi, creando così grandi parchi auto a gestione pubblica con l'utilizzo del mezzo su domanda.

Share this...



[Mappa del sito](#)

[Sostieni](#)

[Contatti](#)

[Iscriviti alla newsletter](#)

[Informativa sull'uso dei cookies](#)

Ove non espressamente citato diversamente, tutti i contenuti presenti sul sito Sbilanciamoci.info sono rilasciati con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non opere derivate 3.0 Italia (CC BY-ND 3.0).

Powered by [botiq.it](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SERVICES 360

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

Lunedì, 10 Marzo 2025

Powered by **TRASPORTALE**

Redazione Pubblicità Newsletter

f X y in @

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

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



Home > Associazioni > "Un topolino il piano europeo", così **ANFIA**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



REDAZIONE 10/03/2025



Dopo lunghi mesi di incontri ai più alti livelli e comunicazioni chiare ed incisive, incluse le rappresentazioni a Bruxelles dei sindacati, il documento rilasciato dalla Commissione contiene solo alcuni primi elementi richiesti dall'industria, mentre, nonostante le attese e le sollecitazioni, ne mancano molti altri essenziali. Per questi motivi, il dialogo tra le istituzioni europee e l'industria automotive deve continuare speditamente.

"Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della Presidente Ursula von der Leyen dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato lo scorso 5 marzo, ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento. Questo, tuttavia, **non può essere chiamato Piano d'azione**, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il **tema delle previste multe** a carico dei Costruttori per il 2025 è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al **settore, così importante, dei veicoli industriali**, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che **la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi**.

"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica." Così **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA

TAGS ANFIA

