



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 3 al 9 giugno

Torino, 10 giugno 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
18/22	Mission Fleet	01/05/2025	<i>Sostenibilita' e innovazione al centro</i>	2
10/11	Auto Capital	01/06/2025	<i>L'intervista Alfredo Altavilla</i>	7
44/47	Fleet & Business Quattroruote	01/06/2025	<i>OTTO ANNI VISSUTI PERICOLOSAMENTE</i>	9
49	L'A L'Automobile	01/06/2025	<i>"Tour d'Europe 2025": la marcia pulita dei carburanti rinnovabili verso Bruxelles</i>	13
3	La Rotta dei Trasporti	01/06/2025	<i>MERCATO TRUCK</i>	14
71	La Rotta dei Trasporti	01/06/2025	<i>MERCATO BUS & COACH</i>	15
32	Pullman	01/06/2025	<i>APRILE, MERCATO IN ALTALENA</i>	16
3	Vie & Trasporti	01/06/2025	<i>Andamento lento</i>	17
52/54	Vie & Trasporti	01/06/2025	<i>Giochiamo d'anticipo</i>	18
58/59	Vie & Trasporti	01/06/2025	<i>PERSONE&POLTRONE</i>	21
	Geagency.it	03/06/2025	<i>Mercato auto fermo anche a maggio: immatricolazioni in calo dello -0,16%</i>	23
	Agenparl.eu	03/06/2025	<i>Comunicato Regione: Motor Valley. Presentato a Modena il 7^ Motor Valley Fest: da dopodomani a domen</i>	25
	Borsaitaliana.it	03/06/2025	<i>Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno</i>	32
	Teleborsa.it	03/06/2025	<i>Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno</i>	36
25	Il Giornò	03/06/2025	<i>BREVI DALLA LOMBARDIA - Brembo: incentivi Ue per rinnovare le auto</i>	39
1+19	La Provincia di Lecco	03/06/2025	<i>Stretta sui diesel Euro 5.A Lecco stop da ottobre</i>	40
	Agenziagiornalisticaopinione.it	03/06/2025	<i>ANFIA * AUTO: «A MAGGIO IL MERCATO ITALIANO SEGNA 139.390 IMMATICOLAZIONI, -0,2% RISPETTO A MAGGIO</i>	42
	Bresciaoggi.it	03/06/2025	<i>Il mercato dell'auto in Italia resta fermo, -0,16% a maggio</i>	47
	Byinnovation.eu	03/06/2025	<i>Mercato connected car e mobility cresce anche in Italia</i>	50
	Fleettime.it	03/06/2025	<i>Mercato Auto maggio 2025: il mese in italia si chiude a -2%</i>	55
	Ilfattoquotidiano.it	03/06/2025	<i>Mercato Italia, aprile in stagnazione: -0,2%. Bene i marchi cinesi, mese complicato per Stellantis</i>	57
	Ilmattino.it	03/06/2025	<i>Mercato auto italiano non decolla neppure a maggio: -0,2%. Scende Stellantis (-7,6%), Tesla ancora g</i>	60
	Ilmessaggero.it	03/06/2025	<i>Mercato auto italiano non decolla neppure a maggio: -0,2%. Scende Stellantis (-7,6%), Tesla ancora g</i>	62
	IlsecoloXIX.it	03/06/2025	<i>Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno</i>	64
	Lastampa.it	03/06/2025	<i>Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno</i>	67
	Repubblica.it	03/06/2025	<i>Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno</i>	71
	Repubblica.it	03/06/2025	<i>Economia Economia Mercato auto, le vendite in Italia frenano: a maggio flessione dello 0,16%</i>	76



Il classico appuntamento Newsteca accende il nhow di Milano


di Arianna Festa



Mercoledì 5 marzo 2025, nella cornice del nhow Hotel di Milano, si è svolta la nona edizione di MissionForum, l'evento informativo e di aggiornamento di punta, organizzato da Newsteca, che offre un ritratto del Business Travel e del Fleet Management con chiavi di lettura per i temi rilevanti del momento, verso i manager. Quest'anno si è approfondito come i due settori stiano affrontando l'evoluzione verso **pratiche più sostenibili**,

analizzando le scelte strategiche necessarie per adattarsi ai **cambiamenti normativi e fiscali** che coinvolgono le aziende e i loro dipendenti. La giornata si è articolata in due momenti principali. Nella mattinata il meglio dei due mondi si è confrontato in maniera trasversale sulla tematica, mentre nel pomeriggio, le aule si sono divise tra Fleet e Travel. Nell'aula dedicata al Fleet Management si è trattato della dibattuta transizione verso un mercato più sostenibile nell'UE-5, analizzando gli impatti e le contromisure in relazione alla fornitura di flotte aziendali. **Francesco Farris, Project & Business Manager di Dataforce Italia**, ha offerto un'analisi approfondita del mercato, italiano ed europeo, con focus

critico sulle politiche di motorizzazione delle Case, delle aziende, con i modelli più venduti nel true fleet e le implicazioni fiscali. Sono intervenuti anche alcuni fleet manager. La giornata milanese, ha visto anche la partecipazione del gruppo Stellantis che, oltre a portare la propria voce sul palco in mattinata e parlare ai microfoni di MissionForum, ha esposto due nuovi modelli, prodotti con motori sia elettrici sia ibridi: la Junior di Alfa Romeo e la Nuova Ypsilon di Lancia. Nel QRcode di questa pagina, il link alla video intervista di Marco Becchero, Head of Marketing, Sales Operation and Sales Planning Fleet & Business, di Stellantis, inerente ai temi della transizione sostenibile e i diversi livelli di elettrificazione, nella estesa gamma veicoli del gruppo.

MISSIONFLEET SPECIALE MISSIONFORUM

**SOSTENIBILITÀ:
L'EVOLUZIONE
VANIFICA LA DOPPIA
MATERIALITÀ**

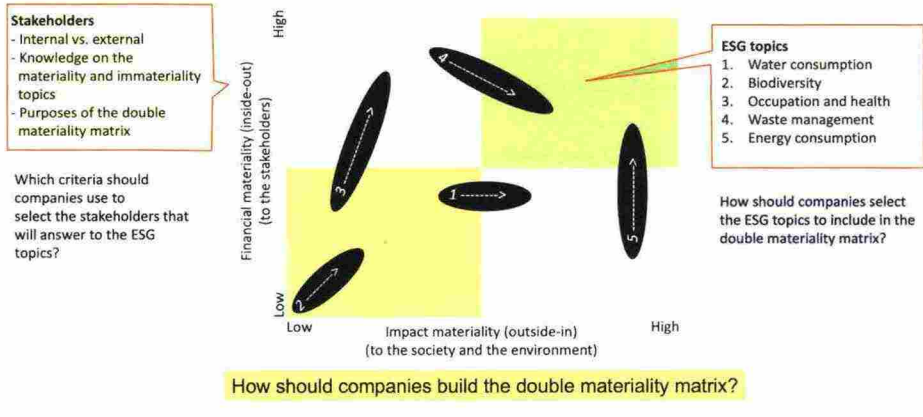
La mattinata si è aperta con l'intervento di **Pietro De Giovanni, Professor of Sustainable Operations presso la Bocconi**, che ha introdotto le tendenze sostenibili emergenti nel mondo delle flotte e dei trasporti.

De Giovanni ha offerto uno spunto fondamentale sul tema della sostenibilità aziendale, che si riflette nell'osservatorio del **Sustainability Lab**, un centro di ricerca universitario che monitora la sostenibilità delle operazioni e della catena di approvvigionamento. In particolare a MissionForum si è sollevata una questione cruciale: l'ormai **obsolescenza della cosiddetta doppia materialità**, fino a oggi framework di riferimento per la rendicontazione e l'analisi della sostenibilità aziendale. La doppia materialità si basa su due concetti distinti: l'**impact materiality** (l'impatto ambientale e sociale delle attività aziendali) e la **financial materiality** (l'impatto economico di tali attività). Questo approccio è stato un pilastro fondamentale per la rendicontazione della sostenibilità aziendale, ma la sua definizione, ormai cristallizzata, non tiene conto delle nuove sfide che le imprese devono affrontare nel contesto attuale. Le principali criticità risiedono nel fatto che la doppia materialità non è più in grado di abbracciare tutte le dimensioni della sostenibilità, in particolare quella legata alle **emissioni indirette derivanti dalla supply chain** (Scope3) che oggi

PROJECT ON CSRD, SUSTAINABLE PROCUREMENT AND DOUBLE MATERIALITY MATRIX



SUSTAINABILITY LAB
SUSTAINABLE OPERATIONS AND
SUPPLY CHAIN MONITOR



rappresenta un aspetto centrale della strategia aziendale sostenibile. Secondo gli ultimi report, le emissioni derivanti dalla supply chain possono rappresentare fino al **51% delle emissioni totali** di un'impresa. L'introduzione del concetto di **Scope 3** ha infatti aggiunto un nuovo livello di complessità e attenzione alla rendicontazione delle emissioni, che solo ora sta cominciando a essere semplificata, grazie a normative come il **pacchetto Omnibus**,

che fornisce indicazioni operative per il settore.

UN NUOVO APPROCCIO

Oggi, più che mai, le aziende devono affrontare un cambiamento radicale nelle loro politiche aziendali. Non basta più concentrarsi solo sull'impatto diretto e sul risultato economico immediato. È necessario adottare un approccio olistico che consideri l'intera catena di approvvigionamento. Non si

Online la video intervista a Marco Becchero durante MissionForum

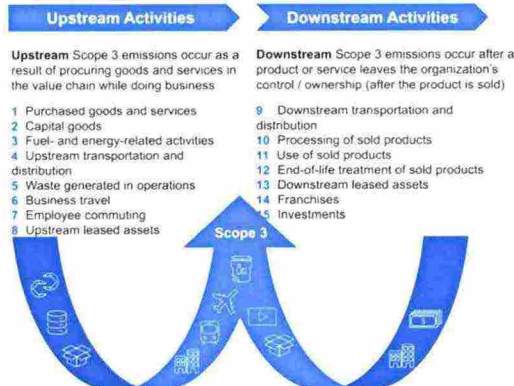
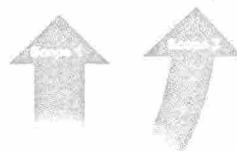


GHG PROTOCOL AND ACCOUNTING



SUSTAINABILITY LAB
SUSTAINABLE OPERATIONS AND
SUPPLY CHAIN MONITOR

15 Scope 3 Categories



MISSIONFLEET SPECIALE MISSIONFORUM

tratta solo di reportistica ambientale: le imprese sono chiamate a implementare iniziative concrete per ridurre le proprie emissioni e raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione fissati per il 2030.

NUOVE REGOLE FISCALI PER AUTO AZIENDALI

L'intervento sulla fiscalità di Giuseppe Livigni, Dottore Commercialista e Revisore Legale di Studio First, ha contraddistinto un importante momento di conoscenza e presa di consapevolezza rispetto alle implicazioni della nuova fiscalità pro-green. In particolare si è affrontato il tema

dei **fringe benefit**, declinato in un prima e dopo il cambio di regime fiscale sulle auto aziendali.

COS'È UN FRINGE BENEFIT E COME FUNZIONA?

I fringe benefit sono beni o servizi non monetari che le aziende offrono ai propri dipendenti. Questi vantaggi possono includere l'uso di un'auto aziendale, contributi per la formazione, polizze assicurative e abbonamenti ai trasporti. Oltre a rappresentare un'opportunità per le aziende di ottimizzare la gestione dei costi, i fringe benefit sono anche un modo per migliorare la relazione con i dipendenti, rendendo il pacchetto

retributivo più attraente e vantaggioso. A differenza dei tradizionali compensi in denaro, i fringe benefit offrono un **alleggerimento del carico fiscale e contributivo**, migliorando al contempo il benessere e la motivazione del personale. Inoltre, essi fanno parte della retribuzione e devono essere trattati con la stessa attenzione delle altre voci salariali. Ciò significa che, se previsti, **non possono essere revocati arbitrariamente**, offrendo così stabilità al lavoratore.

LE AUTO AZIENDALI COME FRINGE BENEFIT

Nel caso dell'auto aziendale, la sua **modalità d'uso può essere esclusivamente aziendale, personale o promiscua**. Nel caso dell'uso promiscuo, l'azienda beneficia di un **trattamento fiscale agevolato**, con la possibilità di dedurre il 70% del costo di acquisto e delle spese relative all'auto. Tuttavia, per il dipendente, l'uso promiscuo comporta un benefit in natura, che è **soggetto a tassazione** e contributi previdenziali.

COME SI CALCOLA IL VALORE DELL'AUTO AI FINI FISCALI?

La base di calcolo del fringe benefit auto aziendali si fonda sulle **tabelle ACI** del costo chilometrico, che considerano una **percorrenza annua di 15.000 km** per ciascun modello. Il valore fiscale è dato dal **costo chilometrico, moltiplicato per 15.000 km e per l'aliquota fiscale stabilita**. Fino ad ora, l'aliquota fiscale per la tassazione variava a seconda delle emissioni di CO₂ del veicolo.

PARTNER DELL'EVENTO



PARTNER ESPOSITORI



CON IL PATROCINIO DI



MISSIONFLEET SPECIALE MISSIONFORUM

A partire dal 1° gennaio 2025, il regime fiscale è cambiato in relazione alla tipologia di alimentazione del veicolo.

Le nuove aliquote sono:

- 10% per le auto elettriche pure
- 20% per le auto ibride plug-in (ricaricabili alla colonnina)
- 50% per tutte le altre auto, incluse quelle a benzina e diesel.

Le nuove disposizioni si applicano esclusivamente ai veicoli di nuova immatricolazione, assegnati con contratti stipulati dopo il 1° gennaio 2025. Per i veicoli immatricolati prima di tale data, continueranno a valere le norme fiscali precedenti.

IMPATTI FISCALI E SCELTE AZIENDALI

Le nuove regole potrebbero comportare un significativo aumento del valore imponibile del fringe benefit, soprattutto per le auto con emissioni medio-alte. Si prevede un

Mercato Europa PC – Il 2025 inizia lento...

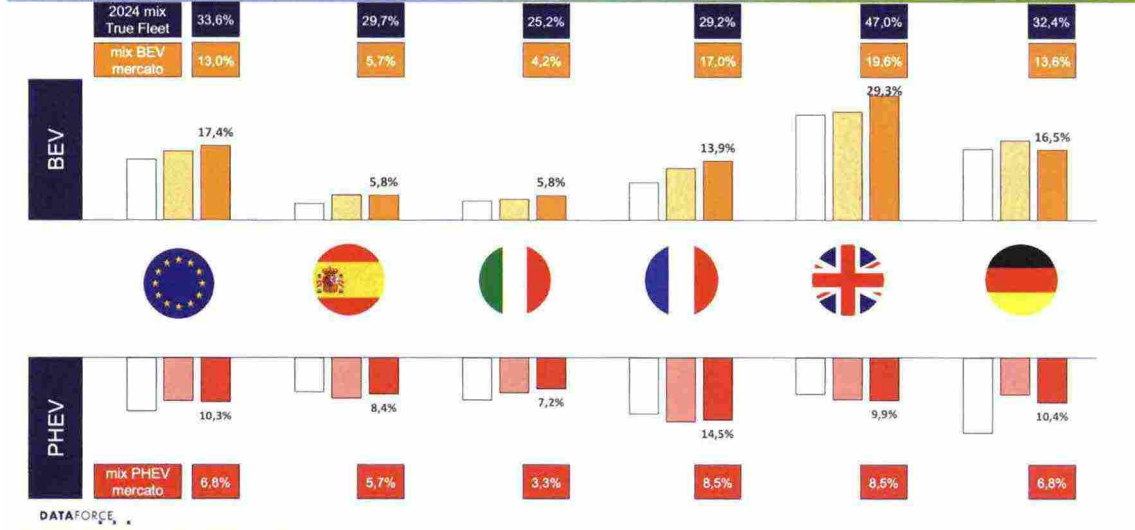


incremento annuo di circa 1.600 euro per queste auto. Per contenere i costi, le aziende saranno incentivate a rinnovare la loro flotta aziendale con veicoli elettrici o ibridi plug-in (nella migliore delle ipotesi), oppure potrebbero mantenere i veicoli già in uso, per continuare a godere del regime fiscale più favorevole.

IL MERCATO TRUEFLEET IN ITALIA E IN EUROPA

Durante la sessione pomeridiana è stato analizzato il mercato nel cosiddetto comparto TrueFleet, ossia il canale aziende e noleggio a lungo termine, con un focus sulle immatricolazioni auto in Europa e sui canoni di noleggio in Italia.

Mercato EU5 True Fleet – BEV in ascesa, PHEV in stallo
Evoluzione mix BEV e PHEV nel True Fleet (% su immatricolato)





1 AUTO SU 3 IN EUROPA È DELLE FLOTTE

In Europa, l'EU5 rappresenta il 70% delle immatricolazioni, con oltre 9 milioni di unità a fine 2024. Qui **un'auto su tre è destinata al True Fleet**, un canale cresciuto del 17% negli ultimi dieci anni, mentre il mercato totale è calato del 13%. Tuttavia, il 2025 si prospetta debole, con una contrazione del 3% per l'EU5 e dell'8% per il True Fleet.

LE ALIMENTAZIONI

Negli ultimi 10 anni, dal dieselgate in poi, il mix di alimentazioni nel True Fleet ha subito una trasformazione: nel 2015 il Diesel dominava con il 75% del mercato, mentre oggi è sceso sotto il 25%.

Le alimentazioni a benzina (inclusi MHEV e HEV) coprono il 50% del mercato, i PHEV il 10% e i BEV il 17%.

Quest'evoluzione è stata guidata non tanto dalla scelta dei clienti, ma dalla riduzione dei modelli Diesel disponibili (-33%) e dall'espansione dell'offerta BEV, passata da poche unità a oltre 200.

Il mix di PHEV e BEV nel True

Fleet dei primi 5 paesi europei ci mostra come il PHEV, l'elefante nella stanza, sembra in una fase di stallo, mentre il comparto BEV è in crescita. In questo contesto l'Italia e la Spagna rimangono fanalini di coda.

MARCHI E MODELLI

Nel 2024, Tesla ha dominato il segmento BEV nel True Fleet, mentre le tedesche (Mercedes, BMW e Audi) hanno primeggiato nei PHEV. Il 2025 vedrà l'ingresso dei marchi cinesi, come BYD, che stanno strutturando reti di vendita e assistenza per guadagnare quote di mercato.

NLT, LA FORMULA DIFFUSA NELLE FLOTTE

In Italia, il noleggio a lungo termine ha chiuso il 2024 con un calo del 18%, e i primi mesi del 2025 mostrano una stabilità solo grazie alle Captive. L'analisi svolta con il sistema CRF (Competitor Rental Fee), basata su oltre 250.000 rilevazioni tra 2023 e 2024, evidenzia un canone medio di 609 euro a fine 2024, in calo dell'11,2% rispetto al 2023, e la scelta di una durata media che passa dai 36 ai 48 mesi nel 2024.

COME CAMBIANO I CANONI DI NOLEGGIO

L'analisi delle variazioni dei canoni medi per Brand mostra effetti riconducibili al rinnovo delle loro gamme: Lancia incrementa maggiormente per l'ingresso della nuova Ypsilon, così come smart per l'uscita dai quotatori della ForTwo, mentre Hyundai e BYD calano grazie all'ingresso di modelli con price tag minore (rispettivamente I20 e Seal/Seal U). I Canoni BEV e PHEV mostrano un aumento rispetto al 2023, ma mentre le BEV sembrano stabilizzarsi, le PHEV continuano a crescere seppur timidamente.

LE FLOTTE CORRONO VERSO IL TARGET, MA COME?

La chiave di volta per la transizione rimane quella del prezzo delle elettriche, e fino all'arrivo di prodotti a prezzi competitivi, nel True Fleet le BEV rimangono appannaggio del cliente Premium e una scommessa per operatori e fleet manager che devono inserirle in car list.

«La scelta di brand nel True Fleet a fine 2024 è palese: se BEV è Tesla se PHEV è tedesca, l'importante è che sia SUV. Il 2025 però apre le danze con l'ingresso dei brand cinesi in TOP 3, pronte a sovvertire il paradigma Tesla-tedesche». Ha evidenziato Francesco Farris, Business & Project Manager di Dataforce Italia. «Per il mondo delle flotte, risolto anche il nodo gordiano di distribuzione e rete dealer per i neo-brand, rimane il prezzo la vera chiave di volta per la transizione verso le BEV. Fino alla democratizzazione di questi prodotti sarà difficile cambiare il passo e trarre gli obiettivi imposti dall'UE».



L'intervista

Alfredo Altavilla

Alfredo Altavilla è Special Advisor per il mercato europeo per BYD, carica cui è stato nominato nel settembre del 2024. Il suo ingresso rafforza l'impegno del marchio a espandere e consolidare la propria presenza in uno dei mercati più importanti e strategici a livello globale, che rappresenta un mercato chiave per BYD. Altavilla è inoltre Senior Advisor per CVC Capital Partners, Membro dell'Investment Committee di Vasuki (venture Capital Fund sponsored by Rothschild) e Managing Director di AMRE srl (Family Office Investor in diversi Club Deals in Europa e Stati Uniti). In precedenza è stato Presidente Esecutivo di ITA Airways, Presidente di Recordati, membro del Consiglio di Amministrazione di Enerpac Tool, MSX, Ares Invest, Oltre Consultino, Proma ed Ambienta SGR, ha servito anche come membro di numerosi board sia in Italia sia negli Stati Uniti (TIM, Ferrari, Chrysler LLC, Magneti Marelli, Maserati). COO di FCA per la regione EMEA, Presidente e Amministratore Delegato di Iveco, FPT e Tofas. Come Global Head of Business Development del Gruppo Fiat ha guidato la fusione tra Fiat e Chrysler e, altre operazioni simili, come l'alleanza Fiat/GM, lo spin off e l'IPO di Fiat Industrial.

È laureato in Economia presso l'Università Cattolica di Milano e porta con sé una grande esperienza di leadership e di sviluppo del business.

A prescindere dalla sua posizione di Special Advisor BYD, quale ritiene che sia e che possa essere in futuro il ruolo dell'industria automobilistica cinese nel processo di ri-motorizzazione europea e di motorizzazione mondiale di massa?

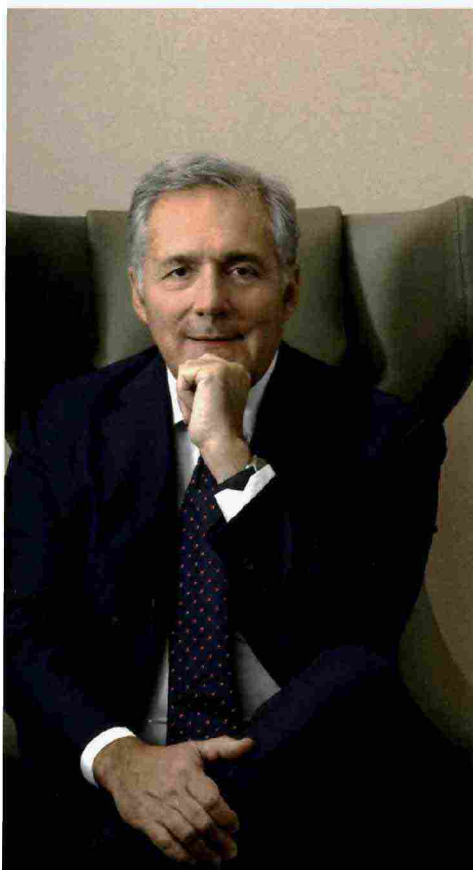
Dottor Altavilla, quale è stata la "molla" che l'ha indotta a tornare nel settore automotive dopo il lungo periodo trascorso al vertice di FCA?

Ciò che mi ha spinto a tornare nel settore automotive è stato senza dubbio l'incontro con BYD. Ho subito percepito di trovarmi davanti a qualcosa di radicalmente diverso: non una semplice Casa automobilistica, ma una vera e propria tech company, con una visione strategica chiara, ambiziosa e perfettamente calibrata per il contesto europeo. Quello che mi ha colpito è la capacità di unire obiettivi industriali concreti con un livello di innovazione tecnologica che oggi rappresenta uno dei più avanzati al mondo. Tutte le innovazioni di BYD sono guidate dal più grande gruppo di ricerca e sviluppo globale, composto da oltre 120mila ingegneri e supportato da un organico di oltre un milione di dipendenti. Questo impegno si traduce in risultati tangibili: lo scorso anno, l'azienda ha investito quasi 20 miliardi di euro in ricerca e sviluppo e, in ogni giorno lavorativo, genera più di 45 nuovi brevetti. Numeri che testimoniano una spinta costante verso il futuro e che rappresentano, per me, una forte motivazione a rimettermi in gioco in un progetto così innovativo.

L'industria automobilistica cinese ha già oggi un ruolo centrale nel processo di ri-motorizzazione globale e, a mio avviso, sarà determinante anche per quello europeo. I costruttori cinesi sono talmente avanzati sotto il profilo tecnologico e industriale che non ha più senso considerarli concorrenti da contrastare; al contrario, è strategico vederli come partner con cui costruire alleanze. La loro capacità di innovazione, unita a obiettivi di espansione estremamente ambiziosi, impone all'Europa un cambio di paradigma: dalla competizione alla cooperazione.

Nell'attuale contesto europeo, quali mosse vi aspettate dal legislatore? Ripensamenti sul ban del 2035? Cancellazione delle multe sulla CO2 per qualche altro anno?

Nel contesto attuale, ci aspettiamo dal legislatore europeo un approccio più realistico e aderente alle dinamiche concrete del mercato. Il Green Deal, così come concepito, presenta evidenti criticità: procede secondo una logica politica, più che industriale, ignorando



spesso le reali condizioni di competitività delle imprese e le tempistiche necessarie per una transizione sostenibile. Anche la sospensione temporanea delle multe sulle emissioni di CO2 per tre anni appare come un intervento inefficace: non elimina il problema, lo rinvia soltanto. Le risorse dovranno comunque essere accantonate e spese, con l'effetto di generare incertezza senza offrire soluzioni strutturali. Servirebbe invece una strategia più coerente, che accompagni la trasformazione del settore con strumenti flessibili, incentivando l'innovazione e la cooperazione industriale, piuttosto che penalizzare chi fatica ad allinearsi a obiettivi scollegati dalla realtà produttiva.

Nella politica di prodotto di BYD, ci sarà un'attenzione particolare al mercato europeo (quindi con prodotti specifici) che, pur non essendo quello che garantisce la maggior quantità di immatricolazioni di nuove auto, è per tradizione il più influente, o nel Vecchio Continente arriveranno - al netto di qualche adattamento al telaio per freni e assetti - le stesse vetture destinate a Cina, America, Africa, Russia e resto dell'Asia-Oceania?

BYD attribuisce grande importanza al mercato europeo, riconoscendone il ruolo storico di riferimento in ambito tecnologico e normativo. Per questo motivo, i modelli destinati all'Europa non saranno semplici adattamenti di quelli già presenti in altri mercati, ma verranno sviluppati specificamente per rispon-

dere alle esigenze e alle aspettative dei consumatori europei. È già il caso di Atto 2 e della nuova Dolphin Surf, progettate con un focus mirato sul gusto, le prestazioni e le normative del Vecchio Continente. A ciò si aggiungerà anche l'arrivo del brand Denza nella seconda parte dell'anno, a conferma di un impegno concreto e di lungo termine verso un'offerta sempre più calibrata per l'Europa.

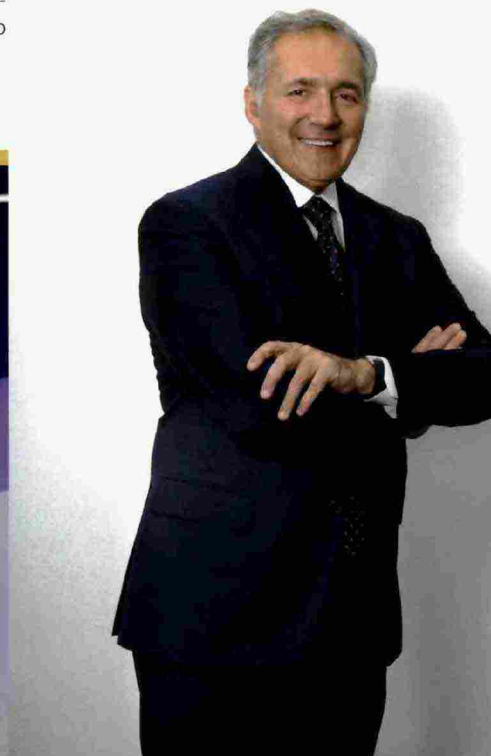
Da Italiano ritiene di poter privilegiare aziende italiane nell'ingresso di BYD sul mercato europeo anche nel ruolo di Costruttore locale?

L'Italia è certamente uno dei Paesi su cui BYD sta concentrando particolare attenzione nell'ambito della sua strategia europea. Ne è prova concreta il BYD Supplier Meeting organizzato a Torino a fine febbraio, con il supporto di ANFIA, che ha visto la partecipazione di 380 aziende italiane della componentistica e oltre 500 partecipanti accreditati. È stata un'iniziativa pensata per creare un ponte diretto tra BYD e la filiera industriale italiana, offrendo un'opportunità concreta di collaborazione. Personalmente ritengo che, anche in assenza di un impianto produttivo localizzato in Italia, sia assolutamente doveroso valorizzare il nostro tessuto industriale attraverso il coinvolgimento diretto dei fornitori italiani nella produzione dei veicoli BYD destinati all'Europa. Troppo spesso in Europa si guarda al cambiamento come a una minaccia, mentre invece dovremmo coglierlo

come un'occasione per rientrare da protagonisti nelle nuove catene del valore. Questa fase di transizione tecnologica rappresenta una sfida che il sistema industriale italiano è perfettamente in grado di affrontare, se messo nelle condizioni di collaborare con chi oggi guida l'innovazione a livello globale.

Con quali ambizioni state portando al debutto europeo il vostro marchio di prestigio Denza e quali sono i competitor con cui vi sentite di confrontarvi?

Con il debutto europeo di DENZA, che arriverà ufficialmente in Europa nella seconda parte 2025, intendiamo affermarci anche nel segmento premium. L'anteprima avvenuta durante la Milano Design Week ha suscitato un interesse straordinario, confermando la forza del brand anche al di fuori del contesto automobilistico. DENZA non si limita a inseguire il segmento premium tradizionale: punta a ridefinirlo, portando contenuti tecnologici che pongono il marchio in diretta competizione con player consolidati, ma con un linguaggio e una visione fortemente orientati al futuro.



OTTO ANNI VISSUTI PERICOLOSAMENTE

Mario Rossi

Tre mandati, dal 2017 a oggi, in cui è successo di tutto, dal Green deal al Covid. Tempo di bilanci per il presidente uscente dell'Unrae, Michele Crisci. Che è pronto a passare il testimone e un'agenda densa di obiettivi e di sfide

Il 6 giugno, l'assemblea dell'associazione delle Case estere eleggerà il nuovo presidente. Dopo otto anni, durante i quali è accaduto un po' di tutto, l'attuale numero uno dell'Unrae, Michele Crisci, potrebbe passare la mano. Tempo di bilanci, ma anche di nuove sfide per l'associazione.

Otto anni di presidenza. Come sono cambiati l'Unrae e il suo ruolo sullo scacchiere politico-economico?

All'epoca era appena finita l'eco del dieselgate e i temi sono cambiati molto velocemente: pandemia, carenza dei semiconduttori, elettrificazione. Tutto ciò ha portato l'Unrae a essere protagonista nell'interlocuzione con i governi di questi anni, dal primo guidato da Conte a quello di Meloni, e con le altre associazioni di settore. Mi sono confrontato e a volte scontrato con persone – manager e politici – che avevano obiettivi diversi dai nostri. Ma la necessità di trovare una sintesi è stata la parte più entusiasmante di questo lavoro: costruire qualcosa che ha un senso per il Paese in cui vivi.

Durante la sua presidenza è arrivato anche il Green deal...

Tutto parti con gli accordi di Parigi del 2018, in cui si decise la neutralità sulla CO₂ dal 2050. Per l'auto si stabilì che 15

anni sarebbero stati sufficienti per arrivare a quella data con un circolante a zero emissioni. Da lì, il 2035. Il Green deal come lo conosciamo fu impostato successivamente, poco prima del Covid.

Molti fanno coincidere il Green deal con la crisi dell'auto...

Non è così. Fino al 2005 l'Europa è la prima potenza mondiale nella produzione di auto. Poi le Case europee iniziano a spostare la produzione in Cina, sia per i minori costi sia perché il mercato locale stava esplodendo. Nel 2015 accade una cosa importante: il governo di Pechino decide, per motivi di qualità dell'aria nelle grandi città, che bisogna elettrificare. Gli europei, invece, continuano a produrre motori a combustione interna, peraltro eccellenti, ma iniziano a perdere progressivamente terreno in quello che nel frattempo diventa il primo mercato mondiale. Non solo. L'elettrico stravolge anche il concetto di brand, perché si sposa con il software. È a quel punto che alcune Case occidentali, che erano arrivate a vendere in Cina il 40% della produzione, iniziano a perdere appeal. È questo che ha messo in crisi l'industria europea, non il Green deal, che pure ha contribuito.

Sta di fatto che l'industria è in difficoltà e l'elettrificazione è a un quarto del guado. Con il senno

di poi, la politica ha sbagliato?

I governi hanno il dovere di dettare gli obiettivi di medio-lungo periodo perché non v'è dubbio che abbiamo un problema ambientale molto grande. E se non lo fa la politica, non lo fa nessuno. Ciò detto, credo che il Green deal sia coerente tanto con il ruolo della politica quanto con i problemi ambientali. Penso che alla fine riconosceremo che è stato un bene che ci sia stato. Però sarebbe stato importante accompagnare gli obiettivi con strategie finalizzate a creare le condizioni per raggiungerli. Invece tutto è stato lasciato a iniziative non coordinate e tattiche.

La UE ha modificato le multe sulla CO₂ stabilendo un calcolo triennale da fare a fine 2027. Mezza retromarcia o passo in avanti?

Non c'è dubbio che il Parlamento europeo e la Commissione europea abbiano diluito le multe sulla CO₂, ma c'è stato un invito molto chiaro al rinnovo del parco circolante delle flotte. Mi auguro davvero che si possa vedere il prima possibile un piano pluriennale sulla fiscalità delle auto aziendali in Europa. Abbiamo esempi straordinari in Belgio e in altre nazioni in cui muovendo con intelligenza la leva fiscale si è riusciti a orientare il mercato.

A proposito di leve, nel 2019 iniziò una stagione di incentivi che, con stop & go, è durata fino al 2024. Che bilancio si può trarre?

È stata una stagione politica confusa. Durante i miei otto anni di presidenza ci sono stati cinque governi molto diversi tra loro, quindi non c'è stata una strategia univoca. Va detto che i 5 Stelle hanno portato una grande sensibilità sull'ambiente e sull'auto elettrica. In generale, **■**

“Mi auguro davvero che si possa vedere il prima possibile un piano pluriennale sulla fiscalità delle auto aziendali in Europa”

Michele Crisci

Classe 1964, è dal 2006 presidente e ceo di Volvo Car Italia. Dal 2006 è nel direttivo dell'Unrae, che presiede dal 2017. Nel giugno 2025 si conclude il suo terzo mandato al vertice dell'associazione delle Case estere.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

avendo coperture finanziarie ridotte, gli incentivi sono sempre stati corti e questo ha generato molte distorsioni sul mercato. Per raggiungere il suo scopo il contributo dev'essere di medio e lungo periodo. E invece si è andati avanti con somme limitate, stanziati di volta in volta dopo il loro esaurimento, che hanno reso sostanzialmente inefficace la misura. Creando anche più di un problema all'industria e alla distribuzione, alle prese con picchi di domanda seguiti da repentini crolli. Va però riconosciuto che quella stagione ha creato sensibilità, il pubblico si è accorto che stava succedendo qualcosa.

Che cosa ci ha lasciato la pandemia?
Il Covid ci ha fatto capire che eravamo

veramente globalizzati. E che la globalizzazione è vulnerabile. Abbiamo capito che se nel mondo c'è un solo produttore di ammortizzatori che serve tutti gli impianti del globo, beh, se là succede qualcosa, si blocca tutto. Il Covid ci ha insegnato che dobbiamo regionalizzare non solo gli impianti di produzione, ma anche i supplier. E ci ha insegnato anche che dobbiamo stare molto attenti alle pianificazioni e agli stock.

Le Case sono accusate di aver trasformato l'auto in un lusso e di distribuire agli azionisti dividendi stellari. Come risponde all'accusa?

Partiamo dai profitti. Vorrei ricordare che nel biennio dei lockdown la produzione di

auto è andata in crisi a causa dell'assenza di semiconduttori, tutti destinati all'elettronica di consumo. Nel giro di poco tempo si passò da un periodo medio di consegna di 30 giorni a punte di 18 mesi. E vorrei anche ricordare che una domanda nettamente superiore all'offerta non provocò un aumento dei prezzi, bensì la fine degli sconti. E siccome gli sconti hanno un impatto molto alto sui margini e sui profitti, la loro assenza determinò automaticamente un miglioramento medio delle performance del 10%. Tutto questo non è stato pianificato a tavolino, è stato un effetto del mercato. Che è finito quando l'offerta è tornata in equilibrio con la domanda.

Vero, ma se guardiamo la media dei prezzi di listino 2019-2025, l'aumento medio è superiore all'inflazione...

Che però è stata trascinata dall'aumento dei prezzi delle materie prime seguito allo scoppio della guerra in Ucraina nel febbraio 2022 e alla conseguente impennata del costo dell'energia e, quindi, dell'inflazione nel biennio 2022-2023. E poi non dimentichiamo i contenuti. Sulle auto sono diventati obbligatori Adas che in precedenza, nella maggior parte delle situazioni, erano optional a pagamento.

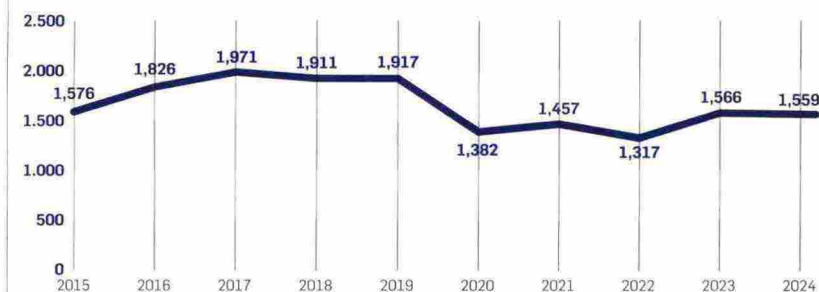
Come cambieranno l'auto e il mercato con l'arrivo dei cinesi?

Noi italiani pensiamo che la Cina significhi Bruce Lee e involtini primavera. E invece Shanghai è la nuova New York, la Cina ha immensi capitali a disposizione, un livello di investimenti pazzesco e una velocità di esecuzione inimmaginabile. Imprenditorialmente sono vent'anni avanti a noi. In più, c'è stata una sottovallutazione totale da parte dell'industria europea. Ora che cosa possiamo fare? Quando un Paese è così forte dal punto di vista economico e industriale, vi sono due possibilità. O si alzano le barriere, nei limiti della loro sostenibilità, oppure si inizia a competere. Io sono assolutamente convinto che per competenze, qualità, capacità di innovazione e storia dovremo competere. Peraltro, se potessi chiedere a tutte le associate Unrae – e non posso per motivi di antitrust – dove stanno investendo, sono sicuro che scoprirei che quasi il 100% degli investimenti è in ricerca e sviluppo su elettrico, idrogeno,



DIECI ANNI DI IMMATRICOLAZIONI AUTO

Il grafico illustra l'evoluzione delle vendite di automobili tra il 2015 e il 2025. Nell'ultimo quinquennio, il mercato ha assorbito una media di immatricolazioni di poco superiore a 1,456 milioni di vetture all'anno.



Dati in milioni di unità - Fonte: Unrae

“L'industria europea è in ritardo di 15 anni, ma ha competenze, qualità, capacità di innovazione e storia per competere con la Cina”

software e intelligenza artificiale. Ci siamo arrivati un po' tardi, abbiamo accumulato 15 anni di ritardo sull'elettrificazione e sul software, ma adesso dobbiamo trovare strategie vincenti, lavorare per proteggere i posti di lavoro dei prossimi vent'anni, non quelli di oggi.

Quali dossier troverà sulla scrivania il nuovo presidente dell'Unrae?

La sfida è accogliere e capire i newcomers cinesi e creare le condizioni per fare in modo che il mercato automotive sia florido. L'Italia è il terzo o il quarto Paese europeo per volumi, però è tra gli ultimi sull'elettrificazione. Questo è un problema per un'industria che sta investendo tantissimo in questa direzione. Piaccia o non piaccia, questo ritardo non ha solo un impatto ambientale: l'Italia non sta creando le condizioni per accompagnare questo enorme sforzo industriale. Per quanto riguarda l'agenda, c'è la delega fiscale, che il governo ha ottenuto ad agosto 2023 e che scadrà fra tre mesi. È un traguardo da non lasciarsi sfuggire. Siamo tutti d'accordo – Federauto, Anfia, Motus-E, Unrae – sulla necessità di una riforma fiscale dell'auto aziendale coerente con la transizione. Seditiamoci e fac-

ciamola, gioverebbe anche al gruppo Stellantis. Infine, il posizionamento dell'associazione. Vorrei che l'Unrae parlasse di più al pubblico. L'automotive in Italia produce 80 miliardi di euro di ricavi per le casse dello Stato, soldi che servono per sanità, scuola, giustizia. L'automotive, che secondo i Paesi, pesa per il 10-12% del Pil di una nazione, serve a tutti; non solo per andare in giro: crea ricchezza, posti di lavoro, e, appunto, gettito fiscale che fa funzionare lo Stato.

E il tavolo automotive? Il direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali, in un'intervista a Quattroruote.it ha provocatoriamente affermato che l'attuale tavolo potrebbe essere abolito, vista la sua palese inutilità...

Il tavolo automotive non può essere un congresso. Sia chiaro, i congressi sono fondamentali per consentire a tutti di esporre il proprio punto di vista, ma è evidente che poi devono trovare uno sbocco in una stanza a porte chiuse in cui gli esponenti delle associazioni di riferimento si siedono attorno a un tavolo interministeriale con Mimit, Mit, Mase e Mef per trovare la sintesi.

F&B

I NUMERI DELL'UNRAE

L'Unrae, Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è l'associazione delle case automobilistiche straniere che operano in Italia nella distribuzione e commercializzazione di autovetture, veicoli commerciali e industriali, bus, rimorchi, semirimorchi e allestimenti, caravan e autocaravan, con le relative reti di assistenza tecnica e di ricambi originali.

1950

L'Unrae nasce nel novembre 1950

39

Aziende associate

50 miliardi

Fatturato delle aziende associate

2.600

Concessionarie delle associate

160.000

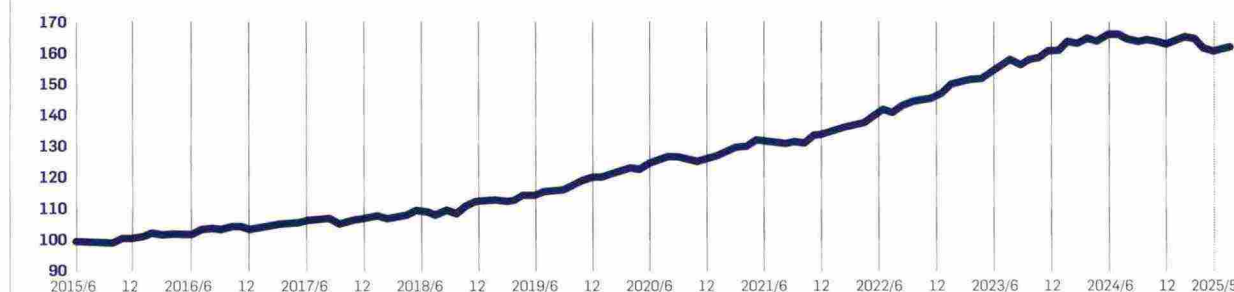
Dipendenti delle concessionarie delle associate

11.100

Officine autorizzate delle associate

DIECI ANNI DI RIALZI DEL PREZZO MEDIO DI LISTINO

Il grafico illustra l'andamento da giugno 2015 (base 100) a maggio 2025 della media dei prezzi, Iva inclusa, di tutte le versioni di tutti i modelli di vetture a listino in Italia. Il picco (165,4) è stato raggiunto nei mesi di aprile e maggio 2024. Secondo la più recente rilevazione dell'Osservatorio Quattroruote Professional, l'indice segna un valore di 161,6.



Fonte: Osservatorio Quattroruote Professional

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TRANSIZIONE ECOLOGICA

"Tour d'Europe 2025": la marcia pulita dei carburanti rinnovabili verso Bruxelles

Su strada attraverso l'Europa per dimostrare il potenziale immediato dei biocarburanti e della neutralità tecnologica nella decarbonizzazione

testo

Paolo Matteo Cozzi

Una carovana silenziosa ma carica di significato sta attraversando l'Europa: è il *Tour d'Europe*, l'iniziativa promossa tra gli altri da Bosch, Iveco ed Eni per dimostrare che la transizione ecologica nel settore dei trasporti non passa solo dalla mobilità elettrica. Lungo un itinerario di migliaia di chilometri, che tocca oltre 20 Paesi e che culminerà il 24 giugno a Bruxelles, veicoli leggeri e pesanti alimentati con carburanti rinnovabili vogliono dimostrare che le tecnologie già esistenti possono offrire un contributo immediato e concreto alla decarbonizzazione della mobilità.

L'obiettivo del *Tour d'Europe* è chiaro: mostrare a cittadini, istituzioni e operatori del settore che i carburanti rinnovabili – come il biometano, l'Hvo e il bioetanolo – sono soluzioni reali, soprattutto, disponibili già oggi per ridurre la CO₂ senza la necessità di rinnovare totalmente il parco circolante o le stazioni di rifornimento. Un messaggio in linea con il principio della neutralità tecnologica, promosso da più voci nell'industria europea per affermare che la strada verso la neutralità climatica deve restare aperta a tutte le soluzioni che riducono concretamente le emissioni.

Tra i protagonisti del tour c'è anche Iveco, che partecipa con il suo camion SWay alimentato da biometano liquido ottenuto da scarti organici. Questo veicolo è equipaggiato con il nuovo motore xCursor 13 Natural Gas da 500 cv e permette prestazioni da primato – fino a 1700 km di autonomia – con una riduzione significativa delle emissioni di CO₂, nell'ordine dell'11% rispetto alla generazione precedente. Il tutto senza sacrificare il "total cost of ownership", cioè il costo complessivo di uso e possesso, che resta un fattore cruciale per gli operatori del trasporto commerciale. E grazie a una rete di rifornimento in costante espansione – attualmente 800 stazioni distribuite in tutta Europa – il biometano rappresenta una leva strategica per la transizione del trasporto pesante. Insieme a soluzioni come l'elettrico e l'idrogeno, i carburanti rinnovabili offrono un approccio multienergy, capace di adattarsi alle diverse esigenze operative e infrastrutturali dei territori.

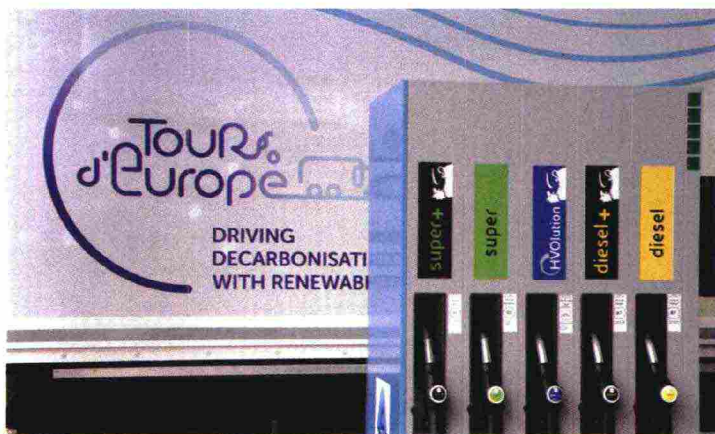
Il *Tour d'Europe* è anche un banco di prova per una nuova tecnologia: il *Digital Fuel Twin* (Dft), sviluppato da Bosch. Si tratta di un sistema digitale che certifica, veicolo per veicolo, l'uso di carburanti rinnovabili e le conseguenti emissioni di CO₂. Una risposta concreta alla crescente richiesta di tracciabilità ambientale, che potrebbe diventare un tassello fondamentale

La sostenibilità può passare da ciò che già conosciamo: motori noti, carburanti nuovi e idee ambiziose

nelle future normative europee. Durante il tour, a ogni tappa corrispondono eventi di sensibilizzazione e confronto tra industria, istituzioni e cittadini. In fondo la decarbonizzazione non è solo un traguardo tecnologico, ma anche, e forse soprattutto, culturale. Quindi, raccontare e dimostrare concretamente che esistono soluzioni mature e già operative, può diventare il primo passo per accelerare davvero la transizione. O almeno questa è l'idea alla base dell'iniziativa che, con il supporto di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), si propone anche di sensibilizzare legislatori e funzionari governativi.

Con il traguardo a Bruxelles, cuore politico dell'Unione, il *Tour d'Europe* si propone così di incidere sul dibattito normativo, portando dati concreti e casi d'uso reali. E in gioco ci sono non solo gli obiettivi ambientali, ma anche la competitività industriale europea e il futuro di oltre 13 milioni di lavoratori del comparto automotive. Insomma il messaggio è chiaro: la sostenibilità viaggia anche con motori che conosciamo già, purché alimentati in modo nuovo.

Non solo elettrico: secondo Francesco Montemaro, vice presidente sales di Bosch, la neutralità tecnologica dovrebbe essere un principio essenziale per raggiungere gli obiettivi climatici dell'Ue per il 2050



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Primi quattro mesi in calo del 7,2% **MERCATO TRUCK**

L'Anfia comunica che nei primi quattro mesi del 2025 si contano 9.491 nuovi autocarri, il 7,2% in meno rispetto al primo quadrimestre del 2024. Nel primo quadrimestre dell'anno tutte e quattro le aree geografiche italiane registrano una variazione negativa: -11,1% il Nord-Est, -10,3% l'area Sud e Isole, -3,2% il Nord-Ovest e -1,2% le regioni del Centro. Per classi di peso, a gennaio-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Quadrimestre in calo **MERCATO BUS & COACH**

Secondo l'elaborazione di **Anfia**, il mercato degli autobus con Ptt superiore a 3.500 kg ha totalizzato nei primi quattro mesi del 2025 un totale di 1.839 nuove immatricolazioni, il 13,9% in meno rispetto al periodo gennaio-aprile 2024. Nel quadrimestre crescono gli autobus e midibus turistici (+40,6%) e gli scuolabus (+16,5%), mentre calano gli autobus adibiti al TPL (-28,8%) e i minibus (-22,4%). I dati del mercato degli autobus relativi al solo mese di aprile confermano il trend negativo per il settore; in forte discesa soprattutto il segmento degli autobus per il trasporto pubblico locale che registra un -48,1% rispetto allo stesso mese del 2024. "Sta iniziando l'aspettata fase calante del mercato dopo il picco dell'iniezione di risorse del PNRR - ha spiegato Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di **Anfia** - Raggiunta l'intesa in Conferenza Unificata sulle risorse del nuovo quinquennio del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, ci attendiamo un riavvio delle gare che speriamo possa dare altro respiro per il rinnovo di un parco mezzi italiano che, nonostante gli sforzi degli ultimi anni, ancora oggi sconta un gap importante con gli altri Paesi europei in termini di vetustà".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

APRILE, MERCATO IN ALTALENA

Anfia comunica i dati relativi alle immatricolazioni di aprile e del primo quadrimestre 2025. Il totalizzatore si ferma a 380 unità, con un decremento di circa un terzo (-32,4 per cento) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il calo è a doppia cifra per gli autobus adibiti al Tpl (-48,1 per cento), per gli scuolabus (-25 per cento, invertendo il trend del mese prima) e per i minibus (-13,5 per cento), seguiti dai pullman e midibus turistici che invece hanno un calo a cifra singola (-5,3).

Per quanto riguarda il confronto relativo al periodo gennaio-aprile, nel 2025 i libretti di circolazione rilasciati sono 1.839, ossia il 13,9 per cento in meno rispetto allo stesso intervallo del 2024. Nel quadrimestre crescono del 40,6 per cento bus e minibus turistici, così come gli scuolabus del 16,5 per cento, mentre calano sia i finanziati (-28,8 per cento) sia i minibus (-22,4).

Nel primo quadrimestre 2025, inoltre, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è del 22,2 per cento contro il 19,8 per cento dello stesso periodo targato 2024, mentre elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 21 per cento, 0,2 punti percentuali in meno dello scorso anno. A livello territoriale, infine, nei primi quattro mesi del 2025 le immatricolazioni registrano una crescita nelle regioni del Centro (+23,3 per cento), mentre calano a doppia cifra nel Nord Ovest (-30,2 per cento), nel Sud più Isole (-28,2 per cento) e nel Nord Est (-1,6).



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Editoriale

Andamento lento

Le immatricolazioni nel primo quadrimestre languono, sia tra i veicoli commerciali leggeri che tra i pesanti. Bene invece i 'trainati', rimorchi o semirimorchi che siano. Non cambia il trend delle alimentazioni

Ogni tanto val la pena dare una occhiata alle immatricolazioni. A che serve? Be', in un momento di grande incertezza comprendere qual è il trend dominante sia tra le grandi flotte, sia tra le piccole può essere utile, non dimenticando che il trasporto rimane uno dei grandi indicatori del benessere di un Paese.

Il mese di aprile è stato abbastanza piatto, flat per dirla elegante, e questo non è un male visto che il trimestre precedente era stato improntato all'attesa, anzi alla negatività.

Sicché, come mostra la tabella 1, estratta dai dati Anfia-Unrae, i veicoli commerciali leggeri hanno una flessione del 13,6 per cento, numeri importanti, a nostro avviso vera cartina al tornasole dell'incertezza riguardo all'alimentazione da scegliere, le politiche urbane sul delivery, la flessione nei consumi. Nel complesso i veicoli più pesanti mostrano invece un arretramento del 7,2 per cento, che in termini economici vale ben di più del 13,6 degli LCV. Una flessione generalizzata, anche se, come vedremo, con alcune peculiarità.

Se infatti guardiamo la suddivisione per classi di peso (tabella 2), a parte un boom di commerciali leggeri patente C (più 169,2%, ma sono numeri esigui), le due classi che fanno riferimento ai regionali, ai 'medi' scivolano del 22,4 tra 5 e 8 tonnellate, e del 6,4 tra 8 e 12. I concessionari respirano con i trattori d'accesso, 7,3, e i carri, 4,3, mentre i veicoli di maggiori dimensioni perdono quasi il 10 per cento (ed è questo il dato significativo in tema di lungo raggio), valore confermato se si guarda la tipologia di veicolo, giacché i trattori sono a meno 17,1. Anche il cava cantiere, nonostante un certo interesse mostrato dagli operatori, al momento di fare i conti perde il 7,6 per cento.

In sintesi, i medi crescono del 3,3 i pesanti perdono il 9,3.

Osservando le aree Nielsen si scopre anche che la debolezza dei numeri è generalizzata ma più marcata nel Nord-Est e nel Sud, meno marcata al Nord Ovest e soprattutto al Centro, dove la curva è quasi piatta.

Positivo invece il momento per i trainati (tabella 3), sia per il piccolo mercato dei rimorchi che per il più importante dei semi. Insieme guadagnano il 7,2 per cento (0,8 per i primi, 8 per i secondi), a dimostrazione che le scorte di piazzale si sono esaurite e che la vetustà dei mezzi è ormai improponibile in termini di sicurezza e affidabilità. Tra l'altro il mercato del noleggio dei trainati è partito prima e meglio di quello dei veicoli industriali, sul quale a nostro avviso c'è ancora molto da dire.

Infine un cenno alle alimentazioni. I truck elettrici immatricolati nel primo quadrimestre sono stati 310 e 146 i Gnl, contro i 9.000 diesel.

Tab. 1 Immatricolazioni veicoli commerciali/industriali

Tipologia	Var% I quad 25 / I quad 24
LCV	-13,6
Medi 3.5-16	3,3
>16	-9,3
>3.5 in totale	-7,2

Tab. 2 Immatricolazioni per classi di peso/tipo

Tipologia	Var% I quad 25 / I quad 24
3,5-5	169,2
5-8	-22,4
8-12	-6,4
12,5-16	7,3
Oltre 16	-9,3
Carri	4,3
Trattori	-17,1
C&C	-7,6

Tab. 3 Immatricolazioni trainati

Tipologia	Var% I quad 25 / I quad 24
Rimorchi	0,2
Semirimorchi	8
Totale	7,2

Fonte: Anfia Unrae

Eventi

Automotive Dealer Day 2025

Giochiamo d'anticipo

di Tiziana Altieri e Roberta Carati



La manifestazione andata in scena a Verona dal 13 al 15 maggio scorsi si è confermata un appuntamento imperdibile per gli operatori della distribuzione automotive. In 6.500 hanno affollato i due padiglioni dedicati per scoprire le ultime novità in fatto di prodotti e servizi, fare networking e ascoltare i contenuti degli oltre 40 workshop in programma ai quali si sono aggiunti i meeting aziendali, quelli delle Case auto e delle associazioni. Obiettivo: tornare in azienda con più 'armi' (e ottimismo) per affrontare il domani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Eventi

UN PIANO D'AZIONE

Si è aperta alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini** la 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility. 'Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia' il titolo della sessione che ha dato il via ai lavori. «I veicoli elettrici - ha dichiarato il Ministro - devono essere un'opzione, conto che a Bruxelles si azzerrino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sul modello d'agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto». Allo stesso tavolo i rappresentanti delle principali associazioni di settore (Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae) hanno sottolineato come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una 'tempesta perfetta', generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla



transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Diverse le proposte per le istituzioni, italiane ed europee.

Si è chiesta innanzitutto una maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE. Per quanto riguarda la mobilità elettrica la richiesta è di meno burocrazia, più chiarezza normativa e una strategia industriale solida. Per far ripartire il mercato si propone una visione a lungo termine che dia certezza a chi deve acquistare un nuovo mezzo. Infine, urge un intervento sulla fiscalità per le auto aziendali.

«Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari - ha commentato **Tommaso Bortolomiol**, CEO Quintegia, società che organizza l'evento - è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'automotive non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi».

www.vietrasportiweb.it

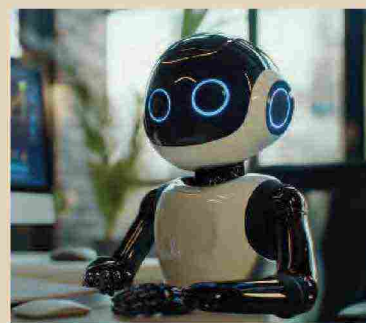
IL POTERE DEI DATI

«L'atlante stradale, ve lo ricordate? Poi sono arrivati i navigatori satellitari, ma nella gestione del cliente ci comportiamo come se fossimo ancora alle mappe cartacee, non sfruttiamo i dati che ci permetterebbero di modellare il customer journey sulle sue esigenze». Non potrebbe fare esempio più calzante **Alberto Bet**, di Quintegia, nell'aprire i lavori de 'L'innovazione passa dai dati: Intelligenza Artificiale e digitalizzazione al servizio delle concessionarie'. «Il 75 per cento dei dealer ritiene che conoscere i dati e metterli a leva sia un vantaggio competitivo», ma «solo il 10 per cento è strutturato per farlo». L'Intelligent Retail chiama in causa «i responsabili BDC, marketing, sales, service, accettazione e, nella fase cruciale del monitoraggio e ottimizzazione, quando cioè occorre verificare l'ingaggio della customer base e l'efficacia delle iniziative, anche il titolare della concessionaria. Sapere», ha concluso Bet, «è potere».



RISPONDE GAIA

Ogni giorno, 27mila persone gestiscono 1 milione di registrazioni in più di 20 lingue. Numeri impressionanti che raccontano il successo di Gaia, la reception virtuale che si è evoluta in Smile.CX. «Dichiariamo fin dal brand», ha detto **Francesco Rienzi** (EsoSphera - Gruppo Covisian), «che vogliamo far vivere esperienze positive». Quella di **Domenico Rispoli** (Auto Scala), per esempio, raccontata durante il meeting 'Come trasformare ogni chiamata persa in un'opportunità': «Prima di Gaia i clienti service vagavano nelle nostre linee in attesa di una risposta che il BDC faticava a dare. Volevano parlare con un operatore. Abbiamo tenuto duro e oggi l'indice di soddisfazione è del 4.3 su 5». Positiva anche l'esperienza di **Chiara Micheli** (Gruppo Bossoni): «Tramite Gaia abbiamo ricevuto 1.766 lead, di cui 1.650 qualificate, che hanno portato a 1.376 appuntamenti, 1.036 trattative e 201 contratti siglati. È l'uomo che fa la differenza, ma su contatti forniti da Gaia. Stiamo investendo in strumenti che valorizzano anche il nostro team». E, ancora, quella di **Gabriele Gabrieli** (Leonori), che ha «riscontrato un impatto positivo immediato, sul centralino e sull'officina. Nuovo canale nel menù officina, script dedicato, personale assegnato».



06 2025 - 53

Eventi

SOSTENIBILE PIACE

A **Emanuele Zanotto**, di Quintegia, e **Cécile Renault**, di Findomestic il compito di presentare, a 'Decoding Evolution: identificare le priorità per plasmare il futuro' RESET 2025, analisi qualitativa che quest'anno si è concentrata sul tema della 'Governance'. I risultati raccontano come la sensibilità del cliente in materia di responsabilità sociale e gestione aziendale stia aumentando: il 70 per cento degli intervistati nel 2025 ha dichiarato che l'impegno verso la sostenibilità influenza la scelta di una concessionaria a parità di offerta. D'altra parte, il 78 per cento dei dealer considera importante essere percepito come sostenibile dagli stakeholder esterni. Per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità i partner considerati più strategici dai concessionari sono le Case auto con l'89 per cento delle preferenze. Seguono i fornitori di servizi finanziari e assicurativi con un 68 per cento e le



aziende energetiche e di infrastrutture al 34. La sostenibilità però a un costo e oltre il 45 per cento dei dealer ritiene determinante avere un supporto economico e/o tecnico da parte degli OEM per adottare pratiche più green. Ben il 41 per cento dei concessionari di fronte alla domanda su quale criterio utilizzano nella scelta dei partner strategici per garantire un approccio sostenibile del business indicano che obiettivi ESG chiari fanno la differenza. Un ulteriore 21 per cento dichiara di collaborare solo con partner che investono attivamente in sostenibilità. Ma ancora un 32 per cento, quindi uno su tre, non adotta nessun criterio di sostenibilità nella scelta. L'86 per cento dei dealer comunque ritiene il proprio ruolo strategico nella promozione della sostenibilità nella filiera.

Alessandro Lazzari, di Findomestic Banca, ha invitato il pubblico a riflettere sul fatto che quella che vive il mondo dell'automotive oggi non è una rivoluzione ma piuttosto un'evoluzione (è caratterizzata da lentezza, progressività, è inarrestabile, Darwin docet). «L'evoluzione prevede un miglioramento continuo», ha sottolineato, «adattarsi al contesto è l'unica cosa da fare. È necessario seguire i clienti, cambiati più rapidamente delle nostre aziende».

54 - 06 2025

SOTTO CONTROLLO

Ospite d'onore all'evento organizzato da LoJack Italia 'L'automotive del futuro: una discesa libera in controllo e sicurezza con **Sofia Goggia**', la campionessa olimpica sottolinea «il tantissimo lavoro, l'attenzione ai dettagli, la disciplina necessari non per arrivare ma, come dice Alberto Tomba, per rimanere ad alti livelli. «Essere un atleta è sempre un privilegio. L'atleta deve vivere con una sorta di devozione per quello che fa, quasi sotto una campana di vetro, incastrando lavoro, famiglia, amici, relazioni. L'equilibrio è fondamentale per non cadere ma planare sulle cose». Veloce, determinata, coraggiosa... si sprecano gli aggettivi che mettono in luce la forza della discesa azzurra. In attesa di tifare per lei alle Olimpiadi di Milano-Cortina, il complimento più bello glielo fa il presidente di LoJack Italia, **Massimo Ghenzer**: «Sofia è il dodici cilindri dello sci, se ne costruiscono pochi, meglio così».



IMMAGINA

'Navigare l'incertezza: disegnare nuove rotte per affrontare scenari complessi': è il titolo del convegno che ha chiuso l'edizione 2025 ADD. **Francesco Zirpoli**, docente di Economia e Gestione dell'Innovazione all'Università Cà Foscari, ha ripercorso la storia dell'industria dell'auto per arrivare a sottolineare come, in fondo, le elettriche, su cui i dealer devono spingere ma la cui domanda langue, siano solo agli albori: «Siamo nella fase in cui si investono molte energie sulle BEV a fronte di risultati piuttosto esigui, ma presto case costruttrici e concessionari potrebbero raccogliere i frutti di ciò che stanno seminando. Non solo: la transizione green potrà portare benefici ambientali, economici e sociali, ma serve un'azione rapida e coordinata da parte di imprese e istituzioni». Un messaggio di ottimismo per tutti gli operatori del settore anche da parte di **Gabriele Rizzo**, futurologo e consulente strategico, che ha ricordato le leggi del futuro di Jim Dator: «Il futuro non può essere previsto, ma i futuri possono essere esplorati. Bisogna trasformare l'incertezza e l'oscurità in fonti di ispirazione. E ricordate che qualsiasi idea utile sul futuro dovrebbe sembrare ridicola. Se non lo è, è troppo conservativa. Il futuro non è qualcosa da prevedere, ma da utilizzare attivamente. Invece di cercare di indovinare cosa accadrà, dovremmo sviluppare la capacità di immaginare e modellare futuri possibili per guidare le decisioni presenti».





PERSONE&POLTRONE - PERSONE&POLTRONE - PERSONE&POLTRONE -

■ All'interno di **Anfia** è nata la Sezione 'Allestimenti su veicoli industriali', che risponde all'esigenza, manifestata da tempo dagli allestitori, di ottenere un riconoscimento professionale. **Andrea Perone** (Officine Cristallo) è stato nominato alla presidenza per il quadriennio 2025-2028. A coadiuvarlo i due Vice Presidenti **Gianmarco Marauta** (Gruca) e

Antonio Carra (Officine Carra). Novità, invece, nella Sezione 'Aftermarket' dove è stato ratificato un rinnovo della governance. Confermato al vertice, nel ruolo di Coordinatore, per il quadriennio 2025-2028, **Massimo Pellegrino** (ZF). Le precedenti sei aree di attività sono state accorpate nelle due macro-aree 'Progetti strategici' e 'Truck&Bus'. La

prima vede come responsabili **Riccardo Buttafarro** (CSL), **Roberto Locatelli** (Elringklinger) e **Davide Sasseti** (Wolfoil). L'Area Truck & Bus è stata, invece, affidata ad **Alessio Sitran** (Continental)
■ Crédit Agricole Auto Bank ha annunciato la nomina di **Rija Rajoeliarivony** a Chief Risk Officer del Gruppo. Risponderà direttamente a **Giacomo Carelli**,

PERSONE&POLTRONE - PERSONE&POLTRONE - PERSONE&POLTRONE

CEO e General Manager di CA Auto Bank. Con alle spalle una carriera di 28 anni nel settore finanziario, Rajoeliarivony ha ricoperto ruoli di leadership nella gestione aziendale, del rischio e bancario. Presso CA Auto Bank ha occupato la carica di Deputy Head of Group Chief Risk Officer e Head of Risk & Permanent Control Operations & Markets.

■ Stellantis Financial Services

Italia, Captive finanziaria di tutti i marchi del Gruppo Stellantis, ha annunciato la nomina del nuovo Top Management. **Pier Marco Alciati** ha assunto il ruolo di General Manager di Stellantis Financial Services Italia mentre **Giulio Viale** ricopre la carica di Deputy General Manager. Il cambio al vertice avviene in continuità e nel rispetto della Governance della Cooperation

tra Stellantis Financial Services Europe S.A. e Santander Consumer Finance S.A. che, con cadenza regolare, prevede un'alternanza tra le due figure apicali.

Tale riorganizzazione aziendale si affianca alla nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per l'esercizio 2025, e del Collegio Sindacale per gli esercizi 2025/2027.

www.vietrasportiweb.it

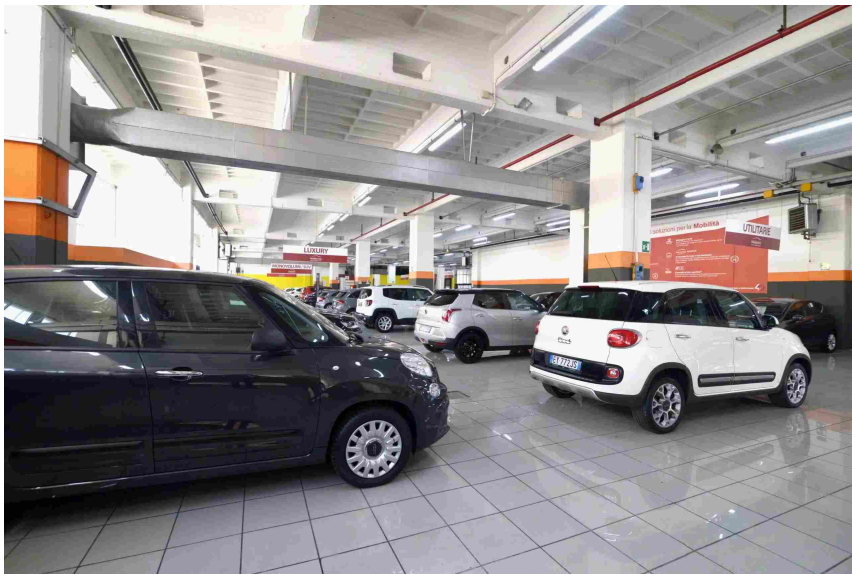
06 2025 - 59

HOME IN PRIMO PIANO

Mercato auto fermo anche a maggio: immatricolazioni in calo dello 0,16%

03 Giugno 2025 - di Dario Borriello

I dati del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti fanno registrare un sostanziale immobilismo. Il Gruppo Stellantis a -8% nei primi 5 mesi del 2025



Prosegue il **trend negativo delle immatricolazioni in Italia**. Anche a maggio il segno è infatti negativo, con lo **0,16% in meno di auto immesse in circolazione rispetto allo stesso periodo del 2024**. In valori assoluti, secondo i dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le autovetture immatricolate sono state **139.390 a fronte delle 139.612 dell'anno precedente**.

Calano anche i **trasferimenti di proprietà** (466.760, -3,32%), mentre il **volume globale delle vendite mensili, pari a 606.150**, ha interessato per il 23% vetture nuove e per il 77% vetture usate. Entrando nel dettaglio, è **Anfia** a fornire un quadro analitico della situazione, con una sintesi ben precisa: **il mercato italiano continua a "non decollare"**. L'Associazione nazionale filiera industria automobilistica mette sotto la lente



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



Auto, ad agosto -18,3% immatricolazioni in Ue

19 Settembre 2024 di Redazione

I dati Acea sul mercato



GREEN ECONOMY AGENCY

Auto, Germania: A marzo -42,5% immatricolazioni Tesla

03 Aprile 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

il Gruppo Stellantis, che “**nel complesso totalizza nel mese 39.120 immatricolazioni (-8%), con una quota di mercato del 28,1%**”. Non solo, perché “**nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%**”. Nella top ten di maggio, però, **la casa di produzione porta ben quattro modelli**: Fiat Panda, stabile in testa alla classifica (8.535 unità), la Jeep Avenger (4.717), Peugeot 208 (3.731) e Citroen C3 (2.836). In particolare, sottolinea Stellantis, “**Jeep Avenger è il B-Suv più venduto d'Italia a maggio così come in questo primo scorcio del 2025; il Suv più venduto in assoluto sempre considerando gli stessi parametri temporali ed è anche il B-Suv Bev più venduto con una quota che supera di poco il 23%**”.

Tra i marchi la **DR Automobiles**, “**coi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025**”, mette in luce [Anfia](#).

Tornando ai dati generali, l'associazione segnala, poi, che **le immatricolazioni di autovetture a benzina registrano un calo del 19,6% maggio, così come le diesel (-28,6%), confermando il trend discendente dei primi 5 mesi dell'anno. Le auto mild e full hybrid, invece, aumentano del 12,1% nel mese**, mentre le ricaricabili (Bev e Phev) arrivano a +46,3% a maggio, conquistando il 10% del mercato del mese.

Segno positivo anche a maggio per il mercato italiano delle auto elettriche, mette in luce **Motus-E**, segnalando che “**nel quinto mese dell'anno, in particolare, sono state immatricolate 7.134 vetture full electric, in aumento del 42,7% rispetto a maggio 2024, con una quota di mercato salita al 5,1% (dal 3,6% di maggio 2024)**”. Tra le valutazioni sui dati, c'è anche quella del **Centro Studi Promotor**: “**Nel periodo gennaio-maggio le auto immatricolate in Italia sono state 722.452, con un calo dello 0,54% sullo stesso periodo del 2024. Questi dati sono sostanzialmente in linea con quelli relativi all'intera Unione europea**”. Ma, sottolinea il Csp, “**il mercato dell'Unione è in stagnazione**”. Uno scenario negativo che necessiterebbe di un cambio di rotta. Perché, avverte Promotor, “**se nel prossimo futuro nulla succede, la prospettiva italiana resta quella della stagnazione, se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita**”.



GREEN ECONOMY AGENCY

Auto, Germania: A marzo -3,9% immatricolazioni ma +5,7% VW e +2,4% Audi

03 Aprile 2025



GREEN ECONOMY AGENCY

Auto, Germania: A marzo +35,5% immatricolazioni Bev e +66% ibride plug-in

03 Aprile 2025



GREEN ECONOMY AGENCY

Auto, Regno Unito: A marzo record storico immatricolazioni elettriche

04 Aprile 2025



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





[Home](#) » [Comunicato Regione: Motor Valley](#). Presentato a Modena il 7^ Motor Valley Fest: da dopodomani a domenica 8 giugno quattro giorni dedicati interamente ai motori, tra storia, innovazione,...

Comunicato Regione: Motor Valley. Presentato a Modena il 7^ Motor Valley Fest: da dopodomani a domenica 8 giugno quattro giorni dedicati interamente ai motori, tra storia, innovazione, design e omaggio al Made in Italy. L'assessora Frisoni: "Una delle più forti espressioni dell'identità e della passione di questa regione"



By —3 Giugno 2025 [Nessun commento](#) 19 Mins Read



(AGENPARL) - Roma, 3 Giugno 2025

(AGENPARL) – Tue 03 June 2025 GLI EVENTI DEL MOTOR VALLEY FEST: DAL 5 ALL'8 GIUGNO 2025

Orari EXPO

Giovedì 5 giugno: h. 13.00-23.00; venerdì 6 e sabato 7 giugno: h. 10.00-24.00;

domenica 8 giugno: h. 10.00-18.00

CONVEGNI

Il Convegno inaugurale di giovedì 5 giugno che, come da tradizione, apre il Motor Valley Fest vedrà protagonisti sul palco del Teatro Storchi McKinsey & Company, Accenture e Brunello Cucinelli con i loro i Keynote speeches dedicati al futuro dell'industria automobilistica e del Made in Italy, e i vertici dei grandi brand della Motor Valley: Ferrari, Dallara, Ducati, Lamborghini, Maserati e Pagani, che si confronteranno nel corso della Motor Valley Top Table.

Il programma convegnistico prevede 14 round table suddivise in tre macro-temi: Industry, Innovation e Consumer Experience: Industry analizzerà le trasformazioni della filiera automotive: mobilità elettrica, ESG, investimenti e competitività; Innovation approfondirà il ruolo delle startup e delle tecnologie emergenti nella sostenibilità e nella mobilità intelligente; Consumer Experience esplorerà il lato emozionale dell'automotive: racing, design, heritage cars, virtual racing, lusso e il nuovo rapporto tra brand e cliente. Un'occasione per comprendere e guidare l'evoluzione del settore.

INNOVATION & TALENTS

Dal pomeriggio di giovedì 5 fino a sabato 7 giugno, il Teatro del Collegio San Carlo ospiterà i Talent Talk di Motor Valley Fest: 13 appuntamenti pensati per connettere studenti, brand iconici della Motor Valley come Ferrari, Lamborghini, Pagani, Ducati e Dallara, e big player del settore come Accenture, Art Group, Brembo, CNH, HPE Coxa, Loccioni e il team di F1 Visa Cash App RB Formula One Team. I giovani potranno dialogare direttamente con esperti, conoscere i profili professionali più richiesti e scoprire i percorsi formativi d'eccellenza per diventare protagonisti dell'automotive.

In Piazza Grande prenderà vita il Motor Valley University Village: un concentrato di talento e ingegno con prototipi di Formula SAE sviluppati da team universitari, monoposto da competizione, e persino moto create dagli studenti del Politecnico di Milano con il progetto Polimi Motorcycle Factory.

Grande attenzione anche ai giovanissimi con E-HORIZON e la spettacolare pista "F1 in Schools Italy": qui, le scuole superiori si sfideranno con modelli in scala 1:10 di auto da corsa radiocomandate. Un viaggio che parte dal CAD, passa per le stampanti 3D e arriva al cronometraggio elettronico in pista.

Tra le novità 2025, l'Hackathon per giovani talenti, promosso da AssetClassic e Motor Valley Accelerator e sponsorizzato da TikTok, che si terrà sabato 7 e domenica 8 giugno nella sede del Motor Valley Accelerator, in via Francesco Selmi 15. I team partecipanti affronteranno sfide legate a data analysis e innovazione, lavorando su dataset reali con strumenti open-source per sviluppare soluzioni innovative, che verranno poi valutate e premiate da una giuria di esperti.

Giovedì 5 giugno, nella serata inaugurale, riflettori puntati su "Meet & Match Night": il B2B che mette in contatto 46 startup, di cui 10 internazionali, con aziende leader, investitori e media. Un mix esplosivo di visioni e innovazione.

L'EXPO IN CITTÀ

Piazza Roma ospiterà dal 5 all'8 giugno il Best of Motor Valley con l'esposizione al pubblico delle auto e delle moto più iconiche e rappresentative del passato e del presente dei brand della Motor Valley, Ferrari, Pagani, Lamborghini, Maserati, Ducati, Dallara.

Il pubblico avrà l'occasione di ammirare magnifici la Ferrari F80, la Dallara Stradale, la Lamborghini Temerario, l'Utopia Roadster di Pagani, la Maserati GT 2 stradale e un tributo all'eccellenza italiana di Ducati con la Panigale V4 Tricolore, Panigale V4 Tricolore Italia e Panigale V4 Lamborghini.

Saranno protagonisti anche i quattro circuiti della Motor Valley: l'Autodromo di Varano de' Melegari, l'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola, l'Autodromo di Modena e il Misano World Circuit Marco Simoncelli.

L'Autodromo di Varano de' Melegari esporrà una monoposto di Formula SAE e due preziose motociclette storiche del 1927: una Gillet Herstal mod. Sport 500 cc, di origine belga, e una Automoto mod. A3 350 cc, di fabbricazione francese.

L'Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari di Imola presenterà una Chevron B16 Cosworth, iconico prototipo da competizione che debuttò nel 1969 alla 500 km del Nürburgring.

L'Autodromo di Modena porterà in mostra una Ferrari 296 Challenge e un simulatore di guida.

Il Misano World Circuit Marco Simoncelli proporrà invece un simulatore X1 Complete Platinum e la showbike Panigale V4 di Nicolò Bulega.

Saranno presenti anche importanti realtà del mondo motoristico: la Scuderia de Adamich esporrà una prestigiosa Alfa Romeo Giulia GTA; La Scuderia Tricolore presenterà una Ferrari 599 GTB e il Museo Ferruccio Lamborghini parteciperà con una storica Lamborghini Urraco.

Sempre in Piazza Roma, dal 6 all'8 giugno, sul palco di Motor1 Live, auto straordinarie e i loro creatori si racconteranno. Ingegneri, designer e collezionisti sveleranno segreti e passioni in format come "Incontri Ravvicinati" e "Nel garage di...", l'estensione dal vivo della celebre serie YouTube. Completerà l'esperienza la Motor1 Selection: una rassegna di auto speciali, selezionate dalla redazione e in esposizione permanente in piazza per tutta la durata dell'evento.

Giovedì 5 giugno, dalle 10.00 alle 18.00, in Piazza della Torre, il Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile (MOST) sarà protagonista con l'evento dedicato allo Spoke 6, dal titolo "Connected and Autonomous Mobility: Technologies, Challenges and Perspectives". Lo Spoke, che si occupa di autonomous driving, animerà il festival con una giornata ricca di contenuti, tra innovazione espositiva e confronto strategico tra i principali attori del settore. L'esposizione presenterà prototipi e infrastrutture intelligenti, per la guida autonoma e sistemi per l'intermodalità.

In Piazza Mazzini, dal 5 all'8 giugno, dalle 10.00 alle 20.00, l'APS Bugatti Automobili Campogalliano, entrata ufficialmente in Motor Valley Development, celebrerà un mito dell'automobilismo mondiale: la Fabbrica Blu. Una mostra fotografica inedita racconta la nascita e il sogno di un'industria rivoluzionaria, dalle sue origini fino al recente rilancio. Protagonista, la leggendaria EB110 GT telaio 31, vincitrice al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este.

Piazze degli Erri e Piazza Matteotti diventeranno veri e propri campi base istituzionali, con l'esposizione dei mezzi storici e moderni delle Forze dell'Ordine: Guardia di Finanza, Carabinieri, Polizia di Stato, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Aeronautica Militare – Polo Storico.

I Giardini Ducali ospiteranno il Padiglione delle Classiche (by Assetclassic): granturismo e sportive leggendarie si raccontano tra eleganza e restauri live firmati Bacchelli & Villa. In Piazza Grande, Randstad Italia proporrà un'esperienza immersiva tra orientamento, giochi attitudinali e incontri con esperti HR.

Al Motor Valley Fest, per la prima volta in assoluto, il pubblico potrà vedere da vicino in Piazza Grande un E1 RaceBird, costruito in Italia, prima che la sfida del Campionato si sposti sul Lago Maggiore dal 27 al 28 giugno.

In Piazza San Francesco ci sarà "Expo DSV – Transport and Logistics Hub" (7-8 giugno) con una rarissima FIAT 1100E Monviso e l'innovativo DSV Cartainer, un container brevettato, progettato per il trasporto sicuro di veicoli via aerea o marittima.

Volvo Car Italia, filiale italiana del marchio svedese, in Corso Canalchiaro esporrà tre modelli della attuale gamma di Volvo, la piccola SUV EX30 e la grande SUV EX90, rispettivamente l'entry level e il top di gamma dell'offerta full electric di Volvo, alle quali si aggiunge la SUV XC90 Plug-in Hybrid, versione ibrida a ricarica della grande ammiraglia Volvo. presenta la gamma full electric con EX30, EX90 e la XC90 Plug-in Hybrid.

Dal 5 all'8 giugno, Largo San Giorgio celebrerà l'agricoltura high-tech con CNH e le sue eccellenze: il trattore T7 Blue Power e il mini-escavatore completamente elettrico E25X.

DIECI srl, azienda nata nel cuore della Motor Valley che da oltre 60 anni progetta e produce sollevatori telescopici, autobetoniere e dumper, sarà in Piazza San Domenico (5-8 giugno) con il sollevatore telescopico Apollo-e 20.4 Smart full electric e il telescopico agricolo Agri Star.

LE PARATE E SFILATE IN CITTÀ

A partire dal mattino di sabato 7 giugno, Ferrara sarà il teatro di partenza del 4° Supercars & Moto Motor Valley Fest. Alle 12.00 il corteo di supercar e motociclette lascerà la città per dirigersi verso Bologna, con tappa alla Fiera, prima di arrivare a Modena nel tardo pomeriggio. Alle 19.00, l'arrivo nel centro storico con passerella finale in Piazza Roma e sosta al Parco Novi Sad fino a mezzanotte.

Nel pomeriggio di sabato 7 giugno, è attesa l'imponente parata Ducati: oltre 200 moto del brand di Borgo Panigale sfileranno per le vie cittadine insieme a più di 100 supercar emiliane, da Ferrari a Lamborghini, passando per Lotus, Alfa Romeo, Lancia, Stratos e De Tomaso. Un'emozione collettiva, tra motori leggendari e pubblico in festa. Alle 17.00, l'eleganza prenderà il sopravvento con "Rosse e non solo, di sera", una parata raffinata di oltre 60 auto sportive che attraverserà il centro storico in un'atmosfera suggestiva e coinvolgente.

Domenica 8 giugno, spazio alle icone del motorismo con il raduno monomarca organizzato dal Lancia Thema Club International. Mini e Abarth saranno protagonisti di una giornata intensa che partirà dal PalaPanini alle 9.00 e culminerà in una sfilata nel cuore di Modena, con un'esposizione delle vetture al Parco Novi Sad fino alle 18.00.

Chiuderà il weekend domenica 8 giugno la proclamazione del Best of Show in Piazza Roma, davanti al Palazzo Ducale, del 25° Concours d'Elégance Trofeo Salvarola Terme (7-8 giugno) organizzato da Terme della Salvarola e la Terra delle Rosse e Terme della Salvarola e la collaborazione dei Musei Ferrari, la Camera di Commercio di Modena, i Comuni di Sassuolo, Maranello, Fiorano Modenese e Formigine, il Comune e la Provincia di Modena, BPER Banca, il Consorzio di Tutela dell'Aceto Balsamico Tradizionale di Modena, Cersaie, ACI Modena e Basf Glasurit.

GLI EVENTI IN CITTÀ E NEI MUSEI

Ricco programma al Museo Enzo Ferrari di Modena, aperto dalle 9.30 alle 19.00, con l'inaugurazione dell'esposizione fotografica temporanea dedicata alla Klemantaski Collection, una delle raccolte di fotografie racing più importanti al mondo scattate dal leggendario Louis Klemantaski.

Sabato 7 giugno alle 11.00, a titolo gratuito e su prenotazione per i soli visitatori del MEF, sarà possibile assistere al momento di incontro "Supercar Talks", dedicato alla storia delle supercar del Cavallino Rampante, in cui intervengono Carlo Palazzani (Head of Pilot Design), Gianmarco Picardi (Ferrari Classiche Workshop Manager) e Matteo Turconi (Senior Product Marketing Manager) per portare il pubblico alla scoperta dei segreti di alcune delle vetture più iconiche della Casa di Maranello tra cui GTO, F40 e LaFerrari.

Sabato il MEF resterà aperto in via straordinaria fino alle 24.00, con visite guidate in italiano e inglese ogni ora dalle 19.30 alle 22.30 fino a esaurimento posti. Domenica 8, il Museo ospiterà a partire dalle 14.00 attività per bambini fino ai 12 anni (laboratori, caccia al tesoro) e consegnerà la locandina dedicata alla mostra Supercars a tutti i suoi visitatori.

Sarà attivo un servizio di navetta gratuita tra il Museo Ferrari di Maranello e il MEF nelle giornate di venerdì, sabato e domenica per coloro che intendessero visitare entrambi i musei dedicati alla leggenda del Cavallino Rampante. Al Museo Enzo Ferrari ci sarà anche la speciale esposizione della 499P del 2024, stagione conclusasi con la vittoria della 24 Ore di Le Mans.

Dal 5 all'8 giugno, anche il Museo Horacio Pagani aprirà le sue porte per visite guidate e Factory Tour su prenotazione, a pagamento: un viaggio immersivo nel design estremo e nella manifattura sartoriale che ha reso Pagani un'icona globale. Ogni curva delle hypercar, ogni dettaglio degli interni racconta un'idea di

bellezza e velocità senza compromessi. Attivo un servizio navetta dalla Stazione dei Treni di Castelfranco Emilia al museo, su prenotazione.

Maserati accoglierà il pubblico nel suo showroom di Modena, dove tecnologia e heritage si fondono. I visitatori potranno esplorare un moderno car configurator, un diorama storico, e lo spettacolare “loop” progettato da Ron Arad. Ingresso gratuito. Tour su prenotazione a pagamento. Ma il vero fiore all’occhiello sarà la riapertura della Collezione Maserati Umberto Panini APS (7 e 8 giugno), un tesoro custodito con amore: auto da corsa, vetture stradali e prototipi unici che ripercorrono la storia del Tridente e ne celebrano la grandezza. Ingresso a pagamento.

Il 5 e 6 giugno, su prenotazione, il Museo Stanguellini offrirà un’immersione nella magia della meccanica d’epoca. In questa officina cristallizzata nel tempo si respira il fervore delle corse degli anni d’oro, tra telai modificati, materiali leggeriti e innovazioni geniali nate dall’artigianalità modenese. Tour su prenotazione, a pagamento.

Alla Bottega d’Arte Torre Strozzi, “Accelerarte” (5-14 giugno) metterà in scena un’esplorazione artistica sull’auto: sei artisti tra pittura, scultura, fotografia e arte riciclata raccontano la velocità, la bellezza, il restauro e l’evoluzione del movimento.

In Piazza Mazzini (7-8 giugno), Gennaro Graziano renderà omaggio a Ferrari, Maserati e Stanguellini con 40 pitture fotografiche acquerellate. “Da Enzo Ferrari a Michael Mann. Correndo nel tempo: Modena e la passione dei motori”, questo il titolo della mostra con, al centro dell’area, un vero pezzo di storia: il filone della Testarossa realizzato da Afro Gibellini, ultima testimonianza vivente della tecnica battilastra modenese.

La Chiesa di San Carlo ospiterà “Motori Fenomenali” (5-22 giugno), la mostra organizzata da Momenti di Maria Carafoli. Nei quadri di Alessandro Rasponi si raccontano le corse disputate a Modena dal 1920 al 1970, intrecciando monumenti, auto leggendarie e il calore del pubblico. Un’esposizione emozionante completata da modellini e da un commosso omaggio a Don Sergio Mantovani, il cappellano dei piloti, con materiali inediti della sua collezione privata.

Da giovedì 5 a domenica 8, all’Ex Albergo Diurno di Piazza Mazzini, dalle 9.30 alle 19.00, sarà possibile visitare la mostra “130 modellini”. Curata da Elis Sernesi, è una linea del tempo tridimensionale dell’universo Ferrari:

dalla Cesar del 1917 alle monoposto del 2024, i modellini in scala 1:43 raccontano una vita interamente dedicata al Cavallino.

Al Palazzo dei Musei, “Gli scultori della velocità” celebrerà nelle giornate del Motor Valley Fest i carrozzieri modenesi, veri artisti del metallo. Le carrozzerie in alluminio lucidato, i manichini e i filoni raccontano l’anima

segreta delle supercar più iconiche.

Tra i capolavori esposti, sarà possibile ammirare le carrozzerie in alluminio lucido, così come i manichini e i “filoni” di diverse superstars made in Modena mai viste fino ad ora, fra cui la carrozzeria (scocca) Ferrari 250 GT California 1958/1962, il filone Bugatti EB110, la scocca Ferrari 275 GTB Competizione Speciale (1965), la carrozzeria (scocca) Ferrari 250 GTO (1964), il filone Ferrari 250 GTO 64, la scocca Nembo Ferrari e il filone in scala 1/3 della Ferrari 250 GTO (1962).

Il 7 e 8 giugno, presso Casa Ciao (Corso Camillo Benso Conte di Cavour, 50), dalle 10.00 alle 18.00, si terrà la mostra “L’auto: frammenti della nostra vita” di Valentina Fiorillo. Il percorso visivo ed emozionale, promosso

da Motor1.com, racconta come l’automobile abbia accompagnato la vita quotidiana di generazioni, attraverso immagini e testimonianze capaci di restituire il fascino, l’utilità e l’identità dei veicoli in ogni epoca.

Sempre in città, presso Palazzo Santa Margherita, per l’intera durata del Fest, si potrà visitare “L’arte del pensiero meccanico”, una mostra che esplora il connubio tra razionalità tecnica e creatività artistica. Un allestimento che mette in luce la filosofia progettuale alla base della meccanica modenese, interpretata attraverso opere e installazioni a tema.

Venerdì 6 giugno, dalle 14.30 alle 18.00, presso SPAZIOF – Palazzo Montecuccoli, sede della Fondazione di Modena, in Via Emilia Centro 283, appuntamento con “Sfide ed opportunità per le libere professioni: competenza, qualità e tecnologia a servizio dell’automotive”, evento a cura del Comitato Unitario delle Professioni (CUP) della provincia di Modena e del Coordinamento Pari Opportunità del CUP regionale Emilia-Romagna. L’incontro affronterà, nell’ambito del Motor Valley Fest, il ruolo delle libere professioni nel settore automotive, tra innovazione, competenze specialistiche e nuove tecnologie. A seguire, dalle 18.00 alle 19.00, si terrà la Tavola Rotonda, promossa dall’Associazione Magistrati sezione provinciale di Modena e sezione regionale Emilia-Romagna in collaborazione con il Comune di Modena e Fondazione di Modena, “Fisco e Motori: aspetti fiscali delle società”. Entrambi gli incontri, che verranno trasmessi anche on line sul sito <http://www.motorvalley.it> <http://www.fondazioneimodena.it>, sono gratuiti e aperti a tutti. Sabato 7 e domenica 8 giugno in agenda i test drive targati Honda in Piazza San Domenico, un’occasione per mettersi al volante e vivere l’emozione della guida tra performance e innovazione.

In Piazza Grande (7-8 giugno) ci sarà Piacere Modena con i laboratori “Slow food e Fast car” (dalle 10.00 alle 19.00), una serie di attività dedicate all’approfondimento della conoscenza dei prodotti DOP e IGP del territorio modenese; novità di questa edizione sarà “Il gusto dei piloti Ferrari”, “degustazioni gourmet dei prodotti DOP e IGP del territorio” ideate e realizzate dagli Studenti dell’Istituto Alberghiero L. Spallanzani di

Castelfranco Emilia per esaltare ulteriormente l'ecletticità dei prodotti a qualità regolamentata in chiave moderna e fusion.

Domenica 8 giugno alle ore 17.30 torna l'attività di promozione spettacolarizzata dei prodotti DOP e IGP di Modena con l'evento "E-RISALUTAMI TUO FRATELLO" a cura di Andrea Barbi e Marco Ligabue in collaborazione con l'Assessorato all'Agricoltura della Regione Emilia-Romagna.

Il 7 e 8 giugno al Parco Novi Sad, appuntamento con la Festa del Volontariato: mototerapia, drifting, spettacoli di freestyle con il Team DaBoot e scuderia A-team di Rovereto S.S., Green Therapy, Pet Therapy e attività interattive con oltre 25 associazioni di volontariato.

LE PROIEZIONI CINEMATOGRAFICHE

Il grande schermo accende i motori al Motor Valley Fest. Venerdì 6 giugno, alle ore 21.00, il Cinema Arena ospiterà l'anteprima nazionale di "Ferrari – Fury and the Monster", il documentario che racconta la straordinaria storia di Mauro Forghieri, l'ingegnere geniale dietro la leggendaria 250 GTO. A soli 26 anni alla guida del reparto corse Ferrari, Forghieri ha rivoluzionato la storia dell'automobilismo, e il film – tra immagini d'archivio e testimonianze inedite – ne celebra il genio, la resilienza e l'eredità tecnica.

Sabato 7 giugno, sempre al Cinema Arena, va in scena il Festival Internazionale Cinematografico "Cinematic Motor Fest", un evento unico, pensato per celebrare l'incontro tra il mondo del cinema e quello dei motori.

Nato nella Motor Valley il Festival porta sul grande schermo le pellicole che hanno reso i veicoli e le corse protagonisti assoluti della narrazione, ma anche storie che esplorano il legame profondo tra l'uomo, la meccanica e il viaggio on the road.

Dalle ore 15.00, proiezione dei cortometraggi finalisti in quattro categorie: Miglior Cortometraggio di Finzione, Miglior Cortometraggio Documentario, Miglior Cortometraggio di Animazione e Miglior Film Commerciale.

La proiezione sarà seguita da incontri con i registi e dalla cerimonia di premiazione finale. Un appuntamento imperdibile per chi ama la settima arte e la cultura dei motori. Il "Cinematic Motor Fest" è curato da Frameatwork e dall'associazione storico-culturale BM2, con il supporto di Made In Motor Valley.

GLI EVENTI NEGLI AUTODROMI REGIONALI

Il cuore pulsante della velocità si sposta anche in pista. Sabato 7 e domenica 8 giugno, l'Autodromo di Modena (Marzaglia) ospiterà due giornate di Track Day Open Pit-Lane firmate Motor1.com: un'occasione unica per scendere in pista con la propria vettura sportiva omologata. Sette ore di pista libera, turni da 55 minuti, massimo 18 vetture in contemporanea per garantire sicurezza e puro divertimento. I tester Andrea Farina, Giuliano Daniele e Francesco Meneghini saranno presenti per condividere consigli e impressioni. Previsti anche turni speciali dedicati alle iconiche sportive giapponesi.

Dal 6 all'8 giugno, il Misano World Circuit Marco Simoncelli, sarà teatro di adrenalina e competizione con la Coppa Italia Velocità, un evento imperdibile per gli amanti delle due ruote, tra gare, passione e sfide all'ultimo secondo.

GLI EVENTI FUORI CITTÀ

Formigine si prepara a celebrare la passione motoristica con un programma ricco e diffuso. Venerdì 6 giugno, alle 11.00, presso via Ghiselli 5, in ricordo della Scuderia di Formigine "Serenissima" verrà posizionata una targa commemorativa a cura di Club Motori di Modena. Alle 18.00, la Chiesa parrocchiale di S. Bartolomeo ospiterà una messa commemorativa per i meccanici formiginesi della Formula 1, seguita alle 19.00, nella Sala Consiliare del Castello dalla conferenza "Formula 1: ieri e oggi", da un incontro pubblico in ricordo dei meccanici formiginesi della F1 e della Scuderia Formiginese Serenissima. Sempre in Sala Consiliare del Castello seguirà la proiezione del docufilm "Mauro Forghieri: il calabrone che fece volare la Ferrari".

Sabato 7 e domenica 8 giugno, in Piazza Calcagnini, dalle 9.00 alle 19.00, esposizione della Pagani Huayra Codalunga 2022, della Maserati MC20 Cielo Club Italia e della F1 Lotus 81 1980 Chassis 81/2, tre capolavori unici di ingegneria e design italiano a cura di Pagani Automobili. In contemporanea, nella Sala Loggia, dalle

10.00 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 19.00, spazio a "I Formiginesi della Formula 1", una raccolta di videointerviste e installazioni dedicate agli ex meccanici del mito, mentre la Torre dell'Acquedotto aprirà le sue porte per visite guidate. Domenica 8 giugno, presso Villa Clementina, sarà esposta la Ferrari F1 312 T2. Per i più piccoli, il Castello ospiterà l'Atelier Creativo Aperto, dove disegnare e colorare il proprio veicolo dei sogni.

A Maranello, sabato 7 giugno, dalle 10.00 alle 24.00, la fantasia incontra la passione motoristica con il Maranello Motor Fantafest: un'esposizione unica di auto da film e fumetti. In mostra le Ferrari del cinema e le auto più iconiche dei film e dei comics: Ferrari Testarossa di Miami Vice, Ferrari 308 GTS di Magnum P.I., Ferrari Mondial T di Profumo di donna e inoltre ECTO-1 di Ghostbusters Legacy, DeLorean di Ritorno al Futuro, Generale Lee di Hazzard, Kitt di Supercar, Batmobile, Dune Buggy di Altrimenti ci arrabbiamo, Jaguar E-Type di Diabolik, Fiat 500 gialla di Lupin, Autobianchi Bianchina di Fantozzi, Il Maggiolino Herbie.

E per tutta la giornata Play On Tour, fumetti e fumettisti, giochi di motori in corsa con la realtà virtuale, cosplay, live show con Dune Buggy Band Bud Spencer & Terence Hill Live Tribute band e Michele Vinci e Gli Autotune, area giochi e esposizioni, retrogame, la pista per automobiliste più lunga d'Italia,

Fantamaranellobrick, area food.

Il 14 giugno Maranello si trasformerà in un museo a cielo aperto con La Notte Rossa, l'evento che celebra la Ferrari, con decine di modelli esposti lungo le strade cittadine e tantissime attività. Il programma include spettacoli, talk con esperti del settore, aperture straordinarie del Museo Ferrari, trekking urbano e intrattenimento per tutta la famiglia. Un'occasione imperdibile per vivere l'emozione del Cavallino Rampante nel cuore della Motor Valley.

Tutti i dettagli e gli aggiornamenti sono disponibili <https://www.motorvalley.it/motorvalleyfest/agenda/>

GLI ORGANIZZATORI

Motor Valley Fest è realizzato da Regione Emilia-Romagna, APT Servizi Emilia-Romagna, Comune di Modena, Associazione Motor Valley Development, MUNER, Meneghini & Associati, con il supporto del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Unioncamere Emilia-Romagna, Camera di Commercio di Modena, Fondazione di Modena, in partnership con ACLI, Anfia, UNRAE sezione veicoli industriali, Autopromotec, Bologna Fiere – Motor Show.

L'evento è realizzato con il supporto di Accenture, Billiani 1911, CNH, Dassault Systèmes, EFESO Management Consultants.

<http://www.motorvalley.it>

Per informazioni media

Meneghini & Associati Inventia – Cinzia Di Rosa

APT Servizi Emilia-Romagna – Alberto Sabatini

SHARE.



RELATED POSTS

EMILIA ROMAGNA

[Il 3 giugno è la giornata mondiale della bicicletta, Rimini città bike friendly](#)

3 Giugno 2025

EMILIA ROMAGNA

[Soglia rialzata all'incrocio tra via Portapuglia e strada dell'Orsina, da domani i lavori conclusivi. Le modifiche alla viabilità](#)

3 Giugno 2025

EMILIA ROMAGNA

Cs “Contributi regionali Conciliazione vita lavoro”

3 Giugno 2025

LEAVE A REPLY

Your Comment

Name *

Email *

Website

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

POST COMMENT

Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. [Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

AUTO, MIT: 139.390 IMMATRICOLAZIONI A MAGGIO, -0,16% IN UN ANNO



(Teleborsa) - Il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** comunica che a maggio 2025 sono **state immatricolate 139.390 autovetture** a fronte delle 139.612 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione dello 0,16%. I trasferimenti di proprietà sono stati 466.760 a fronte

di 482.765 passaggi registrati a maggio 2024, con una diminuzione del 3,32%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 606.150, ha interessato per il 23% vetture nuove e per il 77% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.05.2025, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di maggio 2025.

Il mercato italiano dell'auto è "sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea" e "in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95% - spiega il **Centro Studi Promotor** sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari -. Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli ante-pandemia che, peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". Il presidente ricorda che "Nessuna misura significativa - commenta il **presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano** - è stata finora annunciata dalla Ue se non la decisione di spalmare su tre anni le multe irrogate dalla stessa Ue per costringere le case automobilistiche a seguire i suoi diktat. Per salvare l'auto europea dalla catastrofe imminente il primo problema da risolvere sia come salvare l'auto europea dall'Unione Europea e dalle sue politiche ispirate non all'ambientalismo razionale, ma all'ambientalismo ideologico".

"Il sostanziale pareggio con maggio dello scorso anno esprime la fotografia di un mercato poco frizzante, in cui gli acquisti da parte delle famiglie sono tendenzialmente al ribasso, con un significativo sostegno alle immatricolazioni da parte del noleggiatore ed un non trascurabile contributo delle reti concessionarie con i propri km 0 - spiega **Massimo Artusi, presidente di Federauto, Federazione dei concessionari auto** -. Il rapporto quotidiano con il mercato ci rende partecipi dello stato di disagio del cliente che, oltre ad essere condizionato dalla propria capacità di spesa, certamente è condizionato dal clima di incertezza generale e specifica per il settore. Lunghi da una chiara definizione del tema dazi, resta la spada di Damocle del Piano di azione per l'Automotive, inflessibilmente indirizzato alla conversione verso l'elettrico. Questa situazione non

facilita le scelte del cliente. In questo contesto non crediamo funzionale la misura proposta nell'ambito della revisione del Pnrr, consistente in un programma di rottamazione delle auto che prevede la cessione di un veicolo termico e la sua sostituzione con un veicolo elettrico di nuova acquisizione. Abbiamo già visto che la politica degli incentivi non sempre premia e comunque genera volumi aggiuntivi non rilevanti specie se circoscritti a una sola tecnologia come imposto dalle regole europee. Restiamo dell'idea che il nostro mercato abbia bisogno di interventi strutturali, con risorse destinate alla revisione del regime fiscale delle auto aziendali, che potrebbe offrire un nuovo spazio di mercato utile anche al processo di rinnovo del parco, grazie al più veloce tasso di ricambio".

"La transizione verso l'elettrico continua a procedere troppo lentamente: le auto Bev raggiungono a maggio una quota del 5,1%, in aumento rispetto al 4,8% di aprile e al deprimente 3,6% dello stesso mese del 2024, fortemente penalizzato dalla lunga attesa degli incentivi - sottolinea l'**Unrae** -. Anche le Phev crescono al 6,4% contro il 5,7% di aprile e il 3,3% del maggio precedente. Complessivamente, le ecv arrivano all'11,5% del mercato, ma si è ancora lontani da uno sviluppo organico e sostenuto della mobilità a zero o bassissime emissioni. In questo scenario, lo scorso 19 maggio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) ha annunciato, in modo del tutto inaspettato, la destinazione di 597,3 milioni di euro ad un nuovo programma per l'acquisto di veicoli a zero emissioni, utilizzando le risorse inizialmente destinate alla realizzazione di infrastrutture di ricarica pubblica. Si è trattato di un'operazione non condivisa con la filiera e soprattutto ancora priva di indicazioni chiare, per quanto concerne attuazione e tempistica. Un annuncio che ora rischia di paralizzare il mercato e generare ulteriore incertezza per consumatori e operatori. È pertanto essenziale che il programma venga immediatamente definito e reso operativo, verificando allo stesso tempo la possibilità di modificare i numerosi vincoli attualmente presenti (rottamazione, lsee, residenza in aree funzionali, microimprese) che rischiano di compromettere la piena efficacia del provvedimento". "Ci troviamo davanti ad una nuova occasione mancata: sarebbe stato forse più opportuno impiegare le risorse disponibili sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali, che da anni penalizza le imprese italiane. È quanto mai urgente l'introduzione di un sistema premiale legato alle emissioni, intervenendo su detraibilità Iva, deducibilità dei costi e periodo di ammortamento, considerata la scadenza della Delega fiscale fra meno di tre mesi", commenta **Michele Crisci, presidente dell'Unrae**.

"Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22) - afferma **Roberto Vavassori, presidente di Anfia** -. Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli.

Guardando al mercato per segmenti, anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (BEV) - con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) - che le ibride plug-in (PHEV), a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce lsee. La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. È importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco".

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le **autovetture a benzina** - rileva **l'Anfia** - vedono il mercato di maggio in calo del 19,6%, con una quota di mercato al 25,9%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,6%, con una quota al 10,3%. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 15,4% e le delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le **autovetture mild e full hybrid** aumentano del 12,1% nel mese,

con una quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4%, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili (BEV e PHEV)** aumentano del 46,3% a maggio e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% e hanno una quota del 9,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2024). Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le **ibride plug-in** aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato. Esse

rappresentano il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in crescita: +36,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,1%. Nei primi cinque mesi 2025, le alimentate a gas costituiscono l'8,9% del mercato.

Nel cumulato dei cinque mesi, **Fiat Panda**, **Jeep Avenger** e **Fiat 600** occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le **autovetture mild/full hybrid**. Ottava **Peugeot 208**, nona **Peugeot 3008**. Tra le **dieci PHEV più immatricolate**, a rappresentare il **Gruppo Stellantis** c'è **Jeep Renegade** in nona posizione, mentre, tra le **elettriche**, **Citroen C3** si trova al secondo posto e **Jeep Avenger** risulta il quinto modello più venduto. **Leapmotor**, con il modello T03, si trova invece all'ottavo posto, seguito da **Fiat 500** al nono.

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di maggio **utilitarie e superutilitarie** rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% rispetto a quelli di maggio 2024, mentre nei cinque mesi calano del 5,7% a fronte di una quota del 32,4%. Il modello più venduto della categoria rimane **Fiat Panda**. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche **Citroen C3** al terzo posto, **Peugeot 208** al quarto e **Opel Corsa** al settimo. Le **auto dei segmenti medi** hanno una quota del 9% a maggio, con un mercato in calo del 10,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, si trova al sesto posto la **Peugeot 308**. I **SUV** hanno una quota di mercato pari al 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% rispetto a maggio 2024. Nel dettaglio, i **SUV piccoli** rappresentano il 12,7% del mercato del mese (+21,6% rispetto a maggio 2024), i SUV compatti rappresentano il 27,4% (-3,8%), i **SUV medi** hanno una quota del 10,5% (+6,5%), mentre le vendite di **SUV grandi** sono il 6,8% del totale (+35,8%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di maggio è di un brand del Gruppo Stellantis. Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Continua l'ottima performance di **Jeep Avenger**, prima nella top ten dei SUV piccoli. Il Gruppo Stellantis è presente nella top ten con **Fiat 600** al terzo posto, **Alfa Romeo Junior** al quinto e **Opel Mokka** al settimo. Tra i **SUV compatti**, **Peugeot 2008** è la sesta auto più venduta del segmento. **Alfa Romeo Tonale**, tra i **SUV medi**, chiude i primi cinque mesi dell'anno al quinto posto. In top ten anche la **Peugeot 3008**, al terzo posto. Tra i **SUV grandi**, **Peugeot 5008** si trova al sesto posto della top ten. Sempre marginale la quota di **Monovolumi e Multispazio** (2% di market share nel mese e 1,9% nel cumulato, in crescita rispettivamente del 7,1% e del 20,8%).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese **39.120 immatricolazioni** (-8%), con una quota di mercato del 28,1%.

Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%.

Sono quattro i **modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di maggio**, con **Fiat Panda** stabile in testa alla classifica (8.535 unità), seguita, al secondo posto, da **Jeep Avenger** (4.717) e, al terzo, da **Peugeot 208** (3.731), che recupera due posizioni rispetto al mese precedente. Infine, al nono posto si colloca **Citroen C3** (2.836).

Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi **DR, EVO, Sportequipe e ICH-X** registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025.

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 466.760 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2025, il 3,3% in meno rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

(TELEBORSA) 03-06-2025 19:50

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Martedì 3 Giugno 2025, ore 20.18



teleborsa

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

Home / Notizie / Quotazioni / Rubriche / Agenda / Video / Analisi Tecnica

Home Page / Notizie / Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno

Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno

Economia 03 giugno 2025 - 19.50



(Teleborsa) - Il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** comunica che a maggio 2025 sono state **immatricolate 139.390 autovetture** a fronte delle 139.612 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione dello 0,16%. I trasferimenti di proprietà sono stati 466.760 a fronte di 482.765 passaggi registrati a maggio 2024, con una diminuzione del 3,32%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 606.150, ha interessato per il 23% vetture nuove e per il 77% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.05.2025, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di maggio 2025.

Il mercato italiano dell'auto è "sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea" e "in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95% - spiega il **Centro Studi Promotor** sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari -. Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli ante-pandemia che, peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". Il presidente ricorda che "Nessuna misura significativa - commenta il **presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano** - è stata finora annunciata dalla Ue se non la decisione di spalmare su tre anni le multe irrogate dalla stessa Ue per costringere le case automobilistiche a seguire i suoi diktat. Per salvare l'auto europea dalla catastrofe incombente il primo problema da risolvere sia come salvare l'auto europea dall'Unione Europea e dalle sue politiche ispirate non all'ambientalismo razionale, ma all'ambientalismo ideologico".

"Il sostanziale pareggio con maggio dello scorso anno esprime la fotografia di un mercato poco frizzante, in cui gli acquisti da parte delle famiglie sono tendenzialmente al ribasso, con un significativo sostegno alle immatricolazioni da parte del noleggio ed un non trascurabile contributo delle reti concessionarie con i propri km 0 - spiega **Massimo Artusi, presidente di Federauto, Federazione dei concessionari auto** -. Il rapporto quotidiano con il mercato ci rende partecipi dello stato di disagio del cliente che, oltre ad essere condizionato dalla propria capacità di spesa, certamente è condizionato dal clima di incertezza generale e specifica per il settore. Lungi da una chiara definizione del tema dazi, resta la spada di Damocle del Piano di azione per l'Automotive, inflessibilmente indirizzato alla conversione verso l'elettrico. Questa situazione non facilita le scelte

Argomenti trattati

Trasporti (70) · MIT (173) · Peugeot (3) · Infrastrutture (73)

Altre notizie

- ▶ Caleffi acquista azioni proprie e conclude il programma
- ▶ Mercato autovetture usate, UNRAE: "Prosegue la crescita, +3,8% a marzo"
- ▶ Auto, Vavassori (Anfia): si a revisione Commissione Ue che apra anche ai biocarburanti
- ▶ MIT SIM, KT&Partners lima fair value e conferma Add
- ▶ Auto, immatricolazioni UE in aumento (+1,3%) cresce peso elettriche
- ▶ Germania, inflazione maggio sopra le attese: +2,1% su anno

Seguici su Facebook

Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

del cliente. In questo contesto non crediamo funzionale la misura proposta nell'ambito della revisione del Pnrr, consistente in un programma di rottamazione delle auto che prevede la cessione di un veicolo termico e la sua sostituzione con un veicolo elettrico di nuova acquisizione. Abbiamo già visto che la politica degli incentivi non sempre premia e comunque genera volumi aggiuntivi non rilevanti specie se circoscritti a una sola tecnologia come imposto dalle regole europee. Restiamo dell'idea che il nostro mercato abbia bisogno di interventi strutturali, con risorse destinate alla revisione del regime fiscale delle auto aziendali, che potrebbe offrire un nuovo spazio di mercato utile anche al processo di rinnovo del parco, grazie al più veloce tasso di ricambio".

"La transizione verso l'elettrico continua a procedere troppo lentamente: le auto Bev raggiungono a maggio una quota del 5,1%, in aumento rispetto al 4,8% di aprile e al deprimente 3,6% dello stesso mese del 2024, fortemente penalizzato dalla lunga attesa degli incentivi – sottolinea l'Unrae –. Anche le Phev crescono al 6,4% contro il 5,7% di aprile e il 3,3% del maggio precedente. Complessivamente, le ecv arrivano all'11,5% del mercato, ma si è ancora lontani da uno sviluppo organico e sostenuto della mobilità a zero o bassissime emissioni. In questo scenario, lo scorso 19 maggio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) ha annunciato, in modo del tutto inaspettato, la destinazione di 597,3 milioni di euro ad un nuovo programma per l'acquisto di veicoli a zero emissioni, utilizzando le risorse inizialmente destinate alla realizzazione di infrastrutture di ricarica pubblica. Si è trattato di un'operazione non condivisa con la filiera e soprattutto ancora priva di indicazioni chiare, per quanto concerne attuazione e tempistica. Un annuncio che ora rischia di paralizzare il mercato e generare ulteriore incertezza per consumatori e operatori. È pertanto essenziale che il programma venga immediatamente definito e reso operativo, verificando allo stesso tempo la possibilità di modificare i numerosi vincoli attualmente presenti (rottamazione, Isee, residenza in aree funzionali, microimprese) che rischiano di compromettere la piena efficacia del provvedimento". "Ci troviamo davanti ad una nuova occasione mancata: sarebbe stato forse più opportuno impiegare le risorse disponibili sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali, che da anni penalizza le imprese italiane. È quanto mai urgente l'introduzione di un sistema premiale legato alle emissioni, intervenendo su detraibilità Iva, deducibilità dei costi e periodo di ammortamento, considerata la scadenza della Delega fiscale fra meno di tre mesi", commenta **Michele Crisci, presidente dell'Unrae**.

"Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22) – afferma **Roberto Vavassori, presidente di Anfia** –. Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli. Guardando al mercato per segmenti, anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (BEV) – con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) – che le ibride plug-in (PHEV), a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee. La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. È importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto atteso che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco".

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le **autovetture a benzina** – rileva **l'Anfia** – vedono il mercato di maggio in calo del 19,6%, con una quota di mercato al 25,9%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,6%, con una quota al 10,3%. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 15,4% e le delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le **autovetture mild e full hybrid** aumentano del 12,1% nel mese, con una quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4%, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili (BEV e PHEV)** aumentano del 46,3% a maggio e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% e hanno una quota del 9,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2024). Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le **ibride plug-in** aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato. Esse rappresentano il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in crescita: +36,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,1%. Nei primi cinque mesi 2025, le alimentate a gas costituiscono l'8,9% del mercato.

Nel cumulato dei cinque mesi, **Fiat Panda**, **Jeep Avenger** e **Fiat 600** occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le **autovetture mild/full hybrid**. Ottava **Peugeot 208**, nona **Peugeot 3008**. Tra le **dieci PHEV più immatricolate**, a rappresentare il Gruppo Stellantis c'è **Jeep Renegade** in nona posizione, mentre, tra le **elettriche**, **Citroen C3** si trova al secondo posto e **Jeep Avenger** risulta il quinto modello più venduto. **Leapmotor**, con il modello T03, si trova invece all'ottavo posto, seguito da **Fiat 500** al nono.

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di maggio **utilitarie e superutilitarie** rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% rispetto a quelli di maggio 2024, mentre nei cinque mesi calano del 5,7% a fronte di una quota del 32,4%. Il modello più venduto della categoria rimane **Fiat Panda**. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche **Citroen C3** al terzo posto, **Peugeot 208** al quarto e **Opel Corsa** al settimo. Le **auto dei segmenti medi** hanno una quota del 9% a maggio, con un mercato in calo del 10,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, si trova al sesto posto la **Peugeot 308**. I SUV hanno una quota di mercato pari al 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% rispetto a maggio 2024. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 12,7% del mercato del mese (+21,6% rispetto a maggio 2024), i SUV compatti rappresentano il 27,4% (-3,8%), i SUV medi hanno una quota del 10,5% (+6,5%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,8% del totale (+35,8%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di maggio è di un brand del Gruppo Stellantis. Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Continua l'ottima performance di **Jeep Avenger**, prima nella top ten dei SUV piccoli. Il Gruppo Stellantis è presente nella top ten con **Fiat 600** al terzo posto, **Alfa Romeo Junior** al quinto e **Opel Mokka** al settimo. Tra i SUV compatti, **Peugeot 2008** è la sesta auto più venduta del segmento. **Alfa Romeo Tonale**, tra i SUV medi, chiude i primi cinque mesi dell'anno al quinto posto. In top ten anche la **Peugeot 3008**, al terzo posto. Tra i SUV grandi, **Peugeot 5008** si trova al sesto posto della top ten. Sempre marginale la quota di

Monovolumi e Multispazio (2% di market share nel mese e 1,9% nel cumulato, in crescita rispettivamente del 7,1% e del 20,8%).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese **39.120 immatricolazioni** (-8%), con una quota di mercato del 28,1%.

Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%.

Sono quattro i **modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di maggio**, con **Fiat Panda** stabile in testa alla classifica (8.535 unità), seguita, al secondo posto, da **Jeep Avenger** (4.717) e, al terzo, da **Peugeot 208** (3.731), che recupera due posizioni rispetto al mese precedente. Infine, al nono posto si colloca **Citroen C3** (2.836).

Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi **DR, EVO, Sportequipe e ICH-X** registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025.

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 466.760 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2025, il 3,3% in meno rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Oro: 3.390,27 dollari alle 08:30
- ▶ MIT: 6 maggio bilaterale Salvini e omologo saudita Al-Jasser
- ▶ Londra: seduta difficile per Auto Trader Group
- ▶ Autostrade, MIT: con DI Infrastrutture si modernizzano concessioni



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	VIDEO	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Il Punto sulle Commodities	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Buongiorno dalla Borsa	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	1 minuto in Borsa	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Guide	Focus sugli ETF	Coefficienti di rettifica e Corporate Actions
Ambiente	Fondi		Notizie dal Forex	
Banche	Cambi e Valute		Tutti i Video	
Economia	Materie Prime			
Finanza	Tassi			
Politica	Futures e Derivati			
Scienza e tecnologia	Sedex			
Assicurazioni	Warrant			
Energia	Rating Agenzie			
Lusso	EuroTLX			
Comunicati Corporate				

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2025 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati** .

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni [Whistleblowing](#).



Bergamo

Brembo: incentivi Ue per rinnovare le auto

«Un piano decennale europeo per rinnovare il parco macchine» è una delle proposte presentate da Roberto Valvassori, responsabile Public Affairs di Brembo e presidente di Anfia (l'associazione nazionale filiera industria automobilistica), al vicepremier Antonio Tajani e alla presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola che hanno visitato il Kilometro rosso, parco scientifico di Bergamo che ospita 80 aziende con 940 brevetti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Stretta sui diesel Euro 5 A Lecco stop da ottobre

Da ottobre 2025 le auto diesel Euro 5, ovvero i veicoli a gasolio immatricolati a partire dal primo gennaio 2011, non potranno più circolare a Lecco. «Stiamo cercando di scongiurare il divieto», ha commentato pochi giorni fa il ministro Matteo Salvini A PAGINA 9

Lecco, stop ai diesel Euro 5 Salvini: «Blocchiamo il divieto»

Provvedimento

Da ottobre 2025
riguarderà soltanto le auto
Il prossimo anno
i mezzi di trasporto

Dal primo ottobre 2025 le auto diesel Euro 5, ovvero quei veicoli a gasolio immatricolati a partire dal primo gennaio 2011, non potranno più circolare a Lecco.

Il provvedimento è l'effetto di un aggiornamento dei piani per la qualità dell'aria adottati da Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto negli scorsi mesi sulla base di un decreto approvato dal Consiglio dei ministri nel 2023.

Oltre ad impegnare le regioni del bacino padano ad aggiornare i rispettivi piani per la qualità dell'aria, quel testo stabiliva che nei comuni sopra i 30.000 abitanti il blocco dei diesel Euro 5 diventasse un obbligo dal primo ottobre 2025. Le quattro regioni

del Nord si sono quindi attrezzate.

A dicembre il consiglio regionale del Piemonte ha approvato l'aggiornamento del proprio piano con l'inserimento del blocco.

In Lombardia, invece, le limitazioni entreranno in vigore progressivamente in base alle diverse categorie: dal primo ottobre 2025 per le autovetture; dal primo ottobre 2026 per le categorie M2, N1 e N2, ovvero destinati al trasporto di persone e merci; dal primo ottobre 2027 per tutte le altre tipologie di veicoli. Queste restrizioni riguarderanno nel dettaglio i comuni di Varese, Lecco, Vigevano, Abbiategrasso e S. Giuliano Milanese.

«Stiamo cercando di scon-

giurare il divieto - ha commentato pochi giorni fa il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini - Da ministro dei trasporti non ritengo che la sostenibilità passi attraverso la condanna di chi usa l'automobile, la moto o il furgone per andare a lavorare. Quelle sono follie che avvantaggiano altri mercati».

Le autovetture diesel Euro 5 in circolazione nel 2023 in Italia, stando ai dati dell'Anfia (Associazione filiera industria automobilistica), sono oltre 3,7 milioni, su un parco auto circolante di oltre 40,9 milioni di vetture.

Secondo i dati raccolti dalla rete di rilevamento di Arpa Lombardia, nel 2024 a Lecco si sono registrati nove giorni di superamento del limite giornaliero di 50 microgrammi al metro cubo di Pm10.

Tra i capoluoghi delle province limitrofe solo Sondrio, con otto giorni, ha ottenuto un risultato migliore. Como, Bergamo e Monza hanno registrato rispettivamente 21, 40 e 54 giorni di superamento del limite giornaliero di

Pm10.

Nello stesso periodo, Lecco ha registrato una media annua di Pm2.5 pari a 11 microgrammi/m³, la più bassa tra i capoluoghi di

provincia lombardi.

Infine, nel 2024 Lecco ha registrato una media annua di NO2 nell'aria pari 28 microgrammi/m³.

Questo dato è identico a quello di Monza, più basso dei 33 microgrammi/m³ di Como e Bergamo e più alto dei 21 microgrammi/m³ di Sondrio.

Andrea Besati

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro Matteo Salvini



L'obiettivo è ridurre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

CERCA NEL SITO

Cerca ...



dal 21 marzo 2025
Un ventaglio di esperienze
per vivere e immergersi
nell'Anno Internazionale
per la Conservazione
dei Ghiacciai al MUSE



Diretta video Opinione H24: Viabilità Trento



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione:
eGKaf4o54jXxqDRV)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Referendum sul Jobs Act: Matteo ...
78.525 visualizzazioni



3 Giugno Vangelo del Giorno Com...
65.216 visualizzazioni



All Out for Silk | Grizzly & the Lemmi...
3,8 Mln di visualizzazioni

Dai forza agli Autonomisti
Destina il 2x1000 al PATT

Sulla dichiarazione dei redditi inserisci il codice K18

SCELTA PER LA DESTINAZIONE DEL DUE PER MILLE DELL'IRPEF (in caso di scelta PREMIARE nella spunta sottostante)

PARTITO POLITICO

CODICE **K18** FIRMA _____

20/00 2018-2025
Non ti costa nulla!

È una scelta **gratuita** e non impedisce di destinare l'8xMille ad una confessione religiosa e il 5xMille ad associazioni non profit

www.patt.tn.it
Seguici sui nostri canali social

UNIONE SPORTIVA AURORA

SOSTIENICI CON IL 5 X 1000

A TE NON COSTA NULLA, PER NOI SIGNIFICA MOLTO

Categoria news: OPINIONEWS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ANFIA * AUTO: «A MAGGIO IL MERCATO ITALIANO SEGNA 139.390 IMMATRICOLAZIONI, -0,2% RISPETTO A MAGGIO 2024»

[E-mail](#) [Stampa](#)

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

🕒 18.14 - martedì 3 giugno 2025

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

///

Purtroppo ci avviciniamo al giro di boa di un anno complicato sotto tanti punti di vista e i cui effetti negativi riverberano anche sul nostro settore. Nei primi cinque mesi il mercato è ancora in leggero calo rispetto a un già debolissimo 2024. E' fondamentale che la misura dei nuovi incentivi previsti dal Mase chiarisca il perimetro dei beneficiari e sia operativa il prima possibile

A maggio 2025, il mercato italiano dell'auto totalizza 139.390 immatricolazioni, con una variazione negativa dello 0,2%,1 rispetto a maggio 2024, che aveva totalizzato 139.612 unità. Nei primi cinque mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 722.452 unità, con un calo dello 0,5% rispetto a quelli di gennaio-maggio 2024.

“Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22) – afferma Roberto Vavassori, Presidente di **ANFIA**. Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli.

Guardando al mercato per segmenti, anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend

Lui vive
Difendilo col tuo 5 per mille a Pro Vita & Famiglia Onlus
94040860226
CODICE FISCALE

Le Banche dal cuore **trentino**
CASSE RURALI TARENTINE

A22 Autostrada del Brennero SpA Brennerautobahn AG
Info viabilità previsioni traffico e webcam 24/7
CLICCA QUI
A22 SU TELEGRAM
Scegli le informazioni che vuoi ricevere e viaggia senza pensieri
Telegram @autostradaA22Bot
Più serenità in viaggio

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRENTO
punto impresa digitale

mynos
ESCAPE ROOM TRENTO
VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO
MYNOS.IT - 349.1234765

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

positivo sia le vetture elettriche (BEV) – con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) – che le ibride plug-in (PHEV), a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese.

In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee.

La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate.

E' importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali – aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco”.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione², le autovetture a benzina vedono il mercato di maggio in calo del 19,6%, con una quota di mercato al 25,9%; allo stesso modo, le diesel calano del 28,6%, con una quota al 10,3%. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 15,4% e le delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%.

Le autovetture mild e full hybrid, come già segnalato, aumentano del 12,1% nel mese, con una quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4%, con una quota del 44,6%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 46,3% a maggio e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% e hanno una quota del 9,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2024).

Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato. Esse rappresentano il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in crescita: +36,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,1%. Nei primi cinque mesi 2025, le alimentate a gas costituiscono l'8,9% del mercato.

Dati provvisori

Nel cumulato dei cinque mesi, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid.

Ottava Peugeot 208, nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il Gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in nona posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al secondo posto e Jeep Avenger risulta il quinto modello più venduto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece all'ottavo posto, seguito da Fiat 500 al nono.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di maggio utilitarie e superutilitarie



Bluetti EB3A
268Wh | 600W | LiFePO4 | 200W Solare

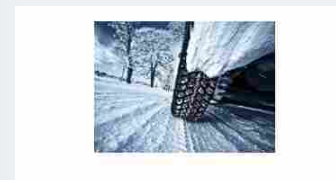
Piccolo Ma Potente

299€ 399€

CABI *for unmanned vehicles*
BROKER DI ASSICURAZIONI DAL 1980

CASSE RURALI TRENTE
SCOPRI DI PIÙ

FOTO AEREE
HIGH RESOLUTION



PROVA GRATUITA 15 GIORNI

ABBONATI, SFOGLIA E... RELAX!

tm trentinomese
attualità, cultura, opinioni

www.tm-online.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% rispetto a quelli di maggio 2024, mentre nei cinque mesi calano del 5,7% a fronte di una quota del 32,4%. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quarto e Opel Corsa al settimo.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9% a maggio, con un mercato in calo del 10,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, si trova al sesto posto la Peugeot 308.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% rispetto a maggio 2024. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 12,7% del mercato del mese (+21,6% rispetto a maggio 2024), i SUV compatti rappresentano il 27,4% (-3,8%), i SUV medi hanno una quota del 10,5% (+6,5%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,8% del totale (+35,8%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di maggio è di un brand del Gruppo Stellantis.

Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten dei SUV piccoli. Il Gruppo Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al terzo posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka al settimo.

Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la sesta auto più venduta del segmento.

Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude i primi cinque mesi dell'anno al quinto posto. In top ten anche la Peugeot 3008, al terzo posto.

Tra i SUV grandi, Peugeot 5008 si trova al sesto posto della top ten.

Sempre marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (2% di market share nel mese e 1,9% nel cumulato, in crescita rispettivamente del 7,1% e del 20,8%).

In verde le combi ed in oro le lusso-sportive, entrambe sotto l'1% di quota.

Secondo l'indagine ISTAT, a maggio si stima un aumento sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che passa da 92,7 a 96,5, sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (lesi), che sale da 91,6 a 93,1.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, recupera anche l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -73 a -65,3.

Secondo le stime ISTAT, a maggio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una variazione nulla su base mensile e un aumento dell'1,7% su maggio 2024 (da +1,9% del mese precedente). La decelerazione del tasso d'inflazione si deve principalmente alla dinamica dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +31,7% a +29,1%) e non regolamentati (da -3,4% a -4,3%), degli Alimentari non lavorati (da +4,2% a +3,7%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,6% a +3,0%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +4,4% a +2,6%). Un sostegno alla dinamica dell'indice generale si deve invece all'accelerazione dei prezzi dei Beni alimentari lavorati (da +2,2% a +3,2%) e all'attenuarsi della flessione di quelli dei Beni durevoli (da -1,4% a -0,8%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, si accentua la flessione su base annua a causa dei prezzi del Gas di città e gas naturale mercato libero (con inversione di tendenza da +1,7% a -1,2%), della Benzina (da -8,6% a -10,2%; -2,3% su aprile), del Gasolio per riscaldamento (da -9,0% a -10,5%) e, in misura minore, di quelli del Gasolio per mezzi di trasporto (da -8,9% a -9,0%; -2,6% su aprile). Tali effetti sono stati solo in parte compensati dall'attenuazione della flessione dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -5,5% a -4,5%).

Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 39.120 immatricolazioni (-8%), con una quota di mercato del 28,1%. Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%.

Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di maggio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (8.535 unità), seguita, al secondo posto, da Jeep Avenger (4.717) e, al terzo, da Peugeot 208 (3.731), che recupera due posizioni rispetto al mese precedente.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Infine, al nono posto si colloca Citroen C3 (2.836).

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025.

Per finire, il mercato dell'usato totalizza 466.760 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2025, il 3,3% in meno rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Categoria news: [OPINIONNEWS](#)

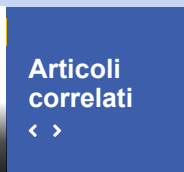
Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

È consentito a terzi (ed a testate giornalistiche) l'utilizzo integrale o parziale del presente contenuto, ma con l'obbligo di Legge di citare la fonte: "Agenzia giornalistica Opinione".

È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.



I commenti sono chiusi.



Agenzia giornalistica Opinione
Direttore responsabile:
Luca Franceschi

Iscrizione registro testate
Tribunale di Trento
n° 772 del 20/8/1992

Comunicati stampa:
redazione@agenziagiornalisticaopinione.it

Direttore responsabile:
direttore@agenziagiornalisticaopinione.it

Lettere al direttore:
letterealdirettore@agenziagiornalisticaopinione.it

Segreteria di redazione:
segreteria@redazione@agenziagiornalisticaopinione.it

Pubblicità su questo sito:
concessionaria@agenziagiornalisticaopinione.it

Riprese da drone:
Video 4k e foto – Autorizzazione Enac
droni@agenziagiornalisticaopinione.it

Dirette video HD:
Live Streaming
areatecnica@agenziagiornalisticaopinione.it

Seguici su:



Contatti
Donazioni
Video
Chi Siamo
Privacy

Il mercato dell'auto in Italia resta fermo, -0,16% a maggio

ANSA

Nei primi cinque mesi dell'anno -0,54%. Stellantis -7,6%

03 giugno 2025

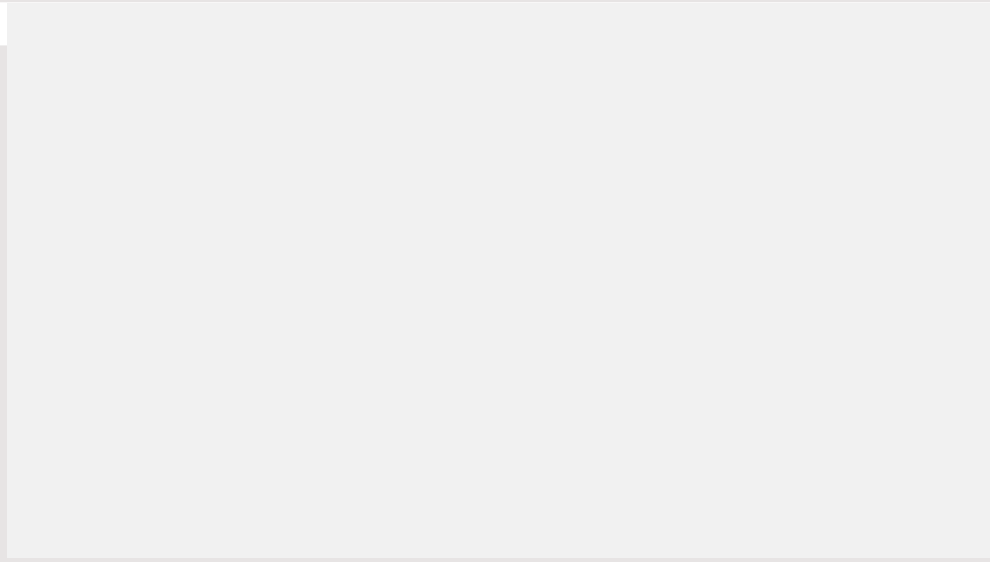


TORINO, 03 GIU - Nel mese di maggio in Italia sono state immatricolate 139.390 auto, lo 0,16% in meno dello stesso mese del 2024. Nei primi cinque mesi del 2025 sono state vendute 722.452 vetture, con un calo dello 0,54% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso. Stellantis ha immatricolato a maggio in Italia 39.118 auto, il 7,6% in meno dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è scesa dal 30,3% al 28%. Nei primi cinque mesi dell'anno il gruppo ha venduto 216.811 auto, in calo del 7,8%. La quota di mercato è pari al 30% contro il 32,4%. Il mercato italiano dell'auto è "sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea" e "in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95%", spiega il Centro Studi Promotor sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari. "Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana - sottolinea - resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli antepandemia che, peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". "Guardando al mercato per segmenti - afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia - anche a maggio prosegue la crescita costante dei suv, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (Bev) con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%), sia le ibride plug-in (Phev), a +52,3%".

Bresciaoggi è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

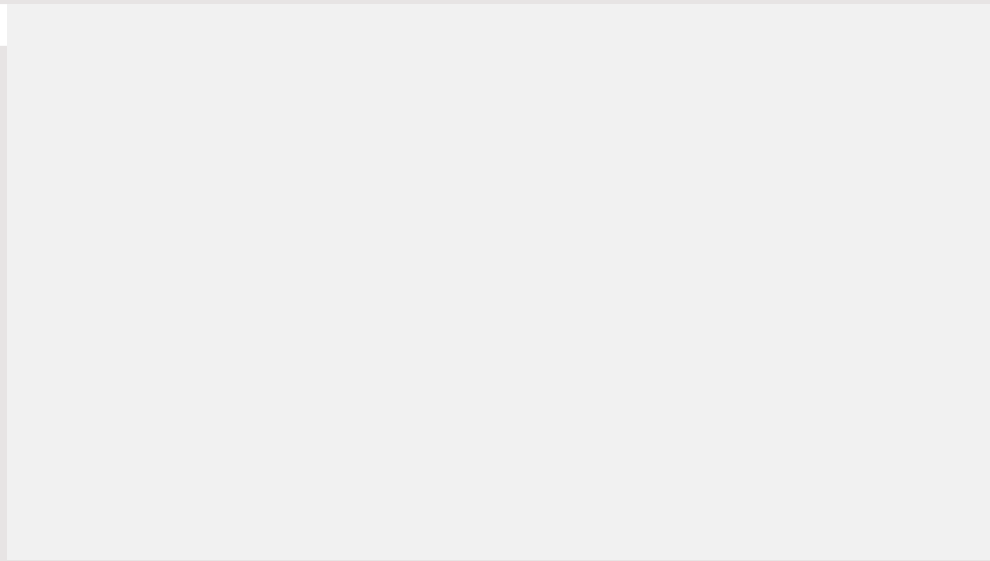
Prima Pagina

La prima pagina di oggi



/// **ITALIA**

Documento fratellanza, a Trieste dialogo interreligioso



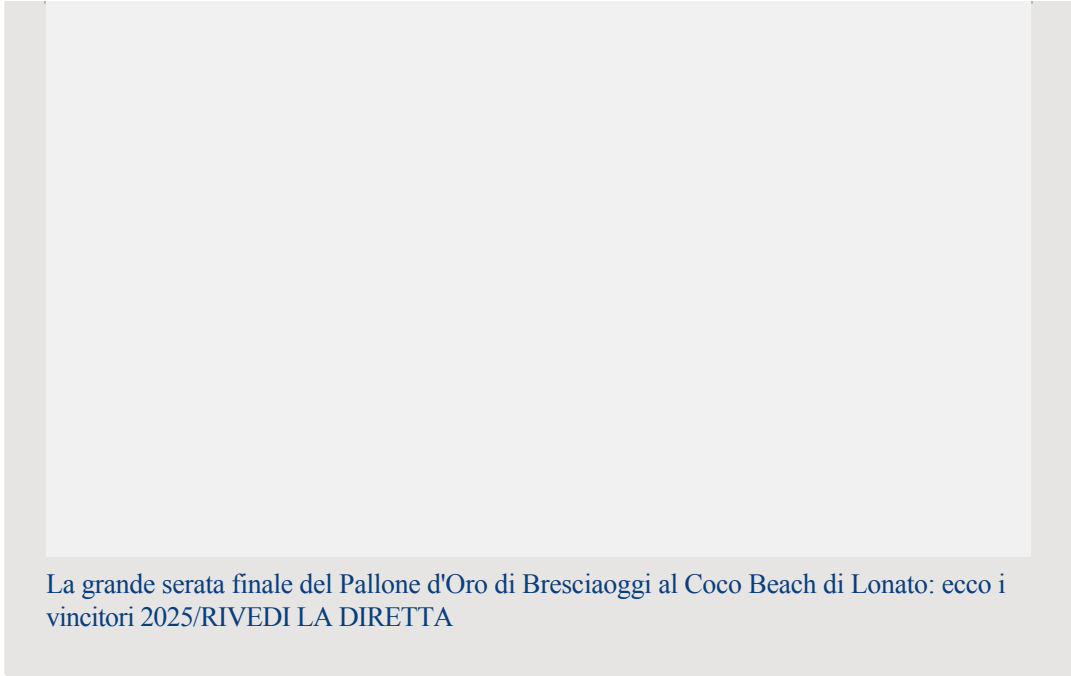
/// **MONDO**

Presidenziali in Polonia, il sovranista Nawrocki vince con il 50,89%

Pallone d'oro 2025 - BSO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La grande serata finale del Pallone d'Oro di Bresciaoggi al Coco Beach di Lonato: ecco i vincitori 2025/RIVEDI LA DIRETTA

Suggerimenti

[Pubblicità](#) [Privacy](#) [Cookie](#) [Consensi](#) [Contatti](#) [Chi siamo](#)



[Necrologie](#)

[Abbonati](#)

IL GRUPPO



Z&P!

Società Athesis S.p.A. – Corso Porta Nuova, 67 – I-37122 Verona (VR) – REA: VR-44853 – Cap. soc. i.v.: 1.768.000 Euro – P.IVA e C.F. 0021396023 117

Copyright © 2025 – Tutti i diritti riservati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Sustainable Innovative Procurement - Products & Solutions
ENTERPRISES DAILY NEWS
 Prodotti & Soluzioni Sostenibili e Innovativi

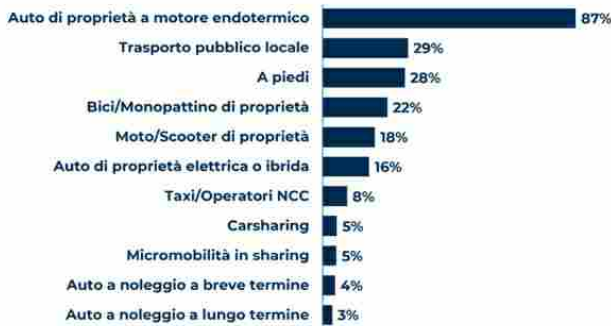
- Home
- Mission
- Publisher
- Community
- Fields
- Media Partner
- Video
- Press
- Contacts
- Where
- Q

BREAKING ità dei valori nel lavoro >> Giochi e illustrazioni per sviluppare la vista dei bambini >> Ocean Impact Initiative di C 5:40:27

HOME >> MOBILITY >> MERCATO CONNECTED CAR E MOBILITY CRESCE ANCHE IN ITALIA

Le abitudini di mobilità degli italiani

Quali mezzi di trasporto usi abitualmente per i tuoi spostamenti?



Base: 1.000 consumatori italiani possessori di patente. Analisi svolta in collaborazione con EVA Doxa, 2025



SETTORI DI ATTIVITÀ

- >> Circular Economy
- >> Energy - Water
- >> ESG Environmental Social Governance
- >> Events - Media Partner
- >> Expo - Meetings
- >> Finance
- >> Food
- >> ICT - AI - Security
- >> Mobility
- >> Operations
- >> Real Estate
- >> Retail - e-commerce
- >> Smart Building
- >> Tourism
- >> _BYinnovation Community
- >> _BYinnovation Publisher

Mercato connected car e mobility cresce anche in Italia

il: Giugno 03, 2025 In: Mobility Stampa Email

Mercato connected car e mobility cresce anche in Italia. Nonostante le difficoltà del settore, il mercato italiano delle auto connesse e della mobilità smart continua a crescere.

Nel 2024 ha raggiunto 3,3 miliardi di euro, +16% rispetto al 2023, in linea con i trend osservati nei principali Paesi occidentali che presentano una crescita tra il 10% e il 20%. Un mercato che include le soluzioni per l'auto connessa (1,66 miliardi di euro, +7%), i sistemi ADAS integrati nelle nuove vetture, come la frenata automatica di emergenza o il mantenimento di corsia (1,2 milioni di euro, +26%), ma anche le soluzioni Smart Mobility nelle città, ad esempio per la gestione dei parcheggi e la sharing mobility (500 milioni di euro +25%). A fine 2024 nel nostro paese si contano 17,7 milioni auto connesse, poco meno di metà del parco circolante (44%), una ogni tre abitanti.

Sono in atto profondi cambiamenti nel settore

Il mercato è stagnante, con poco più di 1,5 milioni di veicoli venduti in Italia nel 2024 (-0,5%), ben al di sotto dei livelli pre-pandemia, e anche il primo quadrimestre del 2025 (gennaio-aprile) presenta numeri simili, con una flessione del -0,6% sullo stesso periodo 2024. La transizione verso la mobilità a zero emissioni non mostra concreti segni di accelerazione: le vetture elettriche pure (BEV) o ibride plug-in (PHEV) immatricolate nel 2024 si fermano a quota 7,5%, seppure in accelerazione nei primi mesi 2025 (9,7%), con un

NETWORK



Media Partners



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

parco circolante di 624mila vetture, solo l'1,5% del totale, I principali ostacoli per gli italiani all'acquisto di auto elettriche sono i costi: non solo il prezzo di vendita (26%), ma anche le spese di ricarica (19%) e manutenzione (17%).

In questo scenario, il 44% degli italiani possiede già un'auto connessa con almeno una funzionalità smart. E oltre metà (55%) utilizzerebbe un'auto a guida autonoma nei prossimi anni. Ma c'è anche il 57% che sarebbe disposto a rinunciare del tutto a una propria vettura se i mezzi pubblici passassero più frequentemente.

Mentre la normativa europea sullo stop alle auto diesel e benzina entro il 2035 non spaventa troppo: solo il 10% dei consumatori si adeguerà fin da subito, il 34% preferisce attendere che le vetture elettriche diventino più convenienti e affidabili prima di prenderle in considerazione, mentre poco meno della metà (48%) utilizzerà il più possibile la vettura attuale o ne comprerà una nuova, sempre con motore a combustione, poco prima della deadline.

Nell'ambito della gestione delle flotte aziendali, il 43% dei fleet manager mette a disposizione dei dipendenti veicoli elettrici o ibridi, il 30% dispone di una flotta connessa e solo il 7% delle grandi aziende ha integrato soluzioni di Intelligenza Artificiale per gestire il parco auto, con un ulteriore 22% che si dichiara interessato a esplorare questa possibilità in futuro.

Parallelamente, prendono piede i progetti di Smart Mobility e Smart Road, supportati dall'espansione delle reti V2X, dall'avanzamento delle tecnologie di guida autonoma e da iniziative strategiche a livello nazionale. Il 65% dei comuni italiani ha avviato progetti di Smart Mobility nell'ultimo triennio, ma solo il 29% sfrutta i dati raccolti a livello informativo. Cresce la sperimentazione delle Smart Road: sono 166 i progetti censiti a partire dal 2017 a livello globale, ben 46 lanciati nel 2024. In Italia si contano 21 iniziative attivate nel solo triennio 2022-2024.

Sono alcuni risultati della ricerca dell'**Osservatorio Connected Vehicle & Mobility del Politecnico di Milano** (*), presentata durante il convegno: **"Essere o non essere: il dilemma della mobilità tra innovazione e adattamento"**. Uno degli oltre 50 differenti filoni di ricerca degli Osservatori Digital Innovation della POLIMI School of Management che affrontano tutti i temi chiave dell'Innovazione Digitale nelle imprese e nella Pubblica Amministrazione.

"Il settore della mobilità sta vivendo una trasformazione senza precedenti, trainata dall'innovazione tecnologica e da un contesto economico in continua evoluzione. - spiega Giulio Salvadori, Direttore dell'Osservatorio Connected Vehicle & Mobility - La necessità di garantire, al tempo stesso, sostenibilità economica e ambientale sta ridefinendo strategie e modelli di business, costringendo tutti gli attori del settore ad adattarsi rapidamente. In Europa, e in particolare nel nostro Paese, la diffusione dei veicoli elettrici procede a rilento, frenata da costi elevati e dalla necessità di migliorare l'esperienza utente".

"In uno scenario a luci e ombre, connettività, dati e Intelligenza Artificiale saranno sempre più centrali per fornire ai consumatori esperienze d'uso personalizzate e accessibili. - aggiunge Giovanni Miragliotta, Responsabile scientifico dell'Osservatorio Connected Vehicle & Mobility - Il futuro della mobilità passa da infrastrutture intelligenti, servizi digitali e una maggiore attenzione al consumatore, con l'obiettivo di bilanciare innovazione e sostenibilità per rilanciare l'industria".

Auto connesse

Tra le 17,7 milioni di vetture connesse in Italia, 5,6 milioni lo sono nativamente tramite SIM in ambito consumer (+10% rispetto al 2023), poi ci sono 1,6 milioni di auto aziendali connesse per il fleet management (+7%) e 10,5 milioni di box GPS/GPRS per la localizzazione e la registrazione dei parametri di guida con finalità assicurative (+2%). L'evoluzione dell'offerta di soluzioni procede rapidamente, con un numero sempre maggiore di aziende capaci di raccogliere e valorizzare grandi quantità di dati provenienti da veicoli e infrastrutture connesse. A fine 2024, il fatturato generato dalla vendita di servizi ha raggiunto 750 milioni di euro, pari al 22% del totale.

A livello internazionale, le auto nativamente connesse con SIM a bordo raggiungono quota 400 milioni nel 2024 (+14% rispetto al 2023). Questa rapida diffusione, abbinata alla



Eventi Media Partner



JEREMY RIFKIN- BYINNOVATION DAY -ENERGIE RINNOVABILI IN ITALIA-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

crescita dei veicoli elettrici, sta spingendo anche gli enti regolatori a imporre obiettivi e target rilevanti. Ad esempio, nell'aftermarket, è in corso di implementazione la norma europea che porterà alla certificazione "Sermi" per officine e autoriparatori: dal 1° febbraio 2025 anche in Italia ogni dipendente autorizzato può accedere ai dati su riparazione e manutenzione (RMI) delle case automobilistiche con un unico certificato standard. Mentre per veicoli commerciali pesanti dal 1° gennaio 2025 c'è l'obbligo di adottare la seconda generazione del tachigrafo digitale, la scatola nera che memorizza le informazioni relative a velocità, guasti e dati tecnici del mezzo.

Cosa vogliono i consumatori

Dall'indagine condotta dall'Osservatorio in collaborazione con BVA Doxa su un campione di 1.000 italiani individui con età compresa tra 18 e 74 anni, emerge che l'87% degli utenti utilizza una vettura con motore a combustione come mezzo di trasporto principale per gli spostamenti. L'occasione più frequente di utilizzo è la tratta casa-lavoro (38%), mentre a seguire troviamo le aree poco servite da mezzi pubblici e/o in sharing (37%). L'assenza di alternative valide è il principale ostacolo alla riduzione dell'uso dell'auto privata in città. Infatti, il 57% degli italiani (in crescita di 12 punti) sarebbe disposto a rinunciare alla propria vettura se i mezzi pubblici passassero più frequentemente.

Di fronte alle limitazioni indette dalla Commissione Europea per il 2035 sullo stop alla vendita di auto con motore a combustione interna, molti consumatori sono ancora scettici: il 48% non è influenzato dalla normativa e sceglie di utilizzare il più possibile la propria auto o di comprarne una a motore a combustione poco prima della deadline. Solo il 10% vuole adeguarsi fin da subito, mentre il 34% preferisce attendere che le vetture elettriche diventino più convenienti ed affidabili prima di prenderle in considerazione.

Ben il 95% degli acquirenti di auto elettriche o ibride è complessivamente soddisfatto (voto tra 6 e 10) dell'acquisto, ma ancora poco più di 1 utente su 4 lo è solo parzialmente (voto 6-7). Ne emerge un cauto ottimismo, ma restano barriere da superare per rendere l'acquisto realmente vantaggioso e privo di vincoli. Tra le principali criticità, il fattore economico è predominante e non si limita al momento dell'acquisto: il prezzo è percepito ancora troppo elevato rispetto al reale valore del veicolo (26%), le spese di ricarica (19%) e manutenzione (17%) risultano superiori alle aspettative.

Il 44% degli italiani possiede una vettura con almeno una funzione smart, in linea con gli anni precedenti. Ma cresce il numero di utenti (92%) che utilizza regolarmente queste funzionalità nelle auto. I più utilizzati sono i sistemi di infotainment (90%), seguono le soluzioni per monitorare lo stato della ricarica elettrica (83%) e i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS, 79%). Le auto connesse sono sempre meno percepite come invasive: il 61% (+7%) è disposto a condividere i dati di guida in cambio di servizi a valore aggiunto.

In futuro, avremo vetture connesse e sempre più autonome: il 55% utilizzerebbe auto a guida autonoma, ritenendole più sicure (47%), affidabili (36%) e in grado di parcheggiarsi autonomamente (33%). Chi si oppone esprime preoccupazioni sulla perdita del controllo del veicolo e alla sicurezza, preferendo ancora la guida tradizionale.

La Smart Mobility

A fine 2024, sono 21 (78%) i Paesi europei che hanno sviluppato strategie di Smart Mobility e realizzato documenti nazionali dedicati al tema, soprattutto nell'ambito della mobilità elettrica (70%), della gestione del traffico (52%) e delle piattaforme centralizzate per la rielaborazione di dati (37%). In Italia, la Smart Mobility è inclusa nella Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile e nel Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), ed è oggetto di più di una Missione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). E il tema è centrale per i comuni italiani: più di 4 su 5 (78%) con popolazione superiore a 15.000 abitanti lo considerano molto rilevante o fondamentale.

Al tempo stesso, si diffondono le iniziative: i comuni che hanno avviato progetti raggiungono quota 36% nel 2024 (+4% vs 2023, +18% vs 2022) e più di 3 comuni su 5 (65%) hanno avviato almeno un progetto nel triennio 2022-24. Le più consolidate sono le applicazioni di mobilità elettrica (70%), sharing mobility (57%) e gestione del traffico (49%), con iniziative in fase di adozione da parte delle città o già completamente integrate nella strategia complessiva di mobilità.

Centrale è la capacità di valorizzare i dati raccolti: il 29% dei comuni italiani non utilizza i

Media error: Format(s) not supported or source(s) not found

Scarica il file: https://byinnovation.eu/wp-content/uploads/2019/08/BY-DAY-2-Jeremy-Rifkin-La-grande-risorsa-delle-energie-rinnovabili-in-Italia-Intervista-27.05.2008.mp4.mp4?_1
 Scarica il file: http://byinnovation.eu/wp-content/uploads/2019/08/BY-DAY-2-Jeremy-Rifkin-La-grande-risorsa-delle-energie-rinnovabili-in-Italia-Intervista-27.05.2008.mp4.mp4?_1

SVILUPPO SOSTENIBILE



SOCIAL RESPONSIBILITY



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dati generati dai progetti, anche se il 25% (+9%) vuole utilizzarli in futuro, riconoscendone l'importanza strategica. Tra coloro che già li utilizzano, il 33% li impiega per finalità interne, mentre cresce l'uso per offrire servizi ai cittadini o condividerli con altre società (26%). Tuttavia, ad oggi la modalità di utilizzo prevalente è di tipo informativo o diagnostico: ancora nessun comune utilizza i dati in modo predittivo, sfruttando l'Intelligenza Artificiale, e quasi un comune su due (48%) non ha intenzione di utilizzarla in futuro.

Le Smart Road

La strategia europea per perseguire gli obiettivi di efficienza, sicurezza e sostenibilità nella mobilità emerge anche attraverso le sperimentazioni in ambito Smart Road, sempre più diffuse e innovative: dei 166 progetti censiti a partire dal 2017 a livello globale, ben 46 sono stati lanciati nel 2024, in crescita rispetto ai 44 del 2023 e ai 28 del 2022.

I principali obiettivi delle iniziative avviate riguardano la sicurezza stradale, il maggior comfort per chi guida, l'ottimizzazione dei flussi di traffico, la possibilità di ottimizzare la manutenzione dell'infrastruttura stradale e la riduzione dell'inquinamento.

"In ambito Smart Road, l'evoluzione delle tecnologie V2X giocherà sicuramente un ruolo chiave. - commenta Monica Nicoli, Responsabile scientifico dell'Osservatorio Connected Vehicle & Mobility -. I veicoli e le infrastrutture saranno in grado di condividere in tempo reale grandi volumi di dati, aumentando la capacità di coordinamento delle manovre in scenari complessi di mobilità e rendendo la comunicazione robusta, versatile, sicura ed efficiente".

In Italia sono 21 le iniziative attivate nel solo triennio 2022-2024, a riprova dell'impegno e dell'interesse del Paese su questo fronte.

(*) L'edizione 2024-25 dell'Osservatorio Connected Vehicle & Mobility della POLIMI School of Management è stata realizzata in collaborazione con il DEIB (Dipartimento di Elettronica, Informazione e Bioingegneria), il MECC (Dipartimento di Meccanica) e l'IoT lab e con il supporto di A2A, Bonfiglioli, BVA Doxa, BYD, Centro Nazionale Mobilità Sostenibile (MOST), Cisco, Concept Reply, Generali Jeniot, Iveco Group, Movyon - Gruppo Autostrade per L'Italia, NTT Data, Sinelec - ASTM Group, Storm Reply, Targa Telematics Viasat, Vodafone Automotive, Arval, Ayvens, BearingPoint, Calzavara, Comoli Ferrari, Edison, Engineering, Europ Assistance, FairConnect, Genio Diligence, Hyundai Motor Europe, Imperium Holding - KRIA, Kia Italia, Milano Serravalle, Pirelli, Quattroruote Professional, QueenCar, Sara Assicurazioni, SCAE, Start Romagna, Stellantis, Tinexta InfoCert, Toyota, UnipolTech, VHIT, Volkswagen Group Italia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, AIAGA, ANFIA, AsConAuto, Assilea, Autostrade dello Stato.

La **School of Management del Politecnico di Milano**, costituita nel 2003, accoglie le molteplici attività di ricerca, formazione e consulenza nel campo dell'economia, del management e dell'industrial engineering, che il Politecnico porta avanti attraverso le sue diverse strutture interne e consortili.

La School of Management possiede la "Triple crown", i tre accreditamenti più prestigiosi per le Business School a livello mondiale: EQUIS, ricevuto nel 2007, AMBA (Association of MBAs) nel 2013, e AACSB (Advance Collegiate Schools of Business, ottenuto nel 2021). Nel 2017 è la prima business school italiana a vedere riconosciuta la qualità dei propri corsi erogati in digital learning nei master Executive MBA attraverso la certificazione EOCCS (EFMD Online Course Certification System). Inserita nella classifica del Financial Times delle migliori Business School d'Europa dal 2009, oggi è in classifica con il Full-Time MBA, Master of Science in Management Engineering e con l'Online MBA. In particolare, nel 2024 l'International Flex EMBA si posiziona 8° al mondo nel Financial Times Online MBA Ranking. La Scuola è presente anche nei QS World University Rankings e nel Bloomberg Businessweek Ranking. La Scuola è membro di PRME (Principles for Responsible Management Education), Cladea (Latin American Council of Management Schools) e di QTEM (Quantitative Techniques for Economics & Management Masters Network). Fanno parte della Scuola: il Dipartimento di Ingegneria Gestionale del Politecnico di Milano e POLIMI Graduate School of Management che, in particolare, si focalizza sulla formazione executive e sui programmi Master. Le attività della School of Management legate all'Innovazione Digitale si articolano in: Osservatori Digital Innovation, che fanno capo per le attività di ricerca al Dipartimento di Ingegneria Gestionale; Formazione executive e

programmi Master, erogati da POLIMI Graduate School of Management.

Gli **Osservatori Digital Innovation** della School of Management del Politecnico di Milano nascono nel 1999 con l'obiettivo di fare cultura in tutti i principali ambiti di Innovazione Digitale. Oggi sono un punto di riferimento qualificato sull'Innovazione Digitale in Italia che integra attività di Ricerca, Comunicazione e Aggiornamento continuo. La Vision che guida gli Osservatori è che l'Innovazione Digitale sia un fattore essenziale per lo sviluppo del Paese. La mission è produrre e diffondere conoscenza sulle opportunità e gli impatti che le tecnologie digitali hanno su imprese, pubbliche amministrazioni e cittadini, tramite modelli interpretativi basati su solide evidenze empiriche e spazi di confronto indipendenti, pre-competitivi e duraturi nel tempo, che aggregano la domanda e l'offerta di Innovazione Digitale in Italia.

Le attività sono svolte da un team di quasi 170 tra professori, ricercatori e analisti impegnati su oltre 50 differenti Osservatori che affrontano i temi chiave dell'Innovazione Digitale nelle Imprese (anche PMI) e nella Pubblica Amministrazione: 5G & Connected Digital Industry, Agenda Digitale, Artificial Intelligence, B2b Digital Commerce & Experience, Big Data & Business Analytics, Blockchain & Web3, Business Travel, Center for Digital Envisioning, Cloud Transformation, Connected Vehicle & Mobility, Contract Logistics "Gino Marchet", Cybersecurity & Data Protection, Data Center, Design Thinking for Business, Digital & Sustainable, Digital B2b, Digital Content, Digital Identity, Digital Transformation Academy, Droni e Mobilità Aerea Avanzata, eCommerce B2c, EdTech, European Digital Tech Watch, Export Digitale, Fintech & Insurtech, Food Sustainability, FUTURES | Sense Making by System Thinking, HR Innovation Practice, Innovative Payments, Innovazione Digitale nel Retail, Innovazione Digitale nelle PMI, Innovazione Digitale per la Cultura, Intelligent Business Process Automation, International Observatory on Electronic Invoicing, Internet Media, Internet of Things, Life Science Innovation, Omnichannel Customer Experience, Platform Thinking Hub, Professionisti e Innovazione Digitale, Quantum Computing & Collaboration, Retail Media, Sanità Digitale, Silver e Longevity Economy, Smart AgriFood, Smart City, Smart Working, Smart Working nella PA, Space Economy, Startup & Scaleup Hi-tech, Startup Thinking, Supply Chain Finance, Supply Chain Planning, Tech Company - Innovazione del Canale ICT, Travel Innovation, XR Technologies & Immersive Experience.

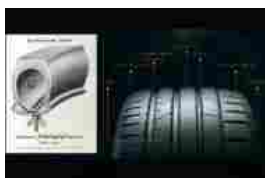
osservatori.net



« **Precedente**
ASSTRA mobilità pubblica di domani



ASSTRA mobilità pubblica di domani
Giugno 03, 2025



Continental 120 anni dal primo pneumatico con battistrada
Giugno 03, 2025



Caricatore portatile intelligente per veicoli
Giugno 03, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TALKING ADDRESS

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Home Contatti Media Kit Soste in Viaggio f t in YouTube Instagram

FLEETTIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

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

Mercato Auto maggio 2025: il mese in italia si chiude a -2%

🕒 3 Giugno 2025 📰 Breaking news 💬 No Comment



Purtroppo ci avviciniamo al giro di boa di un anno complicato sotto tanti punti di vista e i cui effetti negativi riverberano anche sul nostro settore. Nei primi cinque mesi il mercato è ancora in leggero calo rispetto a un già debolissimo 2024.

Mercato Auto maggio 2025 - Il mercato automobilistico italiano fatica a decollare. Anche a maggio 2025, le immatricolazioni hanno registrato una leggera contrazione, chiudendo il mese con **139.390 unità**, segnando un **-0,2%** rispetto a maggio 2024. Questo porta il cumulato dei primi cinque mesi del 2025 a **722.452 unità**, con un calo complessivo dello **0,5%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, confermando una tendenza di debolezza.

Un maggio penalizzato e un anno in salita

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, ha commentato i dati: *"Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da*

Fleetime magazine digitale maggio 2025



Škoda Elroq: l'alba elettrica nel segmento dei SUV compatti



Search ... Search

Breaking news

MERCATO AUTO MAGGIO 2025: IL MESE IN ITALIA SI CHIUDE A -2%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22)". Questa lieve flessione nei primi cinque mesi del 2025 evidenzia un anno che si sta rivelando complesso per il settore.

I Trend dei segmenti e delle alimentazioni

Analizzando i segmenti, i **SUV** continuano la loro crescita costante, registrando un **+6,7%** a maggio e raggiungendo una quota di mercato del **57,4%**. Sul fronte delle alimentazioni, le **vetture elettriche (BEV)** mostrano un aumento significativo del **40,8%**, anche se la loro quota rimane ancora contenuta (5,1% nel mese e nel cumulato). Ottime performance anche per le **ibride plug-in (PHEV)**, che crescono del **+52,3%**. Bene anche l'aumento delle vetture mild e full hybrid, che salgono del 12,1% nel mese.

L'urgenza degli incentivi: chiarezza e operatività immediata

In questo scenario, l'annuncio dei **nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni** previsti dal MASE è visto come un elemento positivo, sebbene inatteso. Questa misura, che prevede uno stanziamento di circa **600 milioni di euro** (derivanti dalla rimodulazione di risorse del PNRR originariamente destinate a infrastrutture di ricarica inutilizzate), potrebbe dare una nuova spinta alla domanda di BEV.

Tuttavia, come sottolineato da Vavassori, è cruciale che il relativo **decreto attuativo del MASE venga pubblicato in tempi brevi** per evitare un "effetto attesa" che rischia di bloccare ulteriormente il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca con precisione il **perimetro dei beneficiari**, specialmente in relazione alla limitazione territoriale per persone fisiche residenti in "aree urbane funzionali", che al momento non sono definite con chiarezza e per le quali manca un elenco ufficiale. La rapidità e la trasparenza nell'implementazione degli incentivi saranno determinanti per il futuro del mercato auto italiano.

Redazione Fleetime

Fonte press [ANFIA](#)

Condividi:



Mi piace:

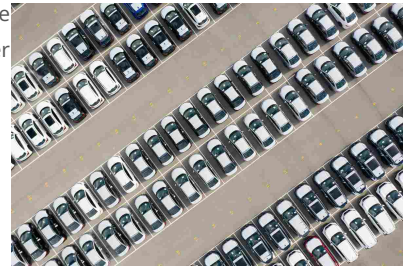
Caricamento...

[ANFIA](#) auto elettriche, Ibride Plug-in, immatricolazioni, Incentivi auto, Maggio 2025, MASE, Mercato Auto Italia, PNRR, Quota Mercato, Roberto Vavassori, SUV

No Comments Yet

Lascia un commento

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



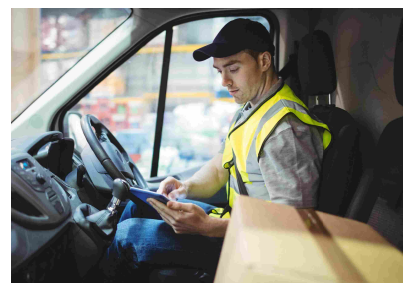
Dealer Network Study 2025: i multi-costruttori in vantaggio



Manutenzione Strade: tagli sui fondi, SITEB scrive a Matteo Salvini



Indagine Geotab 2025: lo stress da lavoro influisce sulla guida



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

FATTI A MOTORE

3 GIUGNO 2025

Ultimo aggiornamento: 20:20

Mercato auto Italia, aprile in stagnazione: -0,2%. Bene i marchi cinesi, mese complicato per Stellantis

DI F. Q.

Prosegue la fase interlocutoria delle immatricolazioni nel nostro Paese. Avanzano i brand asiatici, il sodalizio franco-italiano perde l'8%



COMMENTI

TAG AutoMercato

Il **mercato** italiano dell'auto nuova resta **stagnante**. I dati del Ministero rivelano una **contrazione** dei volumi dello 0,2% in maggio con un calo dello 0,5% nei primi cinque mesi del 2025 (722.452 unità). Rispetto al periodo pre Covid la **flessione**

IN PRIMO PIANO

3 GIU 2025

Di Sicurezza, esame-lampo al Senato: testo subito in Aula senza mandato al relatore. Governo verso la fiducia

DI F. Q.

(21)



3 GIU 2025

Colpito con un taser dalla Polizia a Pescara, trentenne muore in ospedale dopo un malore

DI F. Q.

(32)



LIVE 3 GIU 2025

Gli 007 ucraini: "Colpito il ponte di Crimea, esplosivo nei piloni sott'acqua". È il terzo attacco all'infrastruttura

DI F. Q.

(0)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

continua a essere pesante perché le vendite sono inferiori di oltre il 20%. Seppur con quote ancora non troppo significative, impressiona l'avanzata dei **marchi cinesi**, tra l'altro nemmeno grazie all'offensiva elettrica. O, almeno, non solo.

Delle 139.390 auto targate lo scorso mese, oltre 7.200 sono state immatricolate complessivamente dalla **MG** (+16,1% in maggio, ma anche +45,5% da inizio anno), dalla **BYD** (+3.570%, +2.726% in cinque mesi) e dalla **Omoda** (+4.840% e +3.036%). Senza contare la DR, che produce in Italia su licenza di costruttori della Repubblica Popolare e che ha consegnato ulteriori 2.636 macchine, o la Volvo (1.160) e la Link & Co (25), entrambe controllate dalla **Geely**. Con il Suv ZS, la MG compare anche nella Top 10 delle auto più vendute da inizio anno: con 14.100 unità consegnate è nona e precede un modello tradizionalmente molto amato dagli italiani come la Renault Clio.

La quota di mercato delle **elettrificate** è arrivata all'11,5% con le **elettriche** pure al 5,1%: "In aumento rispetto al 4,8% di aprile e al deprimente 3,6% dello stesso mese del 2024, fortemente penalizzato dalla lunga attesa degli incentivi", rileva nel proprio comunicato l'**Unrae**, l'associazione delle case estere che operano in Italia. Il sodalizio ha sottolineato nuovamente la necessità di una "urgente la revisione della **fiscalità** delle auto aziendali in chiave 'green'".

"In questo contesto – riflette **Roberto Vavassori**, numero uno dell'**Anfia**, l'associazione che rappresenta l'industria nazionale – l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee". Tuttavia, avverte il presidente, "è importante che il relativo **decreto** attuativo venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato".

L'Unrae è meno diplomatica e parla di una "**operazione** non condivisa con la filiera e soprattutto ancora priva di indicazioni chiare, per quanto concerne attuazione e tempistica. Un annuncio che ora rischia di paralizzare il mercato e generare ulteriore incertezza per consumatori e operatori".

Con le sole eccezioni di **Peugeot** (+31,5%) e **Alfa Romeo** (+24%), maggio è stato un altro mese complicato per **Stellantis** e per i suoi marchi: ha ceduto l'8% con una penetrazione totale scesa dal 30,5% al 28,1%. Il suo primato non è in discussione e di sicuro il fatto che la **Panda** continui a confermarsi l'auto più venduta nel mese (8,535 esemplari commercializzati) e da inizio anno (51.970) con volumi pressoché doppio rispetto alla seconda, che in entrambi i casi è la Jeep Avenger, non può consolare la multinazionale. Il **gruppo Volkswagen** ha accusato a sua volta una flessione del 3,6% con Skoda (+16,2%) e, soprattutto, Cupra (+47%) sugli scudi: lo share del colosso tedesco è sceso dal 18,1% al 17,5%.

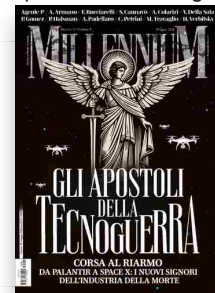
Renault ha contabilizzato un'avanzata importante: +21% in maggio (+7,4% da inizio anno) con una quota superiore all'11% (un anno fa era al 9,2%) grazie ai volumi di

DA MILLENNIUM >>

MILLENNIUM

L'ULTIMO NUMERO - Maggio 2025

Gli apostoli della tecnoguerra



LEGGI TUTTO IL NUMERO



20:26 - Giustizia: incontro tra Csm e avvocati Milano su piattaforma segnalazioni

18:20 - Sardust e BigMama inaugurano la line-up del Wmf Music Fest

18:18 - Ghribi: "Siamo sempre gli stessi, ma cambiano fatturato ed Ebitda"

18:18 - Sara Errani torna al Foro! Wild card per l'Italy Major Premier Padel

18:04 - Troncone (Adr): "Pioneer asset per strategia di decarbonizzazione entro il 2030"

18:03 - Rossi (Enel): "Pioneer, il più grande impianto italiano di second life per le batterie"

18:03 - Auto: a maggio mercato fermo, 139.390 immatricolazioni (-0,16%)

www.adnkronos.com



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dacia (+67,8%) più che della Losanga (-5,6%). Crescite importanti sono state messe a bilancio anche dalle giapponesi **Subaru** (+83%), **Honda** (+65%), da **Ford** (quasi +10%) e **Bmw** (+9,4%). In controtendenza i coreani di Hyundai e **Kia** (-16,2%, anche se nei cinque mesi la contrazione è più contenuta, -6,8%) che restano il sesto gruppo in Italia. Male anche **Mitsubishi** (-85,1%), **Jaguar Land Rover** (-50%), **Nissan** (-32,6%), **Volvo** (-32%) e **Mazda** (-17,3%).

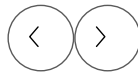
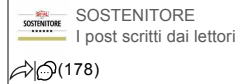
DAI BLOG »



Su Tesla Musk ha commesso un delitto



Le auto elettriche costano troppo e la rete non reggerebbe: facciamo un calcolo per vedere se è vero



ARTICOLI SU MOTORI »

3 GIU 2025

Giamaro Automobili Katla, il vulcano da 2.157 cavalli e due milioni e mezzo di euro – FOTO

DI OMAR ABU EIDEH



30 MAG 2025

Nissan Micra, il ritorno e la scossa. Ora è solo in versione elettrica – FOTO

DI OMAR ABU EIDEH

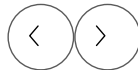


30 MA

C5 aur din l'el firr

FO

DI MA



ENTRA NELLA NOSTRA COMMUNITY WEB3
e sostieni una grande inchiesta tra quelle proposte dalla redazione

SCOPRI DI PIÙ

Gentile lettore, la pubblicazione dei commenti è sospesa dalle 20 alle 9, i commenti per ogni articolo saranno chiusi dopo 72 ore, il massimo di caratteri consentito per ogni messaggio è di 1.500 e ogni utente può postare al massimo **150 commenti alla settimana**. Abbiamo deciso di impostare questi limiti per migliorare la

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Mercato auto italiano non decolla neppure a maggio: -0,2%.
Scende Stellantis (-7,6%), Tesla ancora giù: -20%. Corre MG:
+16%**

condividi l'articolo



Dopo il recupero dei due mesi precedenti, torna il segno meno nelle immatricolazioni di auto sul mercato italiano, anche se il ribasso è minimo. A maggio, stando ai dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate 139.390 autovetture, con una variazione di -0,16% rispetto a maggio 2024, quando ne erano state immatricolate 139.612 (ad aprile erano state immatricolate 139.084 autovetture, con una variazione di +2,71% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Nei primi cinque mesi dell'anno sono state immatricolate 722.452 vetture, in discesa dello 0,54% rispetto alle 726.347 del periodo gennaio-maggio 2024.

Dopo il recupero, sebbene contenuto dei due mesi precedenti, in maggio tornano a scendere le vendite di Stellantis. Il mese scorso il gruppo, che ha fatto peggio rispetto al resto del mercato (-0,16%), ha messo a segno 39.118 registrazioni, in discesa del 7,6% rispetto alle 42.349 unità dello stesso mese del 2024. Ad aprile erano cresciute dello 0,4%. A maggio Stellantis aveva una quota del 28% del mercato italiano, contro il 30,3% dello stesso mese del 2024. Nei primi cinque mesi dell'anno, Stellantis ha immatricolato 216.811 vetture, con un calo del 7,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso (nel periodo gennaio-maggio 2024 erano state immatricolate 235.392 vetture). Nei cinque mesi, la quota di mercato è del 30% (da 32%). Questi i dati sulle immatricolazioni auto elaborati da Stellantis su fonte Dataforce.

A maggio le immatricolazioni di Tesla in Italia sono calate del 20,32% a 855 unità, un ribasso più contenuto rispetto ai dati registrati nell'Unione europea (-52,6% in aprile, come emerso dai dati Acea di fine maggio). Come mostrano i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la discesa in Italia segue il rialzo di aprile (+29,28%) e marzo (+51,3%) e il calo di febbraio (-54,46%). Così, è negativo il bilancio

ECONOMIA



ECOLOGICO
A Fiumicino il maggiore sistema di stoccaggio energetico in Italia. Enel e Adr nel progetto Pioneer riutilizza batterie auto elettriche



LA CRESCITA
Auto elettriche, a maggio volano in Italia: +42,7% immatricolazioni. Quota mercato salita al 5,1%

PER MARCA



IL CROLLO
Tesla, vendite dimezzate in Europa ad aprile: -52,6% ad aprile (-46,1% da inizio anno). Volano le case cinesi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dei primi cinque mesi dell'anno, con 4.771 immatricolazioni, in discesa del 7,14% rispetto allo stesso periodo del 2024. Nell'intero 2024 le immatricolazioni del colosso delle auto elettriche erano scese del 5,91%. Il segnale più forte arriva dalla Cina: MG Motor, gruppo controllato dal colosso Saic Motor, in Italia a maggio ha immatricolato 4.299 vetture (+16,06%). Anche Omoda/Jaecoo ha registrato 988 vetture, contro il dato non rilevante dello stesso periodo dell'anno scorso.

«Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22). Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «Guardando al mercato per segmenti - prosegue Vavassori - anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (Bev) con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%), sia le ibride plug-in (Phev), a +52,3%. Bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture Bev, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee.

La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del Pnrr originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. E' importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco».



IL RETROSCENA

"Musk stanco degli attacchi politici e frustrato torna a Tesla". Stampa Usa spiega i motivi del ritiro del

miliardario

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



martedì 3 giugno 2025 - Ultimo aggiornamento: 19:00 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



A Fiumicino il maggiore sistema di stoccaggio energetico in Italia. Enel e Adr nel progetto Pioneer riutilizza batterie auto elettriche



Mercato auto italiano non decolla neppure a maggio: -0,2%. Scende Stellantis (-7,6%), Tesla ancora giù: -20%. Corsa MG: +16%



Auto elettriche, a maggio volano in Italia: +42,7% immatricolazioni. Quota mercato salita al 5,1%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Mercato auto italiano non decolla neppure a maggio: -0,2%.
Scende Stellantis (-7,6%), Tesla ancora giù: -20%. Corre MG:
+16%**

condividi l'articolo



Dopo il recupero dei due mesi precedenti, torna il segno meno nelle immatricolazioni di auto sul mercato italiano, anche se il ribasso è minimo. A maggio, stando ai dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate 139.390 autovetture, con una variazione di -0,16% rispetto a maggio 2024, quando ne erano state immatricolate 139.612 (ad aprile erano state immatricolate 139.084 autovetture, con una variazione di +2,71% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Nei primi cinque mesi dell'anno sono state immatricolate 722.452 vetture, in discesa dello 0,54% rispetto alle 726.347 del periodo gennaio-maggio 2024.

Dopo il recupero, sebbene contenuto dei due mesi precedenti, in maggio tornano a scendere le vendite di Stellantis. Il mese scorso il gruppo, che ha fatto peggio rispetto al resto del mercato (-0,16%), ha messo a segno 39.118 registrazioni, in discesa del 7,6% rispetto alle 42.349 unità dello stesso mese del 2024. Ad aprile erano cresciute dello 0,4%. A maggio Stellantis aveva una quota del 28% del mercato italiano, contro il 30,3% dello stesso mese del 2024. Nei primi cinque mesi dell'anno, Stellantis ha immatricolato 216.811 vetture, con un calo del 7,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso (nel periodo gennaio-maggio 2024 erano state immatricolate 235.392 vetture). Nei cinque mesi, la quota di mercato è del 30% (da 32%). Questi i dati sulle immatricolazioni auto elaborati da Stellantis su fonte Dataforce.

A maggio le immatricolazioni di Tesla in Italia sono calate del 20,32% a 855 unità, un ribasso più contenuto rispetto ai dati registrati nell'Unione europea (-52,6% in aprile, come emerso dai dati Acea di fine maggio). Come mostrano i dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la discesa in Italia segue il rialzo di aprile (+29,28%) e marzo (+51,3%) e il calo di febbraio (-54,46%). Così, è negativo il bilancio

ECONOMIA



ECOLOGICO
A Fiumicino il maggiore sistema di stoccaggio energetico in Italia. Enel e Adr nel progetto Pioneer riutilizza batterie auto elettriche



LA CRESCITA
Auto elettriche, a maggio volano in Italia: +42,7% immatricolazioni. Quota mercato salita al 5,1%

PER MARCA



IL CROLLO
Tesla, vendite dimezzate in Europa ad aprile: -52,6% ad aprile (-46,1% da inizio anno). Volano le case cinesi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dei primi cinque mesi dell'anno, con 4.771 immatricolazioni, in discesa del 7,14% rispetto allo stesso periodo del 2024. Nell'intero 2024 le immatricolazioni del colosso delle auto elettriche erano scese del 5,91%. Il segnale più forte arriva dalla Cina: MG Motor, gruppo controllato dal colosso Saic Motor, in Italia a maggio ha immatricolato 4.299 vetture (+16,06%). Anche Omoda/Jaecoo ha registrato 988 vetture, contro il dato non rilevante dello stesso periodo dell'anno scorso.

«Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22). Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «Guardando al mercato per segmenti - prosegue Vavassori - anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (Bev) con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%), sia le ibride plug-in (Phev), a +52,3%. Bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture Bev, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee».

La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del Pnrr originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. E' importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco».



IL RETROSCENA

"Musk stanco degli attacchi politici e frustrato torna a Tesla". Stampa Usa spiega i motivi del ritiro del

miliardario

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



martedì 3 giugno 2025 - Ultimo aggiornamento: 19:00 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



A Fiumicino il maggiore sistema di stoccaggio energetico in Italia. Enel e Adr nel progetto Pioneer riutilizza batterie auto elettriche



Mercato auto italiano non decolla neppure a maggio: -0,2%. Scende Stellantis (-7,6%), Tesla ancora giù: -20%. Corsa MG: +16%



Auto elettriche, a maggio volano in Italia: +42,7% immatricolazioni. Quota mercato salita al 5,1%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno

Teleborsa (Teleborsa) - Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica che a maggio 2025 sono state immatricolate 139.390 autovetture a fronte delle 139.612 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione dello 0,16%. I trasferimenti di proprietà sono stati 466.760 a fronte di 482.765 passaggi registrati a maggio 2024, con una diminuzione del 3,32%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 606.150, ha interessato per il 23% vetture nuove e per il 77% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.05.2025, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di maggio 2025. Il mercato italiano dell'auto è "sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea" e "in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95% spiega il Centro Studi Promotor sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari. Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli ante-pandemia che, peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". Il presidente ricorda che "Nessuna misura significativa commenta il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano è stata finora annunciata dalla Ue se non la decisione di spalmare su tre anni le multe irrogate dalla stessa Ue per costringere le case automobilistiche a seguire i suoi diktat. Per salvare l'auto europea dalla catastrofe imminente il primo problema da risolvere sia come salvare l'auto europea dall'Unione Europea e dalle sue politiche ispirate non all'ambientalismo razionale, ma all'ambientalismo ideologico". "Il sostanziale pareggio con maggio dello scorso anno esprime la fotografia di un mercato poco frizzante, in cui gli acquisti da parte delle famiglie sono tendenzialmente al ribasso, con un significativo sostegno alle immatricolazioni da parte del noleggio ed un non trascurabile contributo delle reti concessionarie con i propri km 0 spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto, Federazione dei concessionari auto. Il rapporto quotidiano con il mercato ci rende partecipi dello stato di disagio del cliente che, oltre ad essere condizionato dalla propria capacità di spesa, certamente è condizionato dal clima di incertezza generale e specifica per il settore. Lungi da una chiara definizione del tema dazi, resta la spada di Damocle del Piano di azione per l'Automotive, inflessibilmente indirizzato alla conversione verso l'elettrico. Questa situazione non facilita le scelte del cliente. In questo contesto non crediamo funzionale la misura proposta nell'ambito della revisione del Pnrr, consistente in un programma di rottamazione delle auto che prevede la cessione di un veicolo termico e la sua sostituzione con un veicolo elettrico di nuova acquisizione. Abbiamo già visto che la politica degli incentivi non sempre premia e comunque genera volumi aggiuntivi non rilevanti specie se circoscritti a una sola tecnologia come imposto dalle regole europee. Restiamo dell'idea che il nostro mercato abbia bisogno di interventi strutturali, con risorse destinate alla revisione del regime fiscale delle auto aziendali, che potrebbe offrire un nuovo spazio di mercato utile anche al processo di rinnovo del parco, grazie al più veloce tasso di ricambio". "La transizione verso l'elettrico continua a procedere troppo lentamente: le auto Bev raggiungono a maggio una quota del 5,1%, in aumento rispetto al 4,8% di aprile e al deprimente 3,6% dello stesso mese del 2024, fortemente penalizzato dalla lunga attesa degli incentivi sottolinea l'Unrae. Anche le Phev crescono al 6,4% contro il 5,7% di aprile e il 3,3% del maggio precedente. Complessivamente, le ecv arrivano all'11,5% del mercato, ma si è ancora lontani da uno sviluppo organico e sostenuto della mobilità a zero o bassissime emissioni. In questo scenario, lo scorso 19 maggio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) ha annunciato, in modo del tutto inaspettato, la destinazione di 597,3 milioni di euro ad un nuovo programma per l'acquisto di veicoli a zero emissioni, utilizzando le risorse inizialmente destinate alla realizzazione di infrastrutture di ricarica pubblica. Si è trattato di un'operazione non condivisa con la filiera e soprattutto ancora priva di indicazioni chiare, per quanto concerne attuazione e tempistica. Un annuncio che ora rischia di paralizzare il mercato e generare ulteriore incertezza per consumatori e operatori. È pertanto essenziale che il programma venga immediatamente definito e reso operativo, verificando allo stesso tempo la possibilità di modificare i numerosi vincoli attualmente presenti (rottamazione, Isee, residenza in aree funzionali, microimprese) che rischiano di compromettere la piena efficacia del provvedimento". "Ci troviamo davanti ad una nuova occasione mancata: sarebbe stato forse più opportuno impiegare le risorse disponibili sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali, che da anni penalizza le imprese italiane. È quanto mai urgente l'introduzione di un sistema premiale legato alle emissioni, intervenendo su detraibilità Iva, deducibilità dei costi e

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

periodo di ammortamento, considerata la scadenza della Delega fiscale fra meno di tre mesi", commenta Michele Crisci, presidente dell'Unrae. "Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22) afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia. Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli. Guardando al mercato per segmenti, anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (BEV) con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) - che le ibride plug-in (PHEV), a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee. La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. È importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina rileva l'Anfia vedono il mercato di maggio in calo del 19,6%, con una quota di mercato al 25,9%; allo stesso modo, le diesel calano del 28,6%, con una quota al 10,3%. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 15,4% e le delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 12,1% nel mese, con una quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4%, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 46,3% a maggio e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% e hanno una quota del 9,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato. Esse rappresentano il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in crescita: +36,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,1%. Nei primi cinque mesi 2025, le alimentate a gas costituiscono l'8,9% del mercato. Nel cumulato dei cinque mesi, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Ottava Peugeot 208, nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il Gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade e in nona posizione, mentre, tra le elettriche Citroen C3 si trova al secondo posto e Jeep Avenger risulta il quinto modello più venduto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece all'ottavo posto, seguito da Fiat 500 al nono. In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di maggio utilitarie e superutilitarie rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% rispetto a quelli di maggio 2024, mentre nei cinque mesi calano del 5,7% a fronte di una quota del 32,4%. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot al quarto e Opel Corsa al settimo. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9% a maggio, con un mercato in calo del 10,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, si trova al sesto posto la Peugeot 308. I SUV hanno una quota di mercato pari al 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% rispetto a maggio 2024. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 12,7% del mercato del mese (+21,6% rispetto a maggio 2024), i SUV compatti rappresentano il 27,4% (-3,8%), i SUV medi hanno una quota del 10,5% (+6,5%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,8% del totale (+35,8%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di maggio è di un brand del Gruppo Stellantis. Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten dei SUV piccoli. Il Gruppo Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al terzo posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka al settimo. Tra i SUV compatti Peugeot 2008 è la sesta auto più venduta del segmento. Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude i primi cinque mesi dell'anno al quinto posto. In top ten anche la Peugeot 3008, al terzo posto. Tra i SUV grandi Peugeot 5008 si trova al sesto posto della top ten. Sempre marginale la quota di Monovolumi e

Multispazio (2% di market share nel mese e 1,9% nel cumulato, in crescita rispettivamente del 7,1% e del 20,8%). Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 39.120 immatricolazioni (-8%), con una quota di mercato del 28,1%. Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%. Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di maggio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (8.535 unità), seguita, al secondo posto, da Jeep Avenger (4.717) e, al terzo, da Peugeot 208 (3.731), che recupera due posizioni rispetto al mese precedente. Infine, al nono posto si colloca Citroen C3. Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025. Per finire, il mercato dell'usato totalizza 466.760 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2025, il 3,3% in meno rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno

TELEBORSA

Publicato il 03/06/2025
Ultima modifica il 03/06/2025 alle ore 19:50



Il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** comunica che a maggio 2025 sono state immatricolate **139.390 autovetture** a fronte delle 139.612 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione dello 0,16%. I trasferimenti di proprietà sono stati

466.760 a fronte di 482.765 passaggi registrati a maggio 2024, con una diminuzione del 3,32%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 606.150, ha interessato per il 23% vetture nuove e per il 77% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.05.2025, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di maggio 2025.

Il mercato italiano dell'auto è "sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea" e "in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95% - spiega il **Centro Studi Promotor** sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari -. Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli ante-pandemia che, peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". Il presidente ricorda che "Nessuna misura significativa - commenta il **presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano** - è stata finora annunciata dalla Ue se non la decisione di spalmare su tre anni le multe irrogate dalla stessa Ue per costringere le case automobilistiche a seguire i suoi diktat. Per salvare l'auto europea dalla catastrofe imminente il primo problema da risolvere sia come salvare l'auto europea dall'Unione Europea e dalle sue politiche ispirate non all'ambientalismo razionale, ma all'ambientalismo ideologico".

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

02/05/2025



Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%

28/04/2025

Crif, finanziamenti auto in crescita nel 2024

05/05/2025

MIT: 6 maggio bilaterale Salvini e omologo saudita Al-Jasser

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

03/06/2025

UniCredit colloca bond per 2 miliardi. Forte la domanda

03/06/2025

New York: si muove a passi da gigante Arista Networks

03/06/2025

New York: preme sull'acceleratore APA Corporation

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"Il sostanziale pareggio con maggio dello scorso anno esprime la fotografia di un mercato poco frizzante, in cui gli acquisti da parte delle famiglie sono tendenzialmente al ribasso, con un significativo sostegno alle immatricolazioni da parte del noleggiatore ed un non trascurabile contributo delle reti concessionarie con i propri km 0 – spiega **Massimo Artusi, presidente di Federauto, Federazione dei concessionari auto** -. Il rapporto quotidiano con il mercato ci rende partecipi dello stato di disagio del cliente che, oltre ad essere condizionato dalla propria capacità di spesa, certamente è condizionato dal clima di incertezza generale e specifica per il settore. Lungi da una chiara definizione del tema dazi, resta la spada di Damocle del Piano di azione per l'Automotive, inflessibilmente indirizzato alla conversione verso l'elettrico. Questa situazione non facilita le scelte del cliente. In questo contesto non crediamo funzionale la misura proposta nell'ambito della revisione del Pnrr, consistente in un programma di rottamazione delle auto che prevede la cessione di un veicolo termico e la sua sostituzione con un veicolo elettrico di nuova acquisizione. Abbiamo già visto che la politica degli incentivi non sempre premia e comunque genera volumi aggiuntivi non rilevanti specie se circoscritti a una sola tecnologia come imposto dalle regole europee. Restiamo dell'idea che il nostro mercato abbia bisogno di interventi strutturali, con risorse destinate alla revisione del regime fiscale delle auto aziendali, che potrebbe offrire un nuovo spazio di mercato utile anche al processo di rinnovo del parco, grazie al più veloce tasso di ricambio".

"La transizione verso l'elettrico continua a procedere troppo lentamente: le auto Bev raggiungono a maggio una quota del 5,1%, in aumento rispetto al 4,8% di aprile e al deprimente 3,6% dello stesso mese del 2024, fortemente penalizzato dalla lunga attesa degli incentivi – sottolinea **l'Unrae** -. Anche le Phev crescono al 6,4% contro il 5,7% di aprile e il 3,3% del maggio precedente. Complessivamente, le ecv arrivano all'11,5% del mercato, ma si è ancora lontani da uno sviluppo organico e sostenuto della mobilità a zero o bassissime emissioni. In questo scenario, lo scorso 19 maggio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) ha annunciato, in modo del tutto inaspettato, la destinazione di 597,3 milioni di euro ad un nuovo programma per l'acquisto di veicoli a zero emissioni, utilizzando le risorse inizialmente destinate alla realizzazione di infrastrutture di ricarica pubblica. Si è trattato di un'operazione non condivisa con la filiera e soprattutto ancora priva di indicazioni chiare, per quanto concerne attuazione e tempistica. Un annuncio che ora rischia di paralizzare il mercato e generare ulteriore incertezza per consumatori e operatori. È pertanto essenziale che il programma venga immediatamente definito e reso operativo, verificando allo stesso tempo la possibilità di modificare i numerosi vincoli attualmente presenti (rottamazione, Isee, residenza in aree funzionali, microimprese) che rischiano di compromettere la piena efficacia del provvedimento". "Ci troviamo davanti ad una nuova occasione mancata: sarebbe stato forse più opportuno impiegare le risorse disponibili sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali, che da anni penalizza le imprese italiane. È quanto mai urgente l'introduzione di un sistema premiale legato alle emissioni, intervenendo su detraibilità Iva, deducibilità dei costi e periodo di ammortamento, considerata la scadenza della Delega fiscale fra meno di tre mesi", commenta **Michele Crisci, presidente dell'Unrae**.

"Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo

03/06/2025

New York: giornata depressa per Mid-America Apartment Communities

[> Altre notizie](#)

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22) – afferma **Roberto Vavassori, presidente di Anfia** –. Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli.

Guardando al mercato per segmenti, anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (BEV) – con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) – che le ibride plug-in (PHEV), a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee. La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. È importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco".

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le **autovetture a benzina** – rileva **l'Anfia** – vedono il mercato di maggio in calo del 19,6%, con una quota di mercato al 25,9%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,6%, con una quota al 10,3%. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 15,4% e le delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le **autovetture mild e full hybrid** aumentano del 12,1% nel mese, con una quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4%, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili (BEV e PHEV)** aumentano del 46,3% a maggio e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% e hanno una quota del 9,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2024). Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le **ibride plug-in** aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato. Esse rappresentano il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in crescita: +36,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,1%. Nei primi cinque mesi 2025, le alimentate a gas costituiscono l'8,9% del mercato.

Nel cumulato dei cinque mesi, **Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600** occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le **autovetture mild/full hybrid**. Ottava **Peugeot 208**, nona **Peugeot 3008**. Tra le **dieci PHEV più immatricolate**, a rappresentare il **Gruppo Stellantis** c'è **Jeep Renegade** in nona posizione, mentre, tra le **elettriche**, **Citroen C3** si trova al secondo posto

e **Jeep Avenger** risulta il quinto modello più venduto. **Leapmotor**, con il modello T03, si trova invece all'ottavo posto, seguito da **Fiat 500** al nono.

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di maggio **utilitarie e superutilitarie** rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% rispetto a quelli di maggio 2024, mentre nei cinque mesi calano del 5,7% a fronte di una quota del 32,4%. Il modello più venduto della categoria rimane **Fiat Panda**. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche **Citroen C3** al terzo posto, **Peugeot 208** al quarto e **Opel Corsa** al settimo. Le **auto dei segmenti medi** hanno una quota del 9% a maggio, con un mercato in calo del 10,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, si trova al sesto posto la **Peugeot 308**. I **SUV** hanno una quota di mercato pari al 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% rispetto a maggio 2024. Nel dettaglio, i **SUV piccoli** rappresentano il 12,7% del mercato del mese (+21,6% rispetto a maggio 2024), i **SUV compatti** rappresentano il 27,4% (-3,8%), i **SUV medi** hanno una quota del 10,5% (+6,5%), mentre le vendite di **SUV grandi** sono il 6,8% del totale (+35,8%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di maggio è di un brand del Gruppo Stellantis. Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Continua l'ottima performance di **Jeep Avenger**, prima nella top ten dei SUV piccoli. Il Gruppo Stellantis è presente nella top ten con **Fiat 600** al terzo posto, **Alfa Romeo Junior** al quinto e **Opel Mokka** al settimo. Tra i **SUV compatti**, **Peugeot 2008** è la sesta auto più venduta del segmento. **Alfa Romeo Tonale**, tra i **SUV medi**, chiude i primi cinque mesi dell'anno al quinto posto. In top ten anche la **Peugeot 3008**, al terzo posto. Tra i **SUV grandi**, **Peugeot 5008** si trova al sesto posto della top ten. Sempre marginale la quota di **Monovolumi e Multispazio** (2% di market share nel mese e 1,9% nel cumulato, in crescita rispettivamente del 7,1% e del 20,8%).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese **39.120 immatricolazioni** (-8%), con una quota di mercato del 28,1%.

Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%.

Sono quattro i **modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di maggio**, con **Fiat Panda** stabile in testa alla classifica (8.535 unità), seguita, al secondo posto, da **Jeep Avenger** (4.717) e, al terzo, da **Peugeot 208** (3.731), che recupera due posizioni rispetto al mese precedente. Infine, al nono posto si colloca **Citroen C3** (2.836).

Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi **DR, EVO, Sportequipe e ICH-X** registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025.

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 466.760 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2025, il 3,3% in meno rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, MIT: 139.390 immatricolazioni a maggio, -0,16% in un anno



3 giugno 2025 - 19.55

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunica che a maggio 2025 sono state immatricolate 139.390 autovetture a fronte delle 139.612 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione dello 0,16%. I trasferimenti di proprietà sono stati 466.760 a fronte di 482.765 passaggi registrati a maggio 2024, con una diminuzione del 3,32%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 606.150, ha interessato per il 23% vetture nuove e per il 77% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.05.2025, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di maggio 2025.

Il mercato italiano dell'auto è "sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea" e "in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95% - spiega il Centro Studi Promotor sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari -. Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli ante-pandemia che,

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 42.513 +0,49%

FTSE 100 8.787 +0,15%

FTSE MIB 40.074 +0,23%

Germany DAX 24.092 +0,67%

Hang Seng Index* 23.136,63 -0,47%

Nasdaq 19.429 +0,97%

Nikkei 225 37.442,00 -0,08%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". Il presidente ricorda che "Nessuna misura significativa – commenta il **presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano** – è stata finora annunciata dalla Ue se non la decisione di spalmare su tre anni le multe irrogate dalla stessa Ue per costringere le case automobilistiche a seguire i suoi diktat. Per salvare l'auto europea dalla catastrofe imminente il primo problema da risolvere sia come salvare l'auto europea dall'Unione Europea e dalle sue politiche ispirate non all'ambientalismo razionale, ma all'ambientalismo ideologico".

"Il sostanziale pareggio con maggio dello scorso anno esprime la fotografia di un mercato poco frizzante, in cui gli acquisti da parte delle famiglie sono tendenzialmente al ribasso, con un significativo sostegno alle immatricolazioni da parte del noleggio ed un non trascurabile contributo delle reti concessionarie con i propri km 0 – spiega **Massimo Artusi, presidente di Federauto, Federazione dei concessionari auto** –. Il rapporto quotidiano con il mercato ci rende partecipi dello stato di disagio del cliente che, oltre ad essere condizionato dalla propria capacità di spesa, certamente è condizionato dal clima di incertezza generale e specifica per il settore. Lungi da una chiara definizione del tema dazi, resta la spada di Damocle del Piano di azione per l'Automotive, inflessibilmente indirizzato alla conversione verso l'elettrico. Questa situazione non facilita le scelte del cliente. In questo contesto non crediamo funzionale la misura proposta nell'ambito della revisione del Pnrr, consistente in un programma di rottamazione delle auto che prevede la cessione di un veicolo termico e la sua sostituzione con un veicolo elettrico di nuova acquisizione. Abbiamo già visto che la politica degli incentivi non sempre premia e comunque genera volumi aggiuntivi non rilevanti specie se circoscritti a una sola tecnologia come imposto dalle regole europee. Restiamo dell'idea che il nostro mercato abbia bisogno di interventi strutturali, con risorse destinate alla revisione del regime fiscale delle auto aziendali, che potrebbe offrire un nuovo spazio di mercato utile anche al processo di rinnovo del parco, grazie al più veloce tasso di ricambio".

"La transizione verso l'elettrico continua a procedere troppo lentamente: le auto Bev raggiungono a maggio una quota del 5,1%, in aumento rispetto al 4,8% di aprile e al deprimente 3,6% dello stesso mese del 2024, fortemente penalizzato dalla lunga attesa degli incentivi – sottolinea **l'Unrae** –. Anche le Phev crescono al 6,4% contro il 5,7% di aprile e il 3,3% del maggio precedente. Complessivamente, le ecv arrivano all'11,5% del mercato, ma si è ancora lontani da uno sviluppo organico e sostenuto della mobilità a zero o bassissime emissioni. In questo scenario, lo scorso 19 maggio il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) ha annunciato, in modo del tutto inaspettato, la destinazione di 597,3 milioni di euro ad un nuovo programma per l'acquisto di veicoli a zero emissioni, utilizzando le risorse inizialmente destinate alla realizzazione di infrastrutture di ricarica pubblica. Si è trattato di un'operazione non condivisa con la filiera e soprattutto ancora priva di indicazioni chiare, per quanto concerne attuazione e tempistica. Un annuncio che ora rischia di paralizzare il mercato e generare ulteriore

1

1,14

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

incertezza per consumatori e operatori. È pertanto essenziale che il programma venga immediatamente definito e reso operativo, verificando allo stesso tempo la possibilità di modificare i numerosi vincoli attualmente presenti (rottamazione, Isee, residenza in aree funzionali, microimprese) che rischiano di compromettere la piena efficacia del provvedimento". "Ci troviamo davanti ad una nuova occasione mancata: sarebbe stato forse più opportuno impiegare le risorse disponibili sulla revisione della fiscalità delle auto aziendali, che da anni penalizza le imprese italiane. È quanto mai urgente l'introduzione di un sistema premiale legato alle emissioni, intervenendo su detraibilità Iva, deducibilità dei costi e periodo di ammortamento, considerata la scadenza della Delega fiscale fra meno di tre mesi", commenta **Michele Crisci, presidente dell'Unrae**.

"Dopo le contenute variazioni positive di marzo e aprile, il mercato auto italiano di maggio risulta stabile (-0,2%), penalizzato da un giorno lavorativo in meno rispetto allo stesso mese del 2024 (21 giorni contro 22) – afferma **Roberto Vavassori, presidente di Anfia** –. Si conferma quindi in lieve flessione (-0,5%) il cumulato dei primi cinque mesi dell'anno, un 2025 dai volumi piuttosto deboli.

Guardando al mercato per segmenti, anche a maggio prosegue la crescita costante dei SUV, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche (BEV) – con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) – che le ibride plug-in (PHEV), a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese. In questo contesto, l'annuncio dei nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture BEV, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee. La misura prevede uno stanziamento di circa 600 milioni di euro, derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR originariamente destinate allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica che, purtroppo, sono rimaste inutilizzate. È importante che il relativo decreto attuativo del Mase venga pubblicato in tempi brevi per evitare l'effetto attesa che rischia di bloccare il mercato. Inoltre, è fondamentale che la misura chiarisca il perimetro dei beneficiari il prima possibile, vista la limitazione territoriale per persone fisiche residenti in aree urbane funzionali, aree non precisamente definite e di cui non esiste ancora un elenco".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le **autovetture a benzina** – rileva **l'Anfia** – vedono il mercato di maggio in calo del 19,6%, con una quota di mercato al 25,9%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,6%, con una quota al 10,3%. Nel cumulato dei cinque mesi, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 15,4% e le delle auto diesel calano del 31,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le **autovetture mild e full hybrid** aumentano del 12,1% nel mese,

con una quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4%, con una quota del 44,6%. Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili (BEV e PHEV)** aumentano del 46,3% a maggio e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% e hanno una quota del 9,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto ai primi cinque mesi del 2024). Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le **ibride plug-in** aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato. Esse rappresentano il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in crescita: +36,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,1%. Nei primi cinque mesi 2025, le alimentate a gas costituiscono l'8,9% del mercato.

Nel cumulato dei cinque mesi, **Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600** occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le **autovetture mild/full hybrid**. Ottava **Peugeot 208**, nona **Peugeot 3008**. Tra le **dieci PHEV più immatricolate**, a rappresentare il Gruppo Stellantis c'è **Jeep Renegade** in nona posizione, mentre, tra le **elettriche**, **Citroen C3** si trova al secondo posto e **Jeep Avenger** risulta il quinto modello più venduto. **Leapmotor**, con il modello T03, si trova invece all'ottavo posto, seguito da **Fiat 500** al nono.

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di maggio **utilitarie e superutilitarie** rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% rispetto a quelli di maggio 2024, mentre nei cinque mesi calano del 5,7% a fronte di una quota del 32,4%. Il modello più venduto della categoria rimane **Fiat Panda**. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche **Citroen C3** al terzo posto, **Peugeot 208** al quarto e **Opel Corsa** al settimo. Le **auto dei segmenti medi** hanno una quota del 9% a maggio, con un mercato in calo del 10,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, si trova al sesto posto la **Peugeot 308**. I **SUV** hanno una quota di mercato pari al 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% rispetto a maggio 2024. Nel dettaglio, i **SUV piccoli** rappresentano il 12,7% del mercato del mese (+21,6% rispetto a maggio 2024), i **SUV compatti** rappresentano il 27,4% (-3,8%), i **SUV medi** hanno una quota del 10,5% (+6,5%), mentre le vendite di **SUV grandi** sono il 6,8% del totale (+35,8%). Il 26,5% dei SUV venduti nel mese di maggio è di un brand del Gruppo Stellantis. Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Continua l'ottima performance di **Jeep Avenger**, prima nella top ten dei SUV piccoli. Il Gruppo Stellantis è presente nella top ten con **Fiat 600** al terzo posto, **Alfa Romeo Junior** al quinto e **Opel Mokka** al settimo. Tra i **SUV compatti**, **Peugeot 2008** è la sesta auto più venduta del segmento. **Alfa Romeo Tonale**, tra i **SUV medi**, chiude i

primi cinque mesi dell'anno al quinto posto. In top ten anche la **Peugeot 3008**, al terzo posto. Tra i **SUV grandi**, **Peugeot 5008** si trova al sesto posto della top ten. Sempre marginale la quota di **Monovolumi e Multispazio** (2% di market share nel mese e 1,9% nel cumulato, in crescita rispettivamente del 7,1% e del 20,8%).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese **39.120 immatricolazioni** (-8%), con una quota di mercato del 28,1%.

Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 217.293 unità (-8%), con una quota di mercato del 30,1%.

Sono quattro i **modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di maggio**, con **Fiat Panda** stabile in testa alla classifica (8.535 unità), seguita, al secondo posto, da **Jeep Avenger** (4.717) e, al terzo, da **Peugeot 208** (3.731), che recupera due posizioni rispetto al mese precedente. Infine, al nono posto si colloca **Citroen C3** (2.836).

Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi **DR, EVO, Sportequipe e ICH-X** registra una crescita del 4,7% nel mese e dell'1,3% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato di maggio e l'1,6% nei primi cinque mesi del 2025.

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 466.760 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2025, il 3,3% in meno rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

powered by **teleborsa**

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÄ-Robinson

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



Mercato auto, le vendite in Italia frenano: a maggio flessione dello 0,16%

di [Diego Longhin](#)



Dopo due mesi positivi, torna il segno meno. Stellantis in calo, Tesla perde oltre il 20%, le cinesi conquistano spazi

03 GIUGNO 2025 ALLE 18:35

2 MINUTI DI LETTURA



ROMA - L'auto non si muove, rimane ferma. Soprattutto quando si parla di vendite. E dopo il recupero dei due mesi precedenti, torna il segno meno nelle immatricolazioni sul mercato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

italiano, anche se il ribasso è minimo. Nel mese di maggio in Italia sono state registrate 139.390 auto nuove, **lo 0,16% in meno dello stesso mese del 2024.** Nei primi cinque mesi del 2025 sono state vendute 722.452 vetture, con un calo dello 0,54% rispetto all'analogo periodo dell'anno scorso. I dati sono stati pubblicati dal ministero dei Trasporti.

MOBILITÀ GREEN

Auto elettrica, allarme ricariche pubbliche: in Italia le più care d'Europa

di Graziella Marino

03 Giugno 2025



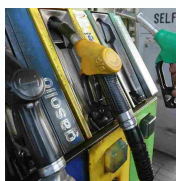
Il mercato italiano dell'auto è **"sostanzialmente in linea con quello dell'intera Unione Europea"** e **"in stagnazione resterà quantomeno nel breve periodo** dato che l'acquisizione degli ordini nel mese scorso è stata bassa per il 97% dei concessionari interpellati, mentre il livello delle giacenze di auto nuove presso le concessionarie è stato alto per il 45% degli e l'affluenza di visitatori nelle show room è stata bassa per il 95%". Lo spiega il **Centro Studi Promotor** sulla base dell'indagine effettuata tra i concessionari.

"Nel prossimo futuro, se nulla succede, la prospettiva italiana - sottolinea - resta quella della stagnazione se non addirittura di una ulteriore diminuzione dei volumi di vendita. Il quadro dell'intera Unione Europea è sostanzialmente in linea con quello italiano e non si vede come e quando si potrà ritornare ai livelli ante-pandemia che, peraltro, sono stati già raggiunti e superati nel resto del mondo". Il **presidente Gian Primo Quagliano** ricorda che "nessuna misura significativa è stata finora annunciata dalla Ue se non la decisione di spalmare su tre anni le multe irrogate dalla stessa Ue per costringere le case automobilistiche a seguire i suoi diktat". Quagliano osserva che "per salvare l'auto europea dalla catastrofe imminente il primo problema da risolvere sia come salvare l'auto europea dall'Unione Europea e dalle sue politiche ispirate non all'ambientalismo razionale, ma all'ambientalismo ideologico".

Finita l'epoca dei "pendolari del pieno" dall'Italia: i benzinai svizzeri "in una crisi drammatica"

di Franco Zantonelli

02 Giugno 2025

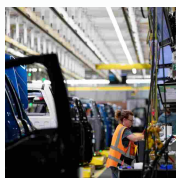


Stellantis ha immatricolato a maggio in Italia 39.118 auto, il 7,6%

in meno dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è scesa dal 30,3% al 28%. Nei primi cinque mesi dell'anno il gruppo ha venduto 216.811 auto, in calo del 7,8% sull'analogo periodo del 2024. La quota di mercato è pari al 30% contro il 32,4%. Le vendite di **Tesla** in Italia sono calate del 20,32% a 855 unità. Il segnale più forte arriva dalla Cina: **Mg motor**, gruppo controllato dal colosso **Saic Motor**, in Italia a maggio ha immatricolato 4.299 Vetture (+16,06%). Anche **Omoda/Jaecoo** ha registrato 988 vetture, contro il dato non rilevante dello stesso periodo dell'anno scorso.

Ford richiama 29mila veicoli: "Problemi allo sterzo, aumenta il rischio incidenti"

a cura della redazione **Economia**
31 Maggio 2025



Rispetto ai segmenti **Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia**, sottolinea che "prosegue la crescita costante dei Suv, +6,7% e 57,4% di quota, mentre sul fronte delle alimentazioni mantengono il trend positivo sia le vetture elettriche - con una crescita del 40,8%, ma con quote ancora deboli sia nel mese che nel cumulato (5,1%) - che le ibride plug-in, a +52,3%; bene anche il rialzo registrato da vetture mild e full hybrid, che aumentano del 12,1% nel mese". Vavassori sottolinea che l'annuncio dei **"nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase rappresenta un elemento positivo e inaspettato per il mercato**, che potrebbe conferire una nuova spinta alla domanda di vetture solo elettriche, sebbene con il vincolo della rottamazione dei vecchi veicoli e dell'appartenenza a due fasce Isee".

LEGGI I COMMENTI