



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'1 al 7 aprile

Torino, 10 aprile 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Audiopress.it	01/04/2025	<i>Filiera automotive, le imprese di Cuneo rispondono alle complessita' con consapevolezza e fiducia</i>	2
	Geagency.it	01/04/2025	<i>Auto, Anfia: A marzo -0,9% immatricolazioni Stellantis, quota mercato al 30,3%</i>	3
	Geagency.it	01/04/2025	<i>Dazi, Vavassori (Anfia): Investimenti in loco possono mitigare i rischi</i>	4
	Geagency.it	01/04/2025	<i>Auto, Anfia: A marzo 172.223 immatricolazioni, +6,2% annuale</i>	5
	Borsaitaliana.it	01/04/2025	<i>Auto Italia: Anfia, migliora performance mercato, balzo vetture elettriche</i>	8
	Borsaitaliana.it	01/04/2025	<i>Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024</i>	9
	Teleborsa.it	01/04/2025	<i>Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024</i>	11
5	Il Sole 24 Ore	01/04/2025	<i>Int. a R.Vavassori: "L'investimento in loco puo' mitigare il rischio dazi" (R.Da Rin)</i>	13
1+7	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	01/04/2025	<i>Automotive tra sfide e speranze del futuro</i>	14
33	La Stampa - Ed. Cuneo	01/04/2025	<i>"In Europa manca l'idea di neutralita' tecnologica"</i>	16
43/45	Economy	01/04/2025	<i>Automotive, prove tecniche di una nuova dinamica (S.Luciano)</i>	17
7	L'A L'Automobile	01/04/2025	<i>PARLIAMOCI (D.Giudici)</i>	20
46/49	Quattroruote	01/04/2025	<i>PIANO D'(IN)AZIONE</i>	21
12/16	Uomini e Trasporti	01/04/2025	<i>Vertigini da altezza sul green</i>	25
18/26	Parts	01/04/2025	<i>Aftermarket, tra crisi e opportunita'</i>	29
28/30	Parts	01/04/2025	<i>IAM italiano 2024 in crescita</i>	35
32/33	Parts	01/04/2025	<i>Componentistica in prima fila</i>	38
65/66	Parts in Officina (Parts)	01/04/2025	<i>Trend</i>	40
12/18	Parts Truck	01/04/2025	<i>TRAINATI su (forse)</i>	42
20/22	Parts Truck	01/04/2025	<i>Nuovo RECORD per il comparto</i>	49
	Lastampa.it	01/04/2025	<i>Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024</i>	52
	Repubblica.it	01/04/2025	<i>Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024</i>	55
	Ilmattino.it	01/04/2025	<i>Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%, -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e</i>	57
	Ilmessaggero.it	01/04/2025	<i>Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%, -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e</i>	58
	IlsecoloXIX.it	01/04/2025	<i>Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024</i>	59
	Lautomobile.aci.it	01/04/2025	<i>Auto, dazi Usa imminenti: ecco come stanno le cose</i>	61
	Motori.ilmattino.it	01/04/2025	<i>Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%, -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e</i>	65
	CuneoCronaca.it	01/04/2025	<i>Filiera automotive: le imprese di Cuneo rispondono alle complessita' con fiducia</i>	67
	Ilgiornaledelpiemonteedellaliguria.it	01/04/2025	<i>Automotive: discussa a Cuneo la crisi del comparto</i>	69

Filiera automotive, le imprese di Cuneo rispondono alle complessità con consapevolezza e fiducia

Consapevolezza e velocità : sono le parole chiave emerse dal workshop Filiera automotive: sorvegliata speciale , organizzato lunedì 31 marzo da Confindustria Cuneo e Confartigianato Cuneo , con il patrocinio di Camera di Commercio Cuneo , nella Sala Michele Ferrero, presso la Casa degli Industriali. Una sala gremita, a testimonianza di quanto il tema sia sentito e centrale per il futuro della manifattura. Due concetti consapevolezza e velocità che sintetizzano l'approccio richiesto oggi alle imprese del settore: capacità di leggere il contesto e rapidità nell'adattarsi a un mercato in profonda trasformazione. I lavori sono stati aperti dai saluti del Sindaco di Cuneo, Patrizia Manassero , e introdotti dai Presidenti Giorgio Rolfo (Sezione Meccanica di Confindustria Cuneo) e Luca Crosetto (Confartigianato e Camera di Commercio Cuneo), che hanno evidenziato come il contesto attuale imponga ritmi e cambiamenti continui. Lo scossone generato dal Green Deal e dai potenziali effetti dei dazi internazionali rischia di destabilizzare ulteriormente gli scenari ma, come è stato sottolineato, per le imprese di Cuneo e del Piemonte esistono ancora spazi da occupare «Il convegno ha commentato il Presidente di Confindustria Cuneo, Mariano Costamagna ci lascia un altro messaggio: ciascuno è chiamato a fare la propria parte. All' Europa si chiede di definire regole sulla transizione verde più attente alle necessità delle imprese e di gestire con buon senso il delicato equilibrio commerciale con gli Stati Uniti. Le aziende, come stanno già facendo, devono investire sui processi interni, puntando con fiducia sul Made in Italy, il vero valore aggiunto, ovvero cultura industriale, qualità e competenze» I dati economici e gli scenari piemontesi sono stati illustrati da Giorgia Garola (Presidente di Amma), Gianmarco Giorda (Direttore generale di Anfia), Guido Bolatto (Segretario generale della Camera di commercio di Torino) e Marco Rosatello (Consigliere di Arproma). La tavola rotonda finale, moderata dal giornalista Andrea Bignami , ha visto confrontarsi Andrea Bartolomeo (Country Manager e Vice President di Mg Motor Italy), Giorgio Maria Bergesio (Vicepresidente della Commissione Industria del Senato), Michele Crisci (Presidente e AD di Volvo Car Italia e Presidente dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), Giovanni Crosetto (europarlamentare), Patrizia Paglia (Delegata di Confindustria Piemonte per l'Automotive), Andrea Tronzano (Assessore alle Attività Produttive della Regione Piemonte) e Oliver Zander (Direttore di Gesamtmetall). Prima della chiusura sono state mandate in onda le videointerviste realizzate presso le aziende Carbonteam, Rma Meccanica e Vincenti Officine Il quadro tracciato descrive un settore come un grande puzzle, in cui ogni attore istituzioni, costruttori, fornitori è chiamato a inserire il proprio tassello. I car maker dovranno puntare su piattaforme multi-energia per lasciare all'acquirente la libertà di scegliere. Le imprese, grazie anche al supporto di Regione e Governo, avranno l'opportunità di diversificare o entrare in nuovi mercati , a partire da quelli europei emergenti. All'Europa e all'Esecutivo nazionale si chiede uno sforzo concreto su temi come il costo dell'energia , la gestione dei dazi e la rapidità decisionale «È stato un momento di confronto e approfondimento prezioso, che ha ribadito un concetto essenziale: per guardare con fiducia al futuro servono consapevolezza, idee chiare e azioni rapide» hanno concluso gli organizzatori. La registrazione completa dell'evento è disponibile al seguente link: <https://tinyurl.com/5n8y3kdh>. Questo articolo proviene da Cuneo24.





HOME ECONOMIA

Auto, Anfia: A marzo -0,9% immatricolazioni Stellantis, quota mercato al 30,3%

01 Aprile 2025

A marzo "il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 52.128 immatricolazioni (-0,9%), con una quota di mercato del 30,3%". Lo comunica [Anfia](#).

"Nei primi tre mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 135.579 unità (-10,3%), con una quota di mercato del 30,5%. Sono cinque i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di marzo, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (12.951 unità), seguita, al terzo posto, da Jeep Avenger (4.957), che recupera una posizione rispetto al mese precedente, e, al quarto, da Citroen C3 (4.733). Infine, al quinto posto si colloca Peugeot 208 (4.856), che sale di tre posizioni, seguita, al decimo, da Opel Corsa (3.559)", evidenzia ancora [Anfia](#).



Ti potrebbe interessare anche



Norvegia, quasi dimezzata quota mercato Tesla nel trimestre: da 23% a 12%

01 Aprile 2025



Norvegia, quasi dimezzata quota mercato Tesla nel trimestre: da 23% a 12%

01 Aprile 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dazi, Vavassori (Anfia): Investimenti in loco possono mitigare i rischi

01 Aprile 2025

“L’impatto potenziale può essere elevato, poiché la nostra industria per sua natura richiede normative stabili e compatibili con i tempi di investimento di impianti industriali che non si possono spostare come una scrivania su ruote”. Lo dice Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, in merito all’impatto dei dazi che Donald Trump intende applicare da domani. Vavassori profila due scenari: “Il primo può prevedere che le attuali azioni dell’amministrazione Trump nei confronti di Messico e Canada si risolvano nella pratica in un nuovo accordo con i medesimi contenuti del vecchio Nafta e dell’attuale Usmca; in questo scenario non vi sarebbero modifiche significative alla situazione attuale. Nello scenario pessimistico, l’Amministrazione americana potrebbe decidere di affrontare e sostenere i danni provenienti da un inasprimento delle relazioni commerciali con i due Paesi confinanti. Questa sarebbe una sconfitta commerciale per tutti e tre i Paesi, e purtroppo ad oggi non è inverosimile”. Aggiunge ancora a Il Sole 24 Ore: “Per sua natura l’industria automotive obbliga i produttori di componenti a essere direttamente presenti con ricerca e sviluppo e stabilimenti nei mercati vitali e in crescita. Il Messico è uno di questi, sia per la robusta crescita del mercato nazionale, sia per l’importante apertura verso gli Stati Uniti. Investire in Messico quindi, per un’azienda europea della componentistica, non migliora direttamente la situazione in Europa ma costituisce un elemento di mitigazione importante del rischio complessivo del quale ogni buon imprenditore deve tenere conto”.



Ti potrebbe interessare anche



Auto, con caldo elettriche possono perdere fino a 30% autonomia

05 Agosto 2024 di Redazione

Emerge da uno studio di Recurrent, che ha esaminato dati reali di oltre 7.500 veicoli negli Usa



GREEN ECONOMY AGENCY

Trenitalia, Corradi: Non ci sono particolari criticità in investimenti all'estero

25 Settembre 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, Anfia: A marzo 172.223 immatricolazioni, +6,2% annuale

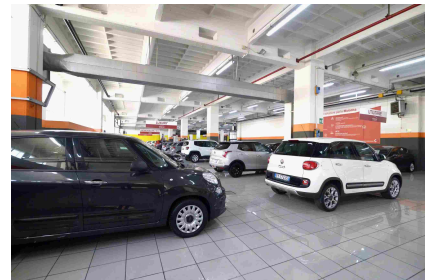
01 Aprile 2025

A marzo 2025, il mercato italiano dell'auto totalizza 172.223 immatricolazioni, con una variazione positiva del 6,2%, rispetto a marzo 2024, che aveva totalizzato 162.140 unità. Nel primo trimestre del 2024 i volumi complessivi si attestano a 443.906 unità, con un calo dell'1,6% rispetto a quelli di gennaio-marzo 2024.

Lo comunica [Anfia](#).



Ti potrebbe interessare anche



Auto, le immatricolazioni in Ue a gennaio

25 Febbraio 2025 di Redazione

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



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Inflazione, a marzo calo fino al

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

2,4% nell'eurozona

03 Aprile 2024 di Redazione

Lo rivelano le stime flash di Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione Europea



GREEN ECONOMY AGENCY

INFOGRAFICA INTERATTIVA Inflazione, dato italiano del caffè si ferma al 2,6% a marzo

10 Maggio 2024

A marzo 2024 il tasso di variazione annuo del prezzo al consumo del caffè nell'UE è stato del +1%, rispetto al +13,5% di marzo 2023



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

19 Settembre 2024 di Redazione

I dati Acea sul mercato



Inflazione, a novembre -0,1% mensile e +1,3% annuale in Italia

16 Dicembre 2024 di Redazione

I dati sono stati diffusi dall'Istat



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



Iscriviti alla newsletter di GEA

Privacy Policy. *

Iscriviti



GREEN ECONOMY AGENCY

Copyright © GEA - Green Economy Agency

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



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

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

AUTO ITALIA: ANFIA, MIGLIORA PERFORMANCE MERCATO, BALZO VETTURE ELETTRICHE

Il Sole
24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 apr - Il mercato dell'auto italiano "migliora la performance a marzo", ma "Il primo trimestre chiude comunque in territorio negativo rispetto ai volumi già risicati dello scorso anno. Ci auguriamo che il nostro mercato possa da ora in avanti consuntivare un progresso mensile da qui alla fine d'anno per recuperare almeno parzialmente il divario con il 2019, ancora del 20%". Così [l'Anfia](#) ha commentato i dati sulle immatricolazioni di marzo. "Mentre commentiamo il dato di mercato italiano, la Commissione europea ha finalmente trasmesso al Parlamento e al Consiglio la proposta di emendamento per il superamento delle multe alle Case auto previste per il 2025. Auspichiamo che le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile", ha detto Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#). Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di marzo in calo dell'11,4%, con una quota di mercato al 26,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. Nel cumulato trimestrale del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 16,4% e le auto diesel calano del 33,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,4% e del 10,1%.

Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%; nel cumulato crescono invece del 14,6%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) aumentano del 56,7% a marzo e rappresentano il 10,0% del mercato del mese (a marzo 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 51% e hanno una quota del 9,4% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi tre mesi del 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (Bev) hanno una quota del 5,5% nel mese e del 5,2% nel cumulato; le vendite incrementano del 76,7% a marzo e del 72,5% nel cumulato.

Ars

(RADIOCOR) 01-04-25 18:45:09 (0655) 5 NNNN

TAG

MERCATI BORSE COMMENTI POLITICA ISTITUZIONI UE
COMMISSIONE ITA

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

AUTO, MIT: 172.223 IMMATRICOLAZIONI

A MARZO, +6,22 RISPETTO A STESSO MESE 2024



(Teleborsa) - A marzo 2025 sono state immatricolate 172.223 autovetture a fronte delle 162.140 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,22%. I trasferimenti di proprietà sono stati 512.698 a fronte di 481.531 passaggi registrati a marzo 2024, con un aumento del 6,47%. Il volume globale

delle vendite mensili, pari a 684.921, ha interessato per il 25,14% vetture nuove e per il 74,86% vetture usate. Questi i dati comunicati dal **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

"Il primo trimestre dell'anno - rileva l'**UNRAE** - chiude con una flessione dell'1,6%, attestandosi a 443.906 immatricolazioni, contro le 451.320 di gennaio-marzo 2024, ma in pesante calo (-17,5%) rispetto al periodo pre-covid (2019). La quota di mercato delle auto elettriche pure (BEV) a marzo sale al 5,4%, in aumento rispetto al 5,0% di febbraio e rispetto al 3,3% di marzo 2024, periodo però penalizzato dall'attesa per l'avvio degli incentivi. Le auto ibride plug-in (PHEV) confermano la stessa quota di mercato di febbraio al 4,5%, in crescita rispetto al 3,5% di marzo 2024. Complessivamente, la quota delle auto elettrificate (ECV) a marzo 2025 sfiora il dieci per cento (9,9%). Con questi dati risulta evidente - fa notare UNRAE - come il percorso di transizione energetica stia proseguendo ancora molto lentamente".

"Nel cumulo trimestrale, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior - evidenzia **Anfia** - occupano, rispettivamente, la prima, sesta, settima e decima posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in settima posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger risulta il sesto modello più venduto, seguito da Fiat 500 all'ottavo posto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece al decimo posto".

"Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21)" commenta il **presidente di Anfia Roberto Vavassori**. Intanto, la Commissione europea ha trasmesso al Parlamento e al Consiglio la modifica sulle multe alle case d'auto e **Anfia** auspica che "le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile. Vicende surreali come questa - sottolinea **Vavassori** - ci dimostrano come purtroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità". Secondo **Anfia** serve "un piano di portata pan-europea e di durata decennale che abbia l'obiettivo di decarbonizzare la mobilità in maniera assai più consistente di qualsiasi

provvedimento oggi in discussione, anche quelli al 2035". Ad oggi, il parco circolante europeo, così come quello italiano, "registra un'anzianità media di circa 12,5 anni, con elevati rischi di sinistrosità e certezza di inquinamento". Bisogna quindi "incentivare il ricambio del parco circolante europeo, e quindi anche quello italiano, mediante aiuti finanziari e fiscali ben congegnati sostenendo i prodotti e la componentistica Made in Europe ecocompatibili è per noi la via maestra per coniugare concretamente la responsabilità ambientale con quella industriale, mantenendo occupazione di alta qualità e rispondendo con i fatti ai blocchi commerciali che provengono da diversi Paesi".

"Una rondine non fa primavera, ma una rondine per il mercato dell'auto in marzo è comunque arrivata. Le immatricolazioni di autovetture, dopo sette mesi di cali, hanno fatto registrare in marzo una crescita del 6,2% toccando quota 172.223 che non è però sufficiente per portare in positivo il primo trimestre dell'anno - afferma **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor** -. La questione che si pone è però se alla rondine di marzo ne seguiranno altre o se la crescita di marzo è soltanto un rimbalzo. Dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta nei giorni scorsi dal Centro Studi Promotor emerge che nel mese scorso vi è stato effettivamente un rimbalzo, ma il quadro del mercato italiano dell'auto resta critico. Per il 39% dei concessionari interpellati l'affluenza nelle show room è stata bassa e nei prossimi mesi per il 74% degli interpellati le vendite si manterranno stabili sui bassi livelli attuali e per il 16% la situazione potrebbe addirittura peggiorare". "D'altra parte - prosegue Quagliano - proiettando il risultato dei primi tre mesi sull'intero anno e tenendo conto della stagionalità delle vendite, si ottiene una stima di 1.436.818 immatricolazioni nell'intero 2025 con un calo sul 2024 del 7,8% e con un calo di ben il 25% sui livelli ante-crisi, cioè sul livello di 1.916.951 immatricolazioni del 2019. Non si vede quindi come il mercato potrebbe ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi".

"La decisione degli Stati Uniti di imporre dal 2 aprile dazi del 25% sulle importazioni di veicoli prodotti all'estero" desta grande preoccupazione nel settore - sottolinea **Michele Crisci, presidente di Unrae - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri** -. Dalle dichiarazioni odierne della Presidente Von der Leyen emerge che, pur mantenendo l'obiettivo di una soluzione negoziale, la Commissione Europea sta valutando con i capi di Stato e di Governo europei un piano di contromisure immediate volte a colpire specifici prodotti statunitensi, garantendo al contempo un impatto minimo sull'economia europea. Una guerra commerciale di questo tipo penalizzerà tutti: le Case automobilistiche globali e i consumatori sia americani che europei. Come già richiesto anche dall'Acea, l'Unrae auspica che si trovino rapidamente soluzioni negoziali, anche alla luce degli ingenti investimenti delle Case automobilistiche europee negli Stati Uniti, che contribuiscono alla creazione di posti di lavoro, alla crescita economica e al gettito fiscale di quel Paese. Venendo poi alle tematiche più strettamente di competenza nazionale, durante il Tavolo Automotive tenutosi al Mimit il 14 marzo scorso, l'Unrae ha presentato alcune proposte concrete per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni, con particolare attenzione allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica. "Abbiamo chiesto al Ministro Urso di promuovere un Tavolo interministeriale per affrontare con la massima urgenza la revisione della fiscalità delle auto aziendali, partendo dal trattamento penalizzante per le imprese in termini di detraibilità, deducibilità e ammortamento, ma considerando anche le recenti modifiche al fringe benefit, che contraddicono il principio di neutralità tecnologica e rischiano di creare impatti negativi sul mercato" ha concluso Crisci.

(TELEBORSA) 01-04-2025 20:01



Martedì 1 Aprile 2025, ore 21.09



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: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024

Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024

I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 512.698 (+6,47%)

Economia 01 aprile 2025 - 20.01



(Teleborsa) - A marzo 2025 sono state immatricolate 172.223 autovetture a fronte delle 162.140 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,22%. I trasferimenti di proprietà sono stati 512.698 a fronte di 481.531 passaggi registrati a marzo 2024, con un aumento del 6,47%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 684.921, ha interessato per il 25,14% vetture nuove e per il 74,86% vetture usate. Questi i dati comunicati dal **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

"Il primo trimestre dell'anno – rileva l'**UNRAE** – chiude con una flessione dell'1,6%, attestandosi a 443.906 immatricolazioni, contro le 451.320 di gennaio-marzo 2024, ma in pesante calo (-17,5%) rispetto al periodo pre-covid (2019). La quota di mercato delle auto elettriche pure (BEV) a marzo sale al 5,4%, in aumento rispetto al 5,0% di febbraio e rispetto al 3,3% di marzo 2024, periodo però penalizzato dall'attesa per l'avvio degli incentivi. Le auto ibride plug-in (PHEV) confermano la stessa quota di mercato di febbraio al 4,5%, in crescita rispetto al 3,5% di marzo 2024. Complessivamente, la quota delle auto elettrificate (ECV) a marzo 2025 sfiora il dieci per cento (9,9%). Con questi dati risulta evidente – fa notare UNRAE – come il percorso di transizione energetica stia proseguendo ancora molto lentamente".

"Nel cumulato trimestrale, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior – evidenzia l'**Anfia** – occupano, rispettivamente, la prima, sesta, settima e decima posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in settima posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger risulta il sesto modello più venduto, seguito da Fiat 500 all'ottavo posto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece al decimo posto".

"Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21)" commenta il **presidente di Anfia Roberto Vavassori**. Intanto, la Commissione europea ha trasmesso al Parlamento e al Consiglio la modifica sulle multe alle case d'auto e l'**Anfia** auspica che "le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile. Vicende surreali come questa – sottolinea **Vavassori** – ci dimostrano come

Argomenti trattati

Stati Uniti (98) · Trasporti (104) · Unrae (2) · MIT (189) · Peugeot (1) · Infrastrutture (91)

Altre notizie

- ▶ Stati Uniti, richieste sussidi disoccupazione in crescita a 223 mila unità
- ▶ USA, Challenger: record di licenziamenti a febbraio, pesano azioni DOGE
- ▶ Eurozona, inflazione marzo cala al 2,2%
- ▶ Unrae, il mercato dei trainati rialza la testa a febbraio (+18,2%)
- ▶ Dazi, Trump concede un mese esenzioni a industria auto
- ▶ MEF, a marzo fabbisogno di 24,4 miliardi di euro

Seguici su Facebook

Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

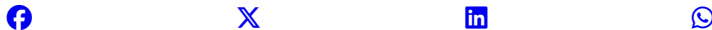
089849

putroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità". Secondo **ANFIA** serve "un piano di portata pan-europea e di durata decennale che abbia l'obiettivo di decarbonizzare la mobilità in maniera assai più consistente di qualsiasi provvedimento oggi in discussione, anche quelli al 2035". Ad oggi, il parco circolante europeo, così come quello italiano, "registra un'anzianità media di circa 12,5 anni, con elevati rischi di sinistrosità e certezza di inquinamento". Bisogna quindi "incentivare il ricambio del parco circolante europeo, e quindi anche quello italiano, mediante aiuti finanziari e fiscali ben congegnati sostenendo i prodotti e la componentistica Made in Europe ecocompatibili è per noi la via maestra per coniugare concretamente la responsabilità ambientale con quella industriale, mantenendo occupazione di alta qualità e rispondendo con i fatti ai blocchi commerciali che provengono da diversi Paesi".

"Una rondine non fa primavera, ma una rondine per il mercato dell'auto in marzo è comunque arrivata. Le immatricolazioni di autovetture, dopo sette mesi di cali, hanno fatto registrare in marzo una crescita del 6,2% toccando quota 172.223 che non è però sufficiente per portare in positivo il primo trimestre dell'anno – afferma **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor** –. La questione che si pone è però se alla rondine di marzo ne seguiranno altre o se la crescita di marzo è soltanto un rimbalzo. Dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta nei giorni scorsi dal Centro Studi Promotor emerge che nel mese scorso vi è stato effettivamente un rimbalzo, ma il quadro del mercato italiano dell'auto resta critico. Per il 39% dei concessionari interpellati l'affluenza nelle show room è stata bassa e nei prossimi mesi per il 74% degli interpellati le vendite si manterranno stabili sui bassi livelli attuali e per il 16% la situazione potrebbe addirittura peggiorare". "D'altra parte – prosegue Quagliano – proiettando il risultato dei primi tre mesi sull'intero anno e tenendo conto della stagionalità delle vendite, si ottiene una stima di 1.436.818 immatricolazioni nell'intero 2025 con un calo sul 2024 del 7,8% e con un calo di ben il 25% sui livelli ante-crisi, cioè sul livello di 1.916.951 immatricolazioni del 2019. Non si vede quindi come il mercato potrebbe ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi".

"La decisione degli Stati Uniti di imporre dal 2 aprile dazi del 25% sulle importazioni di veicoli prodotti all'estero "desta grande preoccupazione nel settore – sottolinea **Michele Crisci, presidente di Unrae - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri** –. Dalle dichiarazioni odierne della Presidente Von der Leyen emerge che, pur mantenendo l'obiettivo di una soluzione negoziale, la Commissione Europea sta valutando con i capi di Stato e di Governo europei un piano di contromisure immediate volte a colpire specifici prodotti statunitensi, garantendo al contempo un impatto minimo sull'economia europea. Una guerra commerciale di questo tipo penalizzerà tutti: le Case automobilistiche globali e i consumatori sia americani che europei. Come già richiesto anche dall'Acea, l'Unrae auspica che si trovino rapidamente soluzioni negoziali, anche alla luce degli ingenti investimenti delle Case automobilistiche europee negli Stati Uniti, che contribuiscono alla creazione di posti di lavoro, alla crescita economica e al gettito fiscale di quel Paese. Venendo poi alle tematiche più strettamente di competenza nazionale, durante il Tavolo Automotive tenutosi al Mimit il 14 marzo scorso, l'Unrae ha presentato alcune proposte concrete per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni, con particolare attenzione allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica. "Abbiamo chiesto al Ministro Urso di promuovere un Tavolo interministeriale per affrontare con la massima urgenza la revisione della fiscalità delle auto aziendali, partendo dal trattamento penalizzante per le imprese in termini di detraibilità, deducibilità e ammortamento, ma considerando anche le recenti modifiche al fringe benefit, che contraddicono il principio di neutralità tecnologica e rischiano di creare impatti negativi sul mercato" ha concluso Crisci.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Auto, Unrae: a gennaio cresce il mercato di seconda mano (+2,2%)
- ▶ Auto, a febbraio ancora in calo le vendite in Ue (-3,4%)
- ▶ Farmacosmo, Integrae SIM subentra a MIT SIM come Specialist
- ▶ Auto, immatricolazioni flettono anche a febbraio



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Costume e società
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Indicazioni di trading

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Accade Oggi

VIDEO

Il Punto sulle Commodities
Buongiorno dalla Borsa
1 minuto in Borsa
Focus sugli ETF
Notizie dal Forex
Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettificazione
Corporate Actions

L'intervista

Roberto Vavassori

«L'investimento in loco può mitigare il rischio dazi»

L'impatto dei dazi di Trump potrebbe essere elevato ma non drammatico. Investire in Messico è un « elemento di mitigazione del rischio complessivo ». Tuttavia si possono prefigurare scenari più o meno ottimistici. È questa in sintesi la posizione di Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica.

Dottor Vavassori, l'atteggiamento di Trump, "stop and go", sui dazi, genera incertezza. Quale sarà l'impatto nel vostro settore?

L'impatto potenziale può essere elevato, poiché la nostra industria per sua natura richiede normative stabili e compatibili con i tempi di investimento di impianti industriali che non si possono spostare come una scrivania su ruote.

È possibile elaborare due scenari, uno più ottimistico e uno più pessimistico? Quali sono?

Sì, a nostro parere è possibile. Il primo può prevedere che le attuali azioni dell'amministrazione Trump nei confronti di Messico e Canada si risolvano nella pratica in un nuovo accordo con i medesimi contenuti del vecchio Nafta e dell'attuale Usmca; in questo scenario non vi sarebbero modifiche significative alla situazione attuale. Nello scenario pessimistico, l'Amministrazione americana potrebbe decidere di affrontare e sostenere i danni provenienti da un inasprimento delle relazioni commerciali con i due Paesi

confinanti. Questa sarebbe una sconfitta commerciale per tutti e tre i Paesi, e purtroppo ad oggi non è inverosimile.

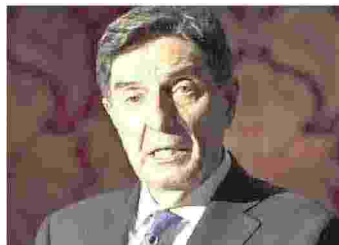
La crisi del settore componentistico in Europa è drammatica. L'interesse per il Messico potrebbe essere quindi notevole: tuttavia il settore lavora "local-for-local", quindi come si configura l'interesse per un altro Paese/continente?

Per sua natura l'industria automotive obbliga i produttori di componenti a essere direttamente presenti con ricerca e sviluppo e stabilimenti nei mercati vitali e in crescita.

Il Messico è uno di questi, sia per la robusta crescita del mercato nazionale, sia per l'importante apertura verso gli Stati Uniti. Investire in Messico quindi, per un'azienda europea della componentistica, non migliora direttamente la situazione in Europa ma costituisce un elemento di mitigazione importante del rischio complessivo del quale ogni buon imprenditore deve tenere conto.

— R.D.R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roberto Vavassori. Presidente **Anfia**



Automotive tra sfide e speranze del futuro

CUNEO

Servizio a pagina 7

IL CONVEGNO HA RADUNATO GLI STAKEHOLDER DEL SETTORE

Automotive: discussa a Cuneo la crisi del comparto

Una mattinata di lavori presso la sede di Confindustria: green deal, Cina e USA osservati speciali

Valentina Sandrone

■ Filiera automotive: sorvegliata speciale. È questo l'evento che si è tenuto nella mattinata di ieri in Confindustria Cuneo. Un titolo quanto mai esaustivo, che ha permesso fin da subito di comprendere la delicatezza del tema, dove il protagonista è appunto il comparto dell'autoveicolo, uno dei settori trainanti dell'economia italiana e piemontese, particolarmente colpito dalla congiuntura politico-economica degli ultimi anni.

Lo stato di salute attuale dell'auto, come evidenziato dal moderatore, il giornalista Andrea Bignami, sta attraversando una crisi che va oltre le crisi cicliche e che si innesta su fattori maggiormente complessi.

Dopo i saluti della sindaca di Cuneo Patrizia Manassero, i lavori della giornata sono entrati nel vivo con gli approfondimenti di alcuni esperti.

Giorgio Rolfi, presidente della sezione meccanica di Confindustria Cuneo, ha evidenziato come si siano verificati cali di produzione dell'11,3 % nel 2024 e come si sia registrato un inizio 2025 già particolarmente dif-

ficile, anche a causa delle perdite di fette di mercato, pari al 12% in Europa e con il picco spaventoso di -30% in Italia. Il mercato dell'auto sta in realtà vivendo una crescita a livello globale, crescita che però non interessa l'Italia e l'Europa, dove questo settore arranca.

Di pari avviso è stato Luca Crosetto, intervenuto quale presidente di Confartigianato e della CCIAA di Cuneo. In una Provincia come la Granda, dove esportazioni nello scorso anno sono comunque cresciute considerevolmente e hanno raggiunto la cifra degli 11 miliardi, l'automotive ha comunque creato un'importante strascico di difficoltà. Il cuneese è comunque in una situazione rosea rispetto al resto di buona parte del Paese e rispetto alle province piemontesi, in particolare in confronto a Torino, dove le conseguenze della crisi dell'auto si stanno facendo sentire pesantemente, ma questo non significa che possiamo «sederici sugli allori».

L'analisi tecnico-economica è poi stata affidata a Gianmarco Giorda dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), a Guido Bolatto, se-

gretario generale della CCIAA Torino, e a Marco Rosatello, consigliere Arproma (Associazione revisori produttori macchine agricole). Il settore risulta chiaramente in sofferenza. In una Regione che vede 713 imprese automotive, ponendosi prima in Italia per questo settore, e per un totale di 20 miliardi di indotto e di 56000 addetti, le contrazioni di mercato sono inevitabilmente un grave danno. Per questo, come ricordato da Rosatello, è opportuno diversificare e andare a sviluppare ricerca e produzione meccanica anche in settori limitrofi o assimilabili, quale quello delle macchine agricole, settore di cui l'Italia è leader nel mercato internazionale.

I tre grandi filoni problematici per l'automotive, come emerso dalle digressioni, sono il green deal, l'espansione industriale di mercati precedentemente considerati «marginali», in particolare la Cina, e da qualche settimana i dazi statunitensi.

I timori legati a queste tre macrotematiche sono stati confermati anche durante la tavola rotonda che ha visto coinvolti l'assessore regionale alle Attività produttiva, il

senatore Giorgio Maria Bergesio, la delegata Confindustria Piemonte per l'automotive, Patrizia Paglia, e, connessi da remoto, Andrea Bartolomeo, country manager e vicepresidente MG Motors Italy, Oliver Zander, direttore Gesamtmetall, Michele Crisic, presidente e AD di Volvo Italia e presidente dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri e l'eurodeputato Giovanni Crosetto.

La transizione ecologica, attualmente prevista al 100% per il 2035, deve essere graduale e graduata da norme né improvvise, né modificate o applicate in tempi non consoni con la necessità di rapidità dell'azione delle imprese. Inoltre, sempre di più si punta sulla neutralità tecnologica, e cioè sull'applicazione libera di tecnologie ritenute atte allo scopo, senza che produttori e consumatori debbano per forza adottare strumentazioni non idonee ai singoli casi e ai desideri degli utenti. Per una transizione ecologia effettiva e in grado di garantire i posti di lavoro, poi, bisogna invertire il trend e ridurre il costo delle auto elettriche, attualmente stimato il 40% in più rispetto a quelle a carburante.

Allo stesso modo, le diffi-

coltà che i dazi pongono nell'esportare materiali e componenti degli autoveicoli verso il mercato USA, da sempre molto vicino all'Europa e, segnatamente, all'Italia, va a minare uno dei fondamenti della produzione auto: la sua globalizzazione e internazionalizzazione.

Infine, la grande fetta di mercato cinese sta cambiando le carte in tavola. La crisi dell'automotive, molto prima del green deal, come ricordato da Crisci, è avvenuta quando le imprese europee hanno ceduto ingenti fette di produzione ad altri

mercati, e nello specifico proprio alla Cina. Gli acquirenti cinesi però oggi sono votati all'acquisto di mezzi prodotti dai loro stessi marchi, dalle loro case automobilistiche, e sono stati precoci e decisamente più pronti rispetto alla transizione e alla sostenibilità. Quando, infatti, nel lontano 2008 l'Europa ha lanciato la prima iniziativa di transizione ecologica, la Cina ha affrontato questo come una sfida per raggiungere e, forse, superare il Vecchio Continente. Così facendo, con uno sforzo economico immane e con

concreto impegno governativo, il Dragone ha avviato produzioni all'avanguardia, ormai quasi totalmente in grado di competere con l'Occidente.

Ma qual è allora la ricetta per uscire dalla crisi? Innanzitutto, come ricordato dal senatore Bergesio, serve la serietà e la volontà di investire da parte delle giga-factory dell'automotive. È poi necessario che la politica, soprattutto quella europea, stia al passo con i tempi richiesti dall'industria, tempi snelli e veloci. Infine, la politica locale può supportare

produttori e imprenditori con finanziamenti, fondi e con accordi con il sistema bancario in grado di aiutare le filiere produttive.

In Europa il Pil legato alla ricerca e all'innovazione dell'automotive è pari a 72 miliardi di euro, quasi il doppio di quello prodotto dal settore medico-farmaceutico. La ricetta univoca forse non c'è, ma quel che è certo è che serve un'azione congiunta di decision-maker, produttori e consumatori affinché questo patrimonio di know-how tecnico, di posti di lavoro e di distribuzione di ricchezza non vada perduto a fronte di agguerriti mercati emergenti.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'INTERVENTO

Gianmarco Giorda

“In Europa manca l'idea di neutralità tecnologica”

Il direttore Anfia: “Sbagliato aver puntato soltanto sul motore elettrico”

«L' a tempesta è diventata uno tsunami. Crisi del mercato in Europa, crollo della produzione in Italia, transizione verso l'elettrico in affanno, leadership della Cina, dazi americani. La filiera automotive sta soffrendo e nel nostro Paese, la situazione è molto difficile». Gianmarco Giorda è direttore generale dell'Anfia (Associazione nazionale Filiera industria automobilistica) che rappresenta oltre 520 aziende. Al convegno di Confindustria Cuneo ha descritto il bilancio drammatico del settore, partendo dai numeri del periodo dal 2019 pre-Covid al 2024. Positiva la produzione globale di autoveicoli, (da 93 a 95,7 milioni, + 3%), trainata dalla Cina con 31,5 milioni di unità (oltre 5 milioni in più del 2019) pari al 32,9% del mercato mondiale. L'Europa ha invece perso 3 milioni di veicoli venduti in meno, l'Italia un milione.

«L'anno scorso, il punto più basso degli ultimi 50 anni, con poco più di 300 mila autoveicoli prodotte». Impietose le percentuali nazionali: un -32,3% nel 2024 sul 2023, che peggiora con un -35,4% sul 2019. Il mercato è debole, subisce gli operatori extraeuropei, soprattutto cinesi, con le loro auto elettriche, ma anche a motore endotermico. «Le immatricolazioni non vanno assolutamente bene» e il primo bimestre 2025 in Italia ha confermato l'andamento negativo degli ultimi mesi, con 271.638 auto nuove vendute: flessione del 6,1% rispetto allo stesso periodo 2024, ma con un pesante -21% rispetto al 2019. Non va meglio nella Granada, che ha registrato la più brutta percentuale tra le province piemontesi: -19,7%,



Un momento del convegno ieri a Cuneo



GIANMARCO GIORDA
DIRETTORE GENERALE
DELL'ANFIA

Dobbiamo affrontare questa transizione con coraggio determinazione e molto pragmatismo

quasi quattro volte peggio della media regionale (-5,1%). «C'è un tema di competitività - ha sottolineato -. Abbiamo costi di produzione superiori agli altri Paesi europei. In Spagna l'energia costa il 40% in meno e c'è una maggiore flessibilità del lavoro». La transizione verso la mobilità elettrica non decolla: in Italia le auto zero emissioni sono ferme al 4% del parco circolante, in Spagna al 5,1%, in Gran Bretagna al 18%, in Francia al 17,1%, in Germania al 13%.

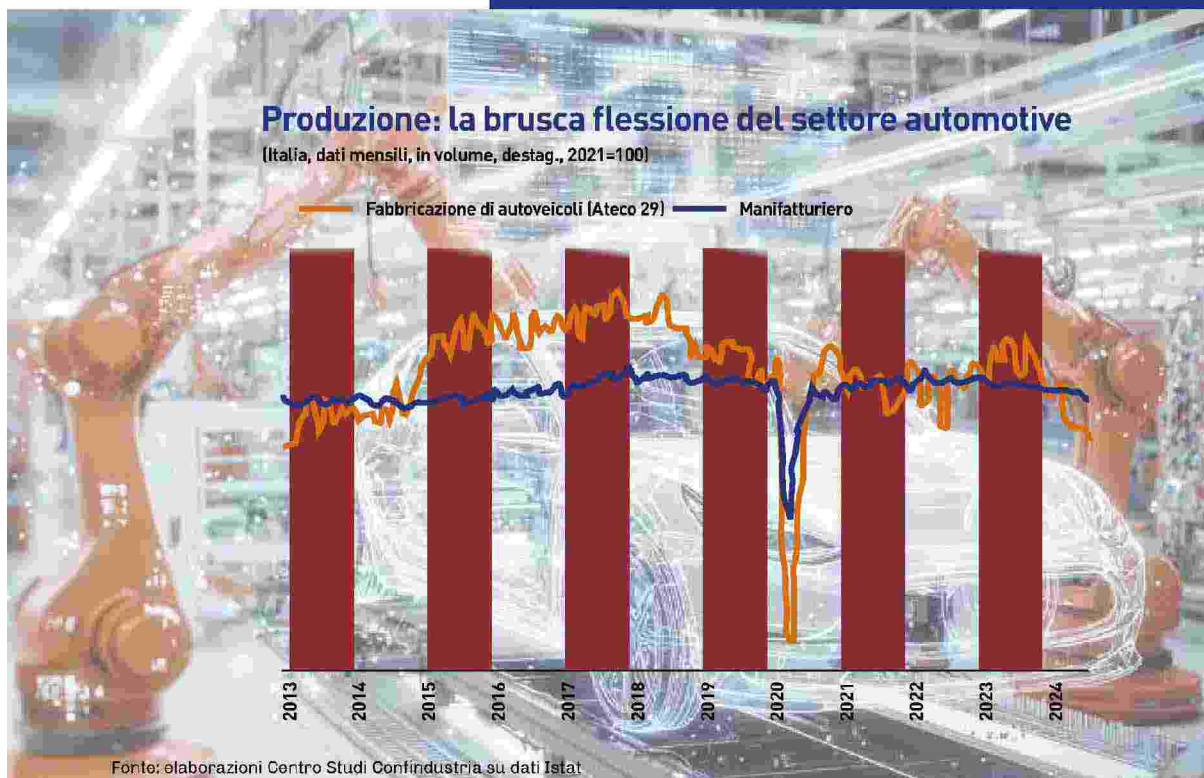
«Se non vengono sussidiate e incentivate, le auto elettriche hanno una differenza di prezzo notevole rispetto alle endotermiche, i costi disincentivano l'acquisto - ancora Giorda -. Nei Paesi scandinavi, come in Norvegia, il mercato è cresciuto

con forti incentivi, portando l'elettrico a essere più conveniente dei veicoli a combustione». Buona parte dei Paesi non riuscirà a rispettare gli obiettivi di riduzione al 15% delle emissioni di Co2 sui veicoli nel 2025, con seri dubbi di arrivare allo zero emissioni nel 2035. Dare però la colpa della crisi solo alla transizione «non è corretto» - ha osservato il direttore Anfia - è stata gestita male, sono stati fatti errori, come puntare su un unico tipo di motorizzazione, cioè l'elettrico. Manca ancora, a livello europeo, il concetto di neutralità tecnologica». Preoccupano la Cina («Nel 2023 ha esportato 438.034 auto elettriche in Europa, per 9,7 miliar-

“Sono sicuro che le aziende piemontesi sapranno essere competitive”

di) e i dazi americani al 25% su motori, trasmissioni, parti del gruppo propulsore e componenti elettrici (6 miliardi di export dall'Italia agli Stati Uniti). Ma nel messaggio conclusivo, Giorda è positivo: «Dobbiamo affrontare questa transizione con coraggio, determinazione e molto pragmatismo. L'elettrificazione non è solo una necessità, ma un'opportunità per costruire un futuro migliore, più sostenibile e competitivo. L'Anfia sta lavorando su più fronti: energia, ricerca e sviluppo, ammortizzatori sociali. Le aziende italiane e piemontesi devono affrontare le sfide con creatività e resilienza. Sono sicuro che riusciranno a essere competitive e di successo anche nei prossimi anni». MT.B. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



WORKSHOP
MOBILITY

AUTOMOTIVE, PROVE TECNICHE DI UNA NUOVA DINAMICA

La Lombardia da inizio anno ha assunto la guida dell'Automotive Regions Alliance (Ara), l'Alleanza tra le 36 regioni europee impegnate ad agevolare la transizione dell'industria automobilistica e dell'indotto tutelando, allo stesso tempo, aziende, competenze e posti di lavoro

di Sergio Luciano

Se la Commissione Ursula-2 ha mitigato il demenziale patibolo sanzionatorio contro le case automobilistiche che avessero sfiorato i limiti alle emissioni quest'anno; se si è riaperto il dibattito politico, in Europa e in Italia, sui sussidi all'acquisto di automobili; se si riparla di "neutralità tecnologica" come criterio guida per il disinquinamento nella mobilità... una gran parte del merito va riconosciuta alla **Regione Lombardia**, dove insistono - nell'indotto auto - circa 30 mila imprese con 100 mila lavoratori.

È stata di **Guido Guidesi**, assessore alle attività produttive della Regione Lombardia, l'iniziativa di porsi al centro di questo poligono di guai che è diventato, per le visioni allucinate dell'ex vicepresidente della **Commissione Europea Frans Timmermans** e per il "Green Deal" che ne derivò, l'automotive europeo; e una specie di "miracolo" ha fatto sì che, in un'Europa che perde i pezzi e finge di accordarsi solo sul riarmo, le regioni dell'automotive, non solo tutte quelle italiane ma anche le altre - tedesche, francesi, spagnole - siano riuscite a far blocco.

È stata una specie di "prova generale" della possibile nuova dinamica democratica da

> WORKSHOP MOBILITY

collaudare in Europa per risolvere i problemi comuni dando nuova linfa a un'istituzione unitaria estenuata. Per questo oggi Regione Lombardia spinge sulla politica industriale e sulla necessità di rinsaldare le alleanze istituzionali, a livello italiano ed europeo, per difendere il tessuto produttivo, le imprese, i lavoratori e le famiglie. E in quest'ottica va letto il vertice della 'Cabina Economica del Nord Ovest' convocato a Brescia dall'assessore Guidesi, per parlare del futuro dell'Automotive con gli omologhi esponenti di Piemonte e Liguria, Andrea Tronzano e Alessio Piana, e i maggiori rappresentanti italiani ed europei delle associazioni specializzate.

La Lombardia da inizio anno ha assunto la guida dell'**Automotive Regions Alliance (Ara)**, l'Alleanza tra le 36 regioni europee impegnate ad agevolare la transizione dell'industria automobilistica e dell'indotto tutelando, allo stesso tempo, aziende, competenze e posti di lavoro. Dal lavoro collettivo è nato il Manifesto, firmato sostanzialmente da tutti i

principali stakeholder del settore, fornito già alla precedente Commissione europea per ribadire la necessità della 'neutralità tecnologica' nella decarbonizzazione dell'automotive, senza limitarla più al solo elettrico.

La proposta iniziale, di Regione Lombardia, ha dovuto scontrarsi con l'originario "pensiero unico" che imperava nel settore. Oggi il giudizio è enormemente cambiato, la stragrande maggioranza degli addetti ai lavori concorda con la tesi lombarda e soprattutto il mercato ha decretato inequivocabilmente la volontà di essere lasciato libero di scegliere.

L'azione di 'lobby istituzionale' promossa dalla Lombardia ha coinvolto regioni italiane ed europee di diverso colore politico per salvaguardare un comparto fondamentale nell'economia del Continente, che solo a livello lombardo vale un fatturato totale di oltre 40 miliardi di euro.

Nelle scorse settimane, con diverse missioni a Bruxelles, Guidesi ha intensificato il dialogo con la Commissione Europea, fino all'epilogo



GUIDO GUIDESI

positivo, con la presentazione da parte della Von der Leyen del nuovo Regolamento Europeo per il settore Automotive.

Per Guidesi si tratta di «un'apertura nei confronti di un settore in sofferenza ma che non basta per arginare il declino e mantenere la competitività sullo scenario internazionale». L'assessore lombardo, al cospetto della platea autorevole radunata a Brescia, ha spiegato come sia necessario cambiare ulteriormente

IN ORDINE SPARSO VERSO UN FUTURO ANCORA DA SCRIVERE

di Franco Oppedisano

Come sta andando il settore auto in Italia? Male, per non dire malissimo. Secondo i dati Istat, a dicembre l'indice della produzione automotive è in flessione del 36,6% rispetto a dicembre 2023 e del 3,5% rispetto al mese precedente. Nel cumulato annuale del 2024 il decremento del 22,7%. Entrando nei dettagli, la produzione di autoveicoli è in calo del 43,4% nel mese e del 29,1% nel cumulato, quella di parti e accessori è in calo del 33,5% nel mese e del 20,5% nel cumulato. Solo le carrozzerie danno segni di vita: il calo è del 17,5% nel mese, ma si registra un incremento del 5,5% nel cumulato.

Il fatturato del settore registra una variazione negativa del 14,3% nel mese, con un decremento sia delle commesse del mercato interno (-17%) che di quelle estere (-11,4%). Nel cumulato del 2024, il fatturato è in calo del 14,7% (conseguente al calo del 16,9% nel mercato interno e al calo del 12,6% sul mercato estero). In particolare, la fabbricazione di autoveicoli genera un fatturato complessivo in calo del 13,8% a dicembre 2024 e in diminuzione del 15,9% nel cumulato. Infine, la fabbricazione di parti per autoveicoli e loro motori genera un fat-

turato in flessione del 18% nel mese, con il fatturato in decremento del 27,3% verso il mercato interno e dell'8,1% verso i mercati esteri. Nel cumulato del 2024, quest'ultimo cala del 14,4% (-24,3% per il mercato interno e -2,3% per l'export).

La fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è quella che va meno peggio: il calo è dell'1,5% nel mese (+12,8% sul mercato interno e -24,5% su quello estero) e dello 0,7% nel cumulato, con -1,9% sul mercato interno e +1,1% su quello estero.

Questo drastico calo nel 2024 ha riportato il settore autoveicoli italiano su livelli produttivi molto più bassi rispetto a quelli del 2019 (-27,5%), temporaneamente recuperati solo nel 2023. Ma i livelli del 2019 già scontavano due anni di flessione, rispetto al picco toccato nel 2017 (-12,4%). Dunque, nel 2024 il settore è crollato a circa il livello di produzione di inizio 2013.

Per avere una misura dell'importanza del settore in Italia, si può guardare ai dati Istat di Contabilità Nazionale annuale: la produzione del settore autoveicoli nel nostro Paese è pari a 63 miliardi di euro, il valore aggiunto creato è di 15 miliardi, l'occupazione

di 170mila unità (dati 2021, ultimo anno disponibile).

Intanto continua la flessione anche del mercato autoveicoli italiano: nel mese di febbraio le immatricolazioni si sono attestate a 137.922 unità, quasi 9.300 vetture in meno rispetto alle 147.170 di febbraio 2024 (un calo del 6,3%). Il primo bimestre dell'anno si è chiude quindi con 271.638 immatricolazioni, in calo del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, ma con un pesante -21,0% rispetto al 2019. Le auto comprate in Italia nel 2024 sono stata poco più di 1,5 milioni, un dato lontanissimo dal record quasi 2,5 milioni del 2007 e anche dalla media degli ultimi 35 anni di poco inferiore ai 2 milioni di veicoli. Dal 1990 a oggi, solo in sei occasioni in Italia si sono vendute meno automobili di quelle immatricolate nel 2024. E il futuro è tutto da scrivere. Cambiano regole e scenari economici, mentre le brutte notizie devono ancora arrivare. I dazi sulle auto europee promessi da Donald Trump colpiranno la produzione, ma soprattutto gli investimenti di aziende che hanno drenato tutte le risorse per riuscire a seguire le innovazioni del settore.

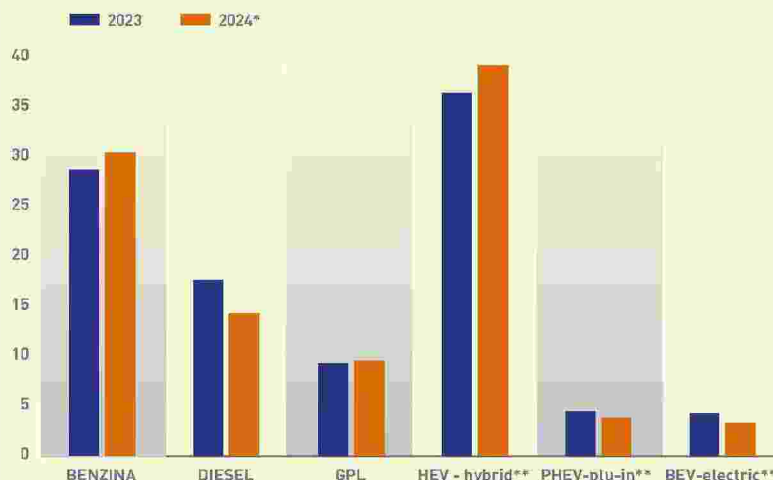


il regolamento europeo per dare concretezza alla 'neutralità ecologica'. Il concetto del 'solo elettrico' resta un assist incredibile ai cinesi. Abbiamo attivato un lavoro di squadra che ha portato a riaprire il dibattito, ma non dobbiamo fermarci. La Commissione Europea ha fatto un passo avanti, ma la battaglia per salvare l'industria europea dell'Automotive deve continuare». La Lombardia, si è evinto chiaramente anche a Brescia, continuerà la sua battaglia per evitare quello che per Guidesi «sarebbe un clamoroso suicidio economico».

È presto per cantare vittoria, infatti. Le autorità di un'Europa sostanzialmente non democratica, dove comanda una tecnostuttura elefantica mai eletta da nessuno, che tiene in sua balia il Parlamento e gli stessi commissari, indotti dalle dinamiche reali a riferirsi ai rispettivi governi e non certo alla presidente... sono interlocutori caotici e inaffidabili: non garantiscono proprio nulla. Per ora si può ragionevolmente sperare che almeno per il 2025 quei 15 miliardi di multe che si profilavano a carico delle case automobilistiche europee non saranno pretesi, e lo si deve essenzialmente alla Commissione Guidesi. Ma il passo avanti compiuto non basta a salvare l'industria dell'Automotive europea, per cui bisogna che il "rinsavimento" prosegua e la politica europea cambi più profondamente. Nel 2023, la produzione di autoveicoli nell'Unione Europea si è attestata a 12 milioni di unità, pari a circa la metà della capacità produttiva teorica del continente. Nel 2024, in Italia sono state immatricolate 1.577.751 auto-

Le ibride prime per immatricolazioni nel mercato italiano

(Quota % sul totale delle nuove immatricolazioni, 2023 e 2024*)



*I dati per il 2024 si riferiscono ai primi 8 mesi dell'anno.

** I veicoli HEV sono ibridi (dotati sia di un motore termico che elettrico) con una batteria che si ricarica solo in fase di decelerazione e frenata, i PHEV sono ibridi direttamente carrabili alla presa, i BEV sono veicoli elettrici solamente a batteria.

Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Anfia

mobili, con una lieve ma ulteriore flessione rispetto alle 1.590.388 del 2023. Ad agosto 2024, le immatricolazioni di auto elettriche nell'Unione Europea sono diminuite del 43,9% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, con un calo del 68,8% in Germania. L'occupazione ne ha drammaticamente risentito: nel 2024, il solo settore dei fornitori di componenti automobilistici in Europa ha registrato la perdita di 54.000 posti di lavoro. E intanto la Cina ha registrato la produzione di 16,1 milioni di nuovi veicoli elettrici a batteria, rispetto ai 6,7 milioni dell'Europa, evidenziando una crescente competitività. In questo contesto, i numeri della crisi del settore in Italia sono impressionanti. Nel 2024, la produzione totale di veicoli da parte di Stellantis in Italia è scesa a 475.090 unità, con una diminuzione del 37% rispetto alle 751.384 unità del 2023. La produzione di autovetture

ha registrato un calo ancora più marcato, con una diminuzione del 46%, raggiungendo il livello più basso dal 1956.

Nel gennaio 2025, la produzione di autovetture in Italia è stata di circa 10.800 unità, segnando un crollo del 63,4% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

E nel dicembre 2024, l'indice della produzione automotive italiana aveva registrato una flessione del 36,6%, rappresentando il decimo mese consecutivo di calo a doppia cifra.

Secondo l'associazione Anfia, il 55% delle imprese del settore prevede una diminuzione del fatturato, mentre solo il 23% prevede una crescita. Inoltre, sono a rischio circa 25.000 posti di lavoro nel comparto.

È il governo? Ha annunciato una riduzione dei fondi destinati all'industria automobilistica di circa 4,6 miliardi di euro tra il 2025 e il 2030.

SECONDO ANFIA, IL 55% DELLE IMPRESE DEL SETTORE AUTOMOTIVE PREVEDE UN CALO DEL FATTURATO E SOLO IL 23% UNA CRESCITA

WORKSHOP MOBILITY



PARLIAMOCI

David Giudici @davgiud

Già solo a scriverlo, tremano i polsi. Qualche settimana fa, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha ipotizzato una riconversione delle aziende automobilistiche al progetto *ReArm Europe* – un piano da 800 miliardi di euro per il settore della difesa nei prossimi 4 anni – proposto dalla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen. L'idea nasce dalla considerazione che le competenze e le tecnologie dell'automotive possano trovare applicazione anche in ambito militare. L'ipotesi arriva in un momento drammatico per il settore. Secondo **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), a gennaio 2025 la produzione di auto in Italia è crollata del 63,4% rispetto a gennaio 2024, con appena 10.800 unità costruite. Numeri che riportano il Paese indietro di 80-90 anni: soltanto negli anni 30 e 40 si costruivano meno di mezzo milione di auto l'anno. In un periodo in cui Alfa Romeo e Fiat sfornavano peraltro anche materiale bellico (e sappiamo bene dove tutto questo condusse all'epoca). Anche il *Forum Automotive*, giunto alla 10ª edizione e organizzato dal collega Pierluigi Bonora a metà marzo, ha affrontato questo tema allarmante, riunendo ancora una volta l'intera filiera. Con la presenza di esponenti della politica, sindacati, *stakeholder* e giornalisti si è fatto il punto su uno scenario sempre più cupo, cercando soluzioni per evitare il collasso dell'UE e, di conseguenza, dell'industria dell'auto. Un comparto che, fino a un decennio fa, rappresentava un'eccellenza mondiale e che oggi è sempre più fiaccato. Le cause? Certamente il progressivo indebolimento, in parte riconducibile alla scelta ideologica del *Green Deal* di abbandonare i motori termici nel 2035, ma anche un ritardo nell'adeguamento tecnologico, che ha spalancato le porte al dominio cinese. Eppure, da Stellantis arriva un segnale di speranza. Durante un'audizione parlamentare, John Elkann ha dichiarato che a partire dal 2026 l'azienda tornerà a investire sull'Italia, con il lancio di dieci nuovi aggiornamenti di prodotto nelle nostre fabbriche. Un annuncio che, sulla carta, sembra voler invertire il *trend* negativo della produzione nazionale. Basterà? E che cosa fare, dunque? Un'opportunità concreta è ancora aperta: la Commissione Europea sta valutando di includere nel piano automotive la possibilità di vendere automobili ibride plug-in anche dopo il 2035

– confermato come deadline per la produzione di *lce* – oltre all'ampliamento ai biocarburanti, insieme agli *e-fuel* (che restano una prerogativa tedesca e sono più complessi e costosi da produrre), per abbattere ulteriormente le emissioni carboniche. Una scelta necessaria per salvaguardare migliaia di posti di lavoro in Europa. Non possiamo più permetterci errori.

ULTIMA CHANCE

**IL PROSSIMO
NUMERO
SARÀ IN EDICOLA
IL 3 MAGGIO**

ATTUALITÀ LA CRISI DELL'AUTO

PIANO D'(IN)AZIONE

Bruxelles ha presentato una serie di misure per rilanciare l'industria europea. Ma si tratta solo di pannicelli caldi: al settore serviva ben altro. La distanza tra le sue istanze e le soluzioni individuate è enorme

di Rosario Murgida

Nel rapporto Draghi c'è un capitolo specifico sull'auto. Prima di Natale ho avuto una conversazione con lui, al termine della quale ho pensato: perché non lo mettiamo in atto? In quel documento c'è già tutto quanto necessario per aumentare la competitività del settore». Ola Källenius, numero uno della Mercedes-Benz e presidente dell'associazione dei costruttori Acea, non poteva essere più chiaro nel sollecitare le istituzioni europee a replicare il lavoro dell'ex presidente della Bce per affrontare la crisi dell'auto europea.

Il consiglio di Källenius risale al 20 febbraio scorso, nel pieno del dialogo strategico avviato dalla Commissione europea con l'intento esplicito di dare risposte alle istanze di un'intera filiera alle prese con una tra le prove più dure della sua esistenza ultracentenaria. Alla fine, il risultato del confronto si è rivelato più che deludente: il 5 marzo, il commissario ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, ha presentato un Piano d'azione (qui a sinistra, il confronto tra le principali istanze sul tavolo e le risposte di Bruxelles) che solo in piccola parte applica le raccomandazioni di Draghi e soddisfa le richieste dell'industria.

DIFFERENZE SOSTANZIALI

Il confronto tra i due documenti è abbastanza impietoso. Il lavoro dell'ex presidente della Bce è un condensato di dati, analisi, tabelle, grafici e proposte, spalmati su quasi 400 pagine, a loro volta suddivise in una parte A, dedicata a una strategia generale per migliorare la competitività della UE, e in una parte B, un esame puntuale dei problemi dei settori economici più importanti, →

LE RICHIESTE DELLA FILIERA

Per risolvere il problema delle multe dovute allo sfioramento dei limiti alle emissioni, l'Acea ha prima chiesto una **sospensione** del regime sanzionatorio e poi ha presentato **due proposte**: un'introduzione graduale (phase-in) dei limiti (90% per il 2025 e 95% per il 2026) o un meccanismo di "compliance" media per il 2025-2029, in grado di compensare eventuali scostamenti annuali con i risultati ottenuti nel corso di un quinquennio.

1 FLESSIBILITÀ E MULTE

LE RISPOSTE DELLA UE

La Commissione europea ha solo in parte accolto le richieste. Il Piano d'azione sollecita Parlamento e Consiglio europei ad approvare nel più breve tempo possibile un **emendamento** al regolamento sugli standard di emissione per consentire ai costruttori di compensare l'eventuale sfioramento dei limiti in uno o due anni con i dati positivi ottenuti in un altro. Tuttavia, questo meccanismo si applicherà soltanto fino al 2027. Dunque, sarà valido per un **triennio** e non per un quinquennio, come chiesto dall'industria.

L'industria dell'auto sostiene da anni un approccio alla decarbonizzazione dei trasporti **tecnologicamente aperto**. In sostanza si chiede di puntare non soltanto sull'elettrico, ma anche su tutte le altre tecnologie in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni: è il caso degli e-fuel, dei biocarburanti e delle motorizzazioni ibride. La neutralità tecnologica è sostenuta anche da diversi governi, ma finora le richieste di deroghe agli attuali regolamenti sono state del tutto disattese, pure nel caso degli e-fuel sostenuti dai tedeschi.

2 NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

Nel Piano d'azione non si fa **alcuna menzione** di tecnologie diverse da quella dell'elettrico. Il documento parla, a più riprese, della necessità di promuovere la mobilità a zero emissioni, una soluzione resa possibile solo dalle auto a batteria e a idrogeno. Non manca, però, un'apertura. La Commissione ha anticipato la **clausola di revisione** dei regolamenti sulle emissioni dal 2026 al secondo semestre del 2025: Bruxelles dovrà valutare i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi e, nel caso, rivedere i target alla luce degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda l'ibrido plug-in.



Apostolos Tzitzikostas, commissario UE ai Trasporti e autore del piano

Da anni, manager ed esperti chiedono alle istituzioni europee di accelerare la realizzazione delle infrastrutture per la ricarica tramite, per esempio, la **semplificazione** dei permessi autorizzativi, aiuti pubblici e una revisione dell'Afir (Alternative fuels infrastructure regulation), il regolamento che impone precisi obblighi ai Paesi UE per la realizzazione delle colonnine, ma viene considerato poco ambizioso. Sul fronte delle batterie, l'Acea ha più volte esortato Bruxelles a intervenire su due aspetti chiave legati alla **competitività** dell'intera Europa: gli elevati costi produttivi ed energetici e l'accesso alle materie prime critiche.

Le associazioni di settore e diversi esperti hanno attribuito il recente **rallentamento delle vendite** di elettriche al ritiro degli incentivi in diversi Paesi europei (Germania su tutti, ma la stessa cosa è successa in Italia) oppure al loro ridimensionamento, com'è avvenuto in Francia. L'anno scorso, le immatricolazioni di Bev sono scese del 5,9% e la quota di mercato si è contratta di un punto percentuale al 13,6%. Inoltre, per il 2025 non è previsto un miglioramento della domanda tale da portare la penetrazione ad almeno il 20%, la soglia minima per rispettare i nuovi limiti emissivi. Per questo, l'Acea ha chiesto di istituire un **regime di agevolazioni paneuropeo** che si affianchi agli schemi nazionali e preveda un apposito plafond di risorse gestito direttamente da Bruxelles.

La filiera automobilistica europea, alla luce dell'assenza di condizioni abilitanti per un'adozione su larga scala della mobilità elettrica, ha più volte esortato le istituzioni europee a rivedere, se non a revocare, l'attuale regolamento sulle emissioni, che impone lo **stop alla vendita** di vetture a combustione interna a partire dal 2035. Nel tempo, la posizione si è ammorbidita, con i costruttori che si sono impegnati a rispettare la scadenza, a patto, però, che siano poste le basi per accelerare le immatricolazioni di Bev. D'altra parte, da ormai diversi mesi, una parte sempre più consistente della politica europea, a partire dai partiti di centro-destra, critica l'intransigenza di Bruxelles e chiede esplicitamente la revoca del bando.

3 RETI DI RICARICA E BATTERIE

Bruxelles ha promesso diverse iniziative per accelerare la realizzazione delle reti, tra cui **assistenza tecnica** ai Paesi per implementare l'Afir, 570 milioni di euro di fondi, misure per agevolare gli investimenti e nuove norme per facilitare gli allacci alla rete. Per le batterie è previsto un ampio pacchetto di misure, tra cui **nuovi fondi per 1,8 miliardi** di euro per sostenere direttamente le produzioni europee, norme sui contenuti minimi, sostegni legislativi a favore del riciclo delle materie prime e promozione di progetti strategici e investimenti privati nella catena del valore.

4 INCENTIVI PER L'ELETTRICO

Il Piano d'azione non include incentivi di natura paneuropea, ma soltanto una serie di raccomandazioni. Per esempio, la Commissione vuole incoraggiare i Paesi membri ad adottare il **leasing sociale** in vigore in Francia, promette un maggiore coordinamento sul fronte dei sussidi per condividere le migliori procedure e iniziative nazionali e garantisce la pubblicazione di prossime proposte che identificheranno fonti di finanziamento europeo a disposizione dei vari governi. Un capitolo a parte è dedicato alle **flotte aziendali**: la Commissione suggerisce diversi esempi di misure fiscali che possano accelerare l'adozione della mobilità elettrica e promette un'apposita iniziativa legislativa.

5 REVISIONE DEL BANDO AL 2035

La Commissione europea **non ha alcuna intenzione** di rivedere o revocare lo stop al 2035, nella convinzione che i regolamenti in vigore garantiscano agli investitori stabilità, certezze e visibilità di lungo termine. Gli obiettivi vengono confermati anche nel Piano d'azione: non si menziona in alcun modo la possibilità di mettere mano all'impianto normativo e, soprattutto, si evidenzia più volte la necessità di promuovere la mobilità a zero emissioni. L'unica apertura, come detto al punto 2, è legata alla decisione di anticipare l'attivazione della clausola di revisione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ATTUALITÀ LA CRISI DELL'AUTO

PARLA FRANCO BERNABÈ

«ALL'UNIONE MANCA IL SENSO D'URGENZA»

Franco Bernabè ha alle spalle incarichi di spicco nei più svariati settori e nelle maggiori imprese italiane, tra le quali Fiat, Eni, Telecom Italia e l'ex Ilva. Una variegata esperienza professionale che rende particolarmente interessanti le sue opinioni su molti temi caldi che interessano direttamente il settore automobilistico.

Nelle ultime settimane la Commissione europea è stata protagonista di diverse iniziative, tra cui il Piano d'azione per l'auto. Che cosa ne pensa?

Questo recente dinamismo nasce da un'oggettiva situazione di difficoltà economica, creata in parte dalle politiche attuate dalla prima Commissione von der Leyen e, soprattutto, da Frans Timmermans, il commissario con delega alla transizione energetica. Deriva anche

dalle riflessioni contenute nel rapporto Draghi, che von der Leyen ha utilizzato per formulare le lettere di missione dei suoi commissari nel tentativo di gestire una transizione non eccessivamente traumatica dalla vecchia alla nuova Commissione. La trasposizione delle indicazioni del rapporto nelle direttive ai commissari è stata fatta però con troppa prudenza. Manca completamente il senso d'urgenza che emerge dal rapporto Draghi, nonostante in alcuni settori, come l'auto, la situazione stia precipitando e la necessità di fare qualcosa sia impellente. Purtroppo, il Piano d'azione si basa su interventi di lungo periodo che potevano andare bene qualche anno fa. Nel documento, per esempio, si parla di cinque pilastri, tra cui l'auto a guida autonoma, per la quale ci vogliono almeno dieci anni di sviluppo. Nel frattempo, l'industria automobilistica rischia di sparire dall'Europa.

Quindi il suo giudizio è negativo?

Il piano sarebbe stato ottimo se fosse stato fatto dieci anni fa. Oggi l'industria europea dell'auto è sottoposta a un'enorme pressione competitiva e di trasformazione tecnologica. Il consumatore non è più quello che l'industria era abituata a servire. Il rischio è

che l'industria muoia o che si trasformi in un settore di assemblaggio e commercializzazione di veicoli importati dalla Cina. C'è dunque la necessità di misure urgenti. Una riguarda le multe per lo sfioramento dei limiti alle emissioni, che potrebbero togliere alle imprese la cassa necessaria per accelerare gli investimenti. Nel documento non si dice nulla al riguardo, salvo l'ipotesi di spalmarne l'impatto su tre anni: non so quanto possa servire. Inoltre, sulla neutralità tecnologica non si dice niente. Al contrario, il rapporto Draghi dedica ampio spazio alle alternative alle Bev in una prospettiva di reale neutralità tecnologica.

Il piano sembra un lungo elenco di dichiarazioni d'intenti...

Esattamente. E, soprattutto, si tratta di dichiarazioni d'intenti che hanno un impatto di lungo periodo e che richiedono un approccio che forse non è risolutivo nel momento in cui l'industria ha problemi urgenti.

Eppure, il presidente dell'Acea, Ola Källenius, aveva chiesto in modo esplicito di applicare il rapporto Draghi...

Proprio questo avrebbe dovuto fare l'Europa, invece di limitarsi a scrivere un documento che annacqua non soltanto il rapporto Draghi, ma anche le lettere di missione dei singoli commissari. È chiaro che chi lo ha scritto voleva, in qualche modo, difendere quello che è stato fatto prima.

In generale, sembra che il meccanismo di funzionamento dell'Unione Europea sia troppo farraginoso.

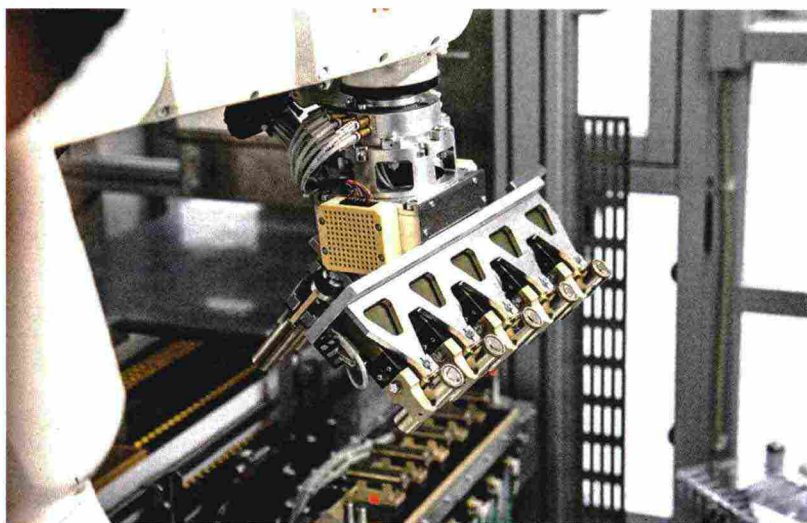
Che cosa ne pensa?

Il meccanismo di governance della UE è troppo complesso e burocratico. Manca la rapidità che si richiede, soprattutto in situazioni di emergenza come quella che stiamo vivendo oggi. L'Unione Europea va riformata profondamente.

IL CURRICULUM

Nato nel 1948 a Vipiteno (BZ) e laureato in scienze politiche, Franco Bernabè è stato capo economista alla Fiat, ceo dell'Eni e di Telecom Italia, presidente di Acciaierie d'Italia e consigliere di diverse altre realtà. Oggi è senior advisor della società di consulenza AlixPartners.





Nell'immagine a fianco, le batterie prodotte dalla Podium, una delle eccellenze della filiera italiana dell'auto

Crede che in questo quadro pure la Germania abbia perso la sua tradizionale influenza?

In effetti la Germania, che avrebbe dovuto fare sentire con più forza la sua voce in difesa dell'industria automobilistica, si è trovata di fronte a un certo imbarazzo. Pesa ancora lo scandalo del dieselgate. Poi c'è il problema della Commissione. Non dimentichiamoci che c'è una prima von der Leyen e una seconda che ha dovuto fare un'inversione rispetto alle politiche di Timmermans. Capisco le difficoltà nel gestire un processo di transizione, però non si può passare dal predicare in modo aggressivo la transizione al dire: vabbè ci siamo sbagliati e facciamo marcia indietro.

Che cosa pensa dei primi giorni dell'amministrazione Trump?

Purtroppo, Trump ha idee che fanno a pugni con i principi dell'economia che s'insegnano all'università e poi c'è l'isolamento di chi vive alla Casa Bianca. Questo vale per tutti i presidenti degli Stati Uniti: sono in una sorta di bolla, sentono solo i consiglieri fidati e rischiano di finire in una trappola di autoreferenzialità che porta a commettere errori. Nel caso di Trump, alla luce della sua assertività, forse è più vero che per altri presidenti. Onestamente, ritengo difficile un suo dietrofront su molte politiche. Vedo davanti a noi un periodo di grandi incertezze, altro che l'età dell'oro

da lui promessa: stiamo andando dritti verso una recessione creata dalle scelte ondivaghe dell'amministrazione americana.

Dall'alto della sua esperienza, come vede il futuro dell'auto europea e della filiera italiana?

Quella dell'automobile è stata l'industria per eccellenza del XX secolo, perché ha segnato lo sviluppo industriale, i comportamenti, i consumi, l'organizzazione della vita e delle città. Nel nuovo millennio, l'industria dominante è diventata la tecnologia e l'auto non è più uno status symbol, un oggetto del desiderio, ma semplicemente una commodity che serve al trasporto. Dunque, penso che l'industria dell'auto sia destinata a trasformarsi drasticamente. Come vedo il nostro Paese? L'Italia è in grado d'intuire in anticipo i modelli di consumo e ha una straordinaria capacità di adattamento. La nostra industria, benché risenta della crisi di quella tedesca, è entrata in recessione molto dopo: la manifattura italiana è in recessione da un paio d'anni, o poco più, quella tedesca da quattro o cinque. E questo perché noi siamo flessibili. Dunque, sono ottimista per la capacità di adattamento a un cambiamento così radicale come quello che sta avvenendo. Sarà molto sofferto, ma alla fine le imprese italiane continueranno ad avere successo.

→ con le relative proposte di rilancio. Insomma, un lavoro ampio, profondo e, soprattutto, caratterizzato da un forte coordinamento tra le varie sezioni. L'automotive, per esempio, gode di uno spazio soltanto a prima vista limitato: diciannove pagine, legate però a quelle dedicate alla digitalizzazione, all'energia, alle materie prime critiche e all'intelligenza artificiale.

Guarda caso, pure il piano UE ha diciannove pagine (più altre tredici separate e dedicate alla decarbonizzazione delle flotte aziendali), ma l'impressione è che siano slegate dalle tante iniziative presentate nelle ultime settimane da Bruxelles, tra cui il pacchetto Omnibus per la semplificazione, il Clean industrial deal e l'Unione delle competenze. Inoltre, spicca la carenza di elementi chiave per un rilancio immediato: lo dimostra il lungo elenco di dichiarazioni d'intenti, esemplificate da verbi declinati per lo più al futuro o da progetti di lungo termine. È il caso della proposta di un'alleanza sulla guida autonoma, laddove il rapporto Draghi suggeriva un sodalizio paneuropeo sulle Bev di piccole dimensioni, coerente con l'idea delle kei car dell'amministratore delegato della Renault, Luca de Meo.

RAMMARICO E DELUSIONE

In poche parole, il rapporto Draghi risponde agli interrogativi dell'industria. Cosa che non fa Bruxelles, evidentemente intenzionata a mantenere l'attuale status quo, nella speranza di un miglioramento imminente che eviti la necessità di interventi urgenti. Non devono stupire, quindi, le reazioni quasi entusiastiche a un rapporto che poteva porre le basi del rilancio promesso dal presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, così come il disappunto per un piano accolto, per lo più, con rammarico e delusione. Non a caso, l'Anfia ha parlato di una Commissione che ha partorito solo «un topolino». In poche parole: tanto rumore per nulla. Intanto, l'auto europea è avvilita in una crisi sempre più profonda. 

DECARBONIZZAZIONE *l'action plan della commissione UE per l'industria*

Vertigini da alt



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

automotive

ezza sul green

di Umberto Cutolo

Spalmate su tre anni le sanzioni solo per le case automobilistiche che non riducono le emissioni di CO₂ entro il 2025. Per i camion non solo nessun rinvio, ma una generica spinta ad accelerare la diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero, senza una chiara apertura ai biocarburanti. E con la minaccia velata di acquisti obbligati per le flotte

C'è un grande assente nell'Action Plan presentato il 6 marzo scorso dalla Presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**: l'autotrasporto. Nella sua lunga dichiarazione, con cui conferma gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ e sostiene la scelta del full electric, concedendo soltanto la possibilità di evitare per il 2025 e il 2026 le multe milionarie alle case che non riescono a ridurre già da quest'anno l'impatto del 15%, non c'è una sola parola che riguardi i veicoli pesanti. Un'assenza rilevata subito dai protagonisti della filiera, che l'hanno segnalata insieme all'insoddisfazione per le misure annunciate sul versante dei veicoli leggeri. **Sigrid de Vries**, direttrice generale dell'Associazione europea produttori automobilisti (ACEA) ha protestato che «rimane il vuoto sulla revisione delle emissioni per i camion» e **Raluca Marian**, direttrice IRU Europa ha criticato la Commissione perché «ha perso l'opportunità di pianificare una revisione anticipata degli standard di CO₂ per i veicoli pesanti». Forte insoddisfazione anche in Italia, dove il presidente di **Anfia** (i costruttori italiani di veicoli), **Roberto Vavassori**, ha sottolineato che «manca, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali» e quello di Federauto (associazione dei concessionari), **Massimo Artusi**, ha definito «inspiegabile» l'esclusione dei produttori di veicoli pesanti dallo slittamento delle multe.

Le multe per i camion

In realtà, nel documento ufficiale, qualche cenno all'autotrasporto c'è. Ma la parola truck compare solo tre volte: 1) per ricordare che la produzione europea di veicoli industriali rappresenta oltre il 40% del mercato mondiale; 2) per annunciare una vaga iniziativa legislativa sulle flotte con «accelerare l'adozione di autocarri europei a emissioni zero»; 3) per annunciare, in un paragrafo intitolato «Accelerare la diffusione dei veicoli pesanti a emissioni zero», l'esenzione per questi veicoli dall'Eurovignette (e in generale per invitare alla creazione di pedaggi di favore), la revisione della

direttiva su pesi e dimensioni per aumentarne il carico utile ridotto dalle batterie e un maggiore ma generico impegno per l'«adeguamento dei veicoli pesanti convenzionali, in particolare degli autobus, con un gruppo propulsore elettrico».

Un po' poco per decarbonizzare un settore in cui – come dice **Marco Digioia**, segretario generale dell'UETR, associazione europea di PMI dell'autotrasporto – se c'è un tipo di veicolo per il quale il motore a combustione interna ha ancora molte cose da dire, è proprio quello pesante. E soprattutto nulla per quanto riguarda le multe che, dunque, per i produttori di camion restano – e scatteranno per il periodo da luglio 2025 a giugno 2026 – anche se è difficile quantificarle (per le auto erano state stimate in 15-16 miliardi di euro), perché il computo è molto più complicato: mentre per auto e furgoni (LDV: Light Duty Vehicle) basta moltiplicare 95 euro per la CO₂ in esubero valutata in g/Km, per i veicoli oltre le 3,5 ton (HDV: Heavy Duty Vehicle) si moltiplica 4.250 euro per la CO₂ in esubero, valutata in g/Km per ciascuna tonnellata trasportata (che è un valore molto più basso, ma variabile in base ad allestimento e peso totale a terra). Perché altrettanto complicata è l'attribuzione dei valori delle emissioni, in quanto il Regolamento fissa nove livelli di partenza per altrettanti sottogruppi, incrociando tipologia del veicolo, anno di immatricolazione, tipo di cabina, potenza del motore, autonomia, mission e altro. Il che crea non poche difficoltà per il calcolo nella fascia fra le 3,5 e le 7 tonnellate di carico.

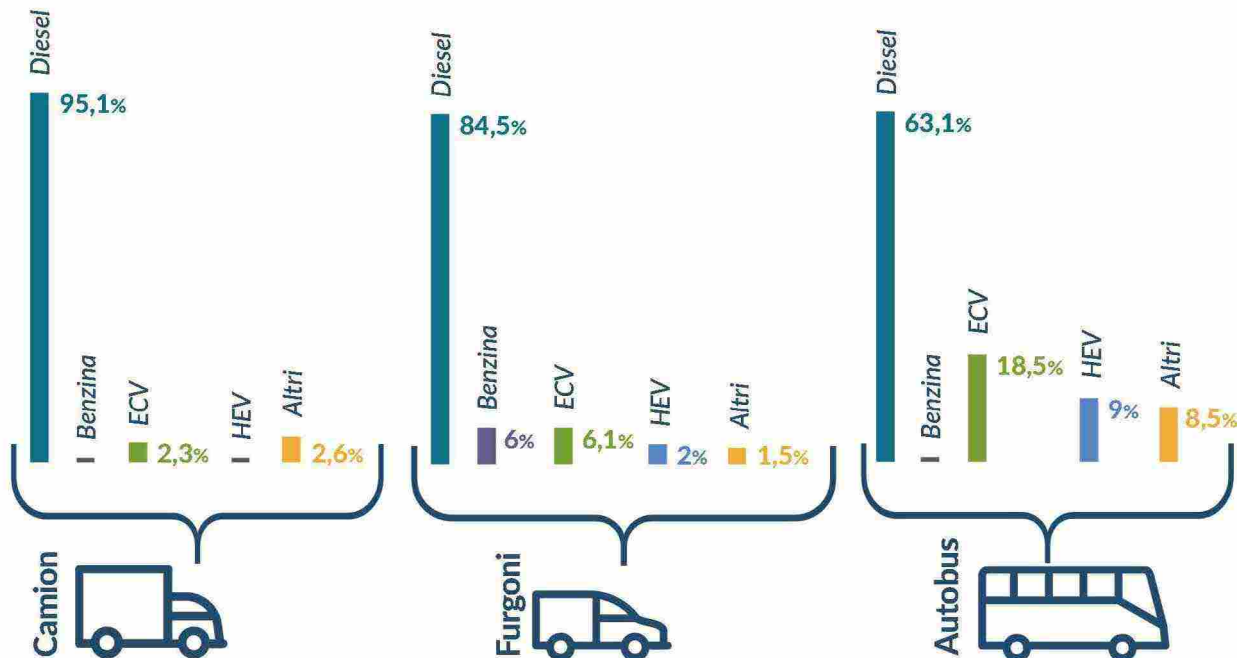
Alternative all'elettrico

Con un mercato europeo che immatricola poco più di 300 mila veicoli industriali (AceA 2024), quasi tutti a gasolio, tranne un 2% di elettrici, c'è da chiedersi come sarà possibile ai costruttori rispettare le quote di CO₂ stabilite dal programma Ue: non solo il 15% di riduzione fissato per il 2025, ma il 45% deciso per il 2030, fra soli cinque anni. Non è un caso che chi ha criticato l'Action Plan per il mancato intervento sulle multe per i produttori di camion, si affanni a chiedere da una parte la revisione degli standard

DECARBONIZZAZIONE

Quote di mercato 2025

ACEA: gennaio 2025



di CO₂ per i camion, dall'altra un'apertura concreta – per tutti – all'idrogeno e ai biocarburanti, che sono anch'essi carbon neutral nel ciclo di vita.

«Con costernazione», commenta Vavassori, «lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile». E Marian ha accusato che «nel piano dell'Unione mancano combustibili a emissioni zero, combustibili rinnovabili, biocarburanti e persino idrogeno». E lo stesso Partito popolare europeo (PPE), quello di von der Leyen, ha detto per bocca dell'eurodeputato **Jens Gieseke**: «Come gruppo PPE ci aspettavamo molto di più a questo proposito e speravamo in un chiaro impegno a rivedere rapidamente il divieto dei motori a combustione interna».

Uno spiraglio a fine anno

Perché l'Action Plan è stato considerato da tutti una riconferma della linea fin qui seguita dall'Unione per decarbonizzare i trasporti stradali unicamente con la trazione elettrica. Troppa vaghezza nel presentare alternative, nessun impegno preciso, concessioni a mezza bocca. Dopo la presentazione del Piano, il Commissario all'Ambiente, il greco **Apostolos Tzitzikostas**, si è lasciato scappare una mezza ammissione: «Per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2035, avremo bisogno di un approccio tecnologicamente neutro. È già stato annunciato che gli e-fuels avranno un ruolo da svolgere e saranno presi in considerazione nell'ambito di questa prevista revisione. Valuteremo quali altre tecnologie

potrebbero ancora avere un ruolo per il raggiungimento degli obiettivi del 2035». Uno spiraglio? Forse, ma non nuovo. Mentre per auto e furgoni l'unica concessione è l'anticipo dal 2026 a quest'anno del riesame dell'«efficacia» e degli «effetti» delle misure previste nella normativa, per i veicoli pesanti il riesame è fissato al 2027 e non cambia, ma entro fine anno lo stesso Regolamento impone alla Commissione di presentare a Parlamento e Consiglio una valutazione del «ruolo dei combustibili rinnovabili sostenibili» nel settore dei mezzi pesanti, comprendente «un'analisi esaustiva della necessità di incentivare ulteriormente la diffusione dei biocarburanti avanzati, del biogas e dei combustibili rinnovabili di origine non biologica nel settore dei veicoli pesanti e un adeguato quadro di misure al fine di conseguire tale diffusione, compresi incentivi finanziari». Con la facoltà di presentare su tale base ulteriori proposte legislative agli Stati membri.

I bilanci di sostenibilità e l'hvo

Perché mentre la Commissione continua a puntare sull'elettrico, il mercato procede spedito. La sostenibilità con la normativa ESG è diventata una voce di bilancio per le imprese produttrici, progressivamente obbligate a presentare il «bilancio di sostenibilità», dove indicare anche le emissioni di CO₂ prodotte in tutto il ciclo delle attività aziendali.

Per questo sta crescendo la domanda di servizi di trasporto a basso impatto di CO₂, a cui le imprese di autotrasporto – in attesa di veicoli elettrici competitivi – rispondono con carburanti a basse emissioni. Il bio HVO, che riduce fino al 95% le emissioni di CO₂, sta registrando un boom di consumi, spingendo la produzione europea a 4 milioni di tonnellate, con previsioni di arrivare a 15,5 milioni (5 dei quali prodotti da ENI) al traguardo del fatidico 2030.

DECARBONIZZAZIONE

Elettrico a tutti i costi

In pratica, Commissione e mercato si muovono su strada parallele. Il che crea dubbi e tensioni. Quella frasetta sulle flotte, per cui la Commissione «esaminerà anche misure per accelerare l'adozione di autocarri europei a emissioni zero», annunciando – con un documento separato: il Decarbonise Corporate Fleets – un'iniziativa legislativa in materia già per quest'anno, ha fatto suonare un campanello d'allarme. L'IRU con Raluca Marian teme si possano «introdurre obiettivi di acquisto obbligatori». Anche perché l'ipo-

tesi, sia pur sottovoce, circola da tempo. Soprattutto in Francia, dove giace in un cassetto la proposta di mandati obbligatori per le aziende con più di cento veicoli commerciali. Tant'è che, prima ancora della pubblicazione del documento sulla decarbonizzazione delle flotte, il nostro ministro dei Trasporti, **Matteo Salvini**, ha scritto alla Commissione Ue, insieme ai suoi omologhi di Repubblica Ceca, Slovacchia e Bulgaria, per chiedere di non introdurre quote d'acquisto obbligatorie.

La guerra continua. —

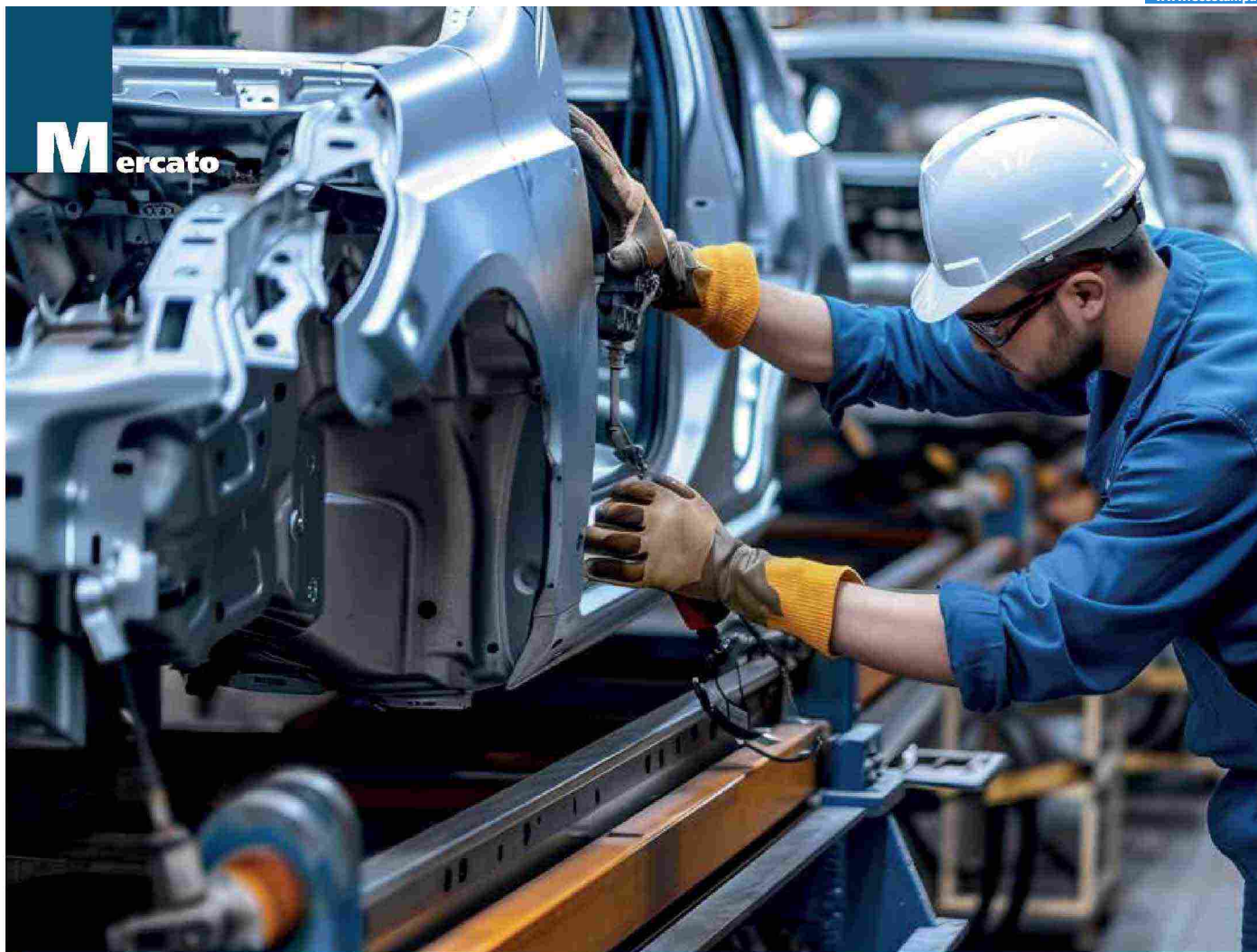


PIÙ PESO, PIÙ GASOLIO

C'è poco da fare, il mercato proprio non li vuole. E non solo in Italia. I dati ACEA sulle immatricolazioni di veicoli commerciali e industriali in Europa non lasciano dubbi: il gasolio la fa ancora da padrone e l'elettrico a ricarica o ibrido stenta. Con una regola: più pesa il veicolo, più ce ne sono a gasolio e meno a batteria.

Nel 2024, sopra le 3,5 ton sono stati immatricolati 327.896 veicoli, per il 95,1% diesel, per il 2,3% elettrici. Ma all'interno di queste cifre c'è un ulteriore punto da rilevare: il totale del mercato ha subito una flessione (6,2%), più alta nella fascia dei pesanti (8,5%), ma compensata da un aumento del 5,6% in quella dei medi. Il calo più vistoso si registra in Germania (6,9%), dove le immatricolazioni di veicoli elettrici sono aumentate del 57,4%. Evidentemente, l'aumento delle vendite sulla fascia appena sopra le 3,5 ton favorisce le trazioni diverse dal diesel (non fa testo l'aumento del 115,2% dell'Italia, dove i veicoli elettrici nascosti in questa quota – su un totale di 29 mila – sono solo 213, di cui 170 sotto le 5 ton). Ciò nonostante, in tutta Europa, le immatricolazioni di veicoli industriali elettrici sono diminuite del 4,6%.

Per l'elettrico va un po' meglio sotto le 3,5 ton, ma si tratta di percentuali marginali. I commerciali immatricolati nel 2024 sono stati 1.586.688. Qui il diesel raggiunge una quota dell'84,5%, nel quadro di aumento complessivo delle immatricolazioni, sostenuto dai quattro mercati principali. È però significativo che anche in questa fascia, il gasolio incrementi le vendite del 10,5% (la benzina del 3%), mentre l'elettrico subisca un calo del 9,1% e vede la propria quota scendere dal 7,2 al 6,1%, mentre l'ibrido perda il 4,8% e si ferma al 2% del mercato.

Mercato


Aftermarket, tra

Il calo delle vendite di veicoli endotermici, l'impatto della mobilità elettrica e le sfide legate alla redditività mettono a dura prova l'intera filiera. Tuttavia emergono nuove opportunità nei segmenti aftermarket e veicoli pesanti, oltre a un rinnovato interesse per fusioni e acquisizioni

di Roberto Barone

Il mercato italiano della componentistica automotive sta vivendo una fase di cambiamento radicale che presenta luci e ombre, anche se al momento sembrano prevalere nettamente le seconde. Il comparto, infatti, che rappresenta una delle spine dorsali del sistema industriale dello Stivale (circa 2.135 aziende che impiegano 140mila addetti), affronta una crisi che ne sta scuotendo le fondamenta ed è il risultato di una serie di concause funeste. Un mix nel quale si intrecciano il calo del mercato auto tradizionale, l'aumento esponenziale del costo delle materie prime e la riduzione drastica degli investimenti in

ricerca e sviluppo, fondamentali per uscire dall'impasse e traghettare la filiera verso la mobilità elettrica, che rappresenta l'orizzonte più prossimo. Un paradigma che però sembra non decollare, soprattutto nel nostro Paese, anche se proprio i mezzi a batteria rappresentano al momento una delle poche possibili vie d'uscita. Tutto ciò obbliga i fornitori a ripensare alla loro proposta di valore e a studiare un nuovo approccio al mercato.

Indagine capillare

È questo in estrema sintesi il quadro delineato da una ricerca di PwC Strategy& realizzata intervistando un cam-



Mercato

pione rappresentativo dei 315 operatori più importanti del settore. Il perimetro dell'analisi ha coperto l'intera gamma dei componenti, dai prodotti classici a quelli a più alto contenuto tecnologico: powertrain endotermico (motore, trasmissione, aspirazione, scarico e lubrificanti), carrozzeria e telaio (longheroni, tunnel centrale, freni, sospensioni, pneumatici e ruote), elettronica (centraline, attuatori, connettori, infotainment, illuminazione, sensori, avviamento, cablaggio), interni ed esterni (spoiler, finestrini, alzacristalli, console, montanti, isolamento acustico, sedute, imbottiture, pellame), minuterie (bulloni, dadi, rivetti, cuscinetti, flange, guarnizioni, molle, bobine, staffe, ganci e cerniere) sino al powertrain elettrico (motore elettrico, rotor/statori, avvolgimenti, inverter, converter, batterie, celle a combustibile). Ma veniamo al nocciolo della ricerca. Dopo un triennio di costante crescita, nel

2024 i fornitori hanno registrato un calo dei ricavi del 6% e una riduzione del margine EBIT del 20% rispetto all'anno precedente. Segni meno dovuti principalmente alla costante flessione dei volumi relativi a vendita e produzione di veicoli in Europa, soprattutto in Italia, che ha toccato il punto più basso degli ultimi 25 anni. Una situazione che non sembra destinata a migliorare nel breve termine; anzi, gli analisti prefigurano che le attuali condizioni di criticità perdureranno nel 2025-2026, periodo durante il quale si prevede che la domanda di vetture nel Vecchio Continente scenderà ancora mediamente del 2,6% rispetto al 2024. Oltretutto nessuno dei 10 modelli principali che saranno commercializzati nei prossimi due anni sarà prodotto in Italia, evidenziando un'ulteriore perdita di competitività del nostro settore manifatturiero. Le più importanti fabbriche di Stellantis, infatti, hanno oramai "preso

crisi e opportunità



il volo", trasferite fuori dai nostri confini nazionali principalmente a Tychy, in Polonia, e in Serbia, dove viene prodotta la Grande Panda.

La componentistica automotive ha subito le conseguenze dell'inflazione globale, con una difficoltà crescente a trasferire questi aumenti agli OEM

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato

STRATEGIE PER IL FUTURO

Il settore della componentistica automotive italiana sta affrontando una delle fasi più complesse della sua storia. Il calo della produzione di veicoli e la transizione verso la mobilità elettrica impongono un ripensamento delle strategie aziendali. Tuttavia, esistono opportunità significative per chi saprà adattarsi alle nuove dinamiche di mercato investendo in innovazione, diversificazione e crescita strategica. La capacità di sfruttare l'aftermarket, puntare sui veicoli pesanti e cogliere le opportunità offerte dal mercato M&A potrebbe fare la differenza tra il successo e la perdita di competitività nel prossimo decennio. Quelle che seguono sono, in sintesi, le "ricette vincenti".

• Sfruttare il canale aftermarket

Puntare sulla crescente domanda di ricambi e servizi spinta dall'invecchiamento del parco auto

• Espandersi nel settore dei veicoli pesanti e off-road

Questo settore è meno colpito dalla transizione elettrica e caratterizzato da una maggiore stabilità

• Investire in fusioni e acquisizioni

Rafforzare così il proprio posizionamento e incrementare la competitività

• Puntare sull'innovazione

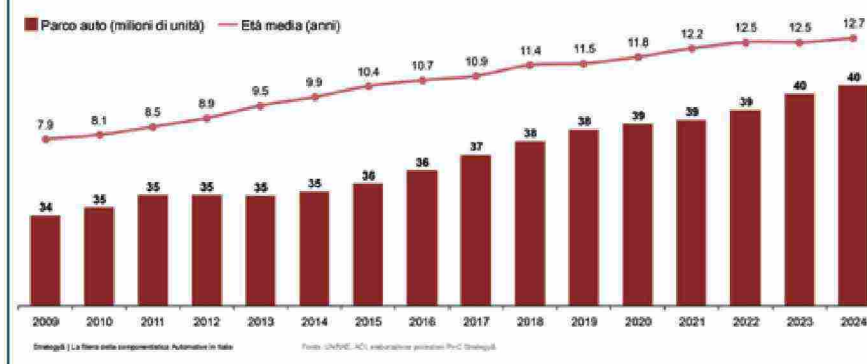
Aumentare gli investimenti in R&D per sviluppare componenti per la mobilità elettrica

• Diversificare le fonti di approvvigionamento

Ridurre così la dipendenza da materie prime critiche

Il settore dell'aftermarket è destinato a rimanere attraente grazie alla crescita e all'invecchiamento del parco auto

Dimensione e invecchiamento del parco auto passeggeri in Italia, Milioni di unità e anni



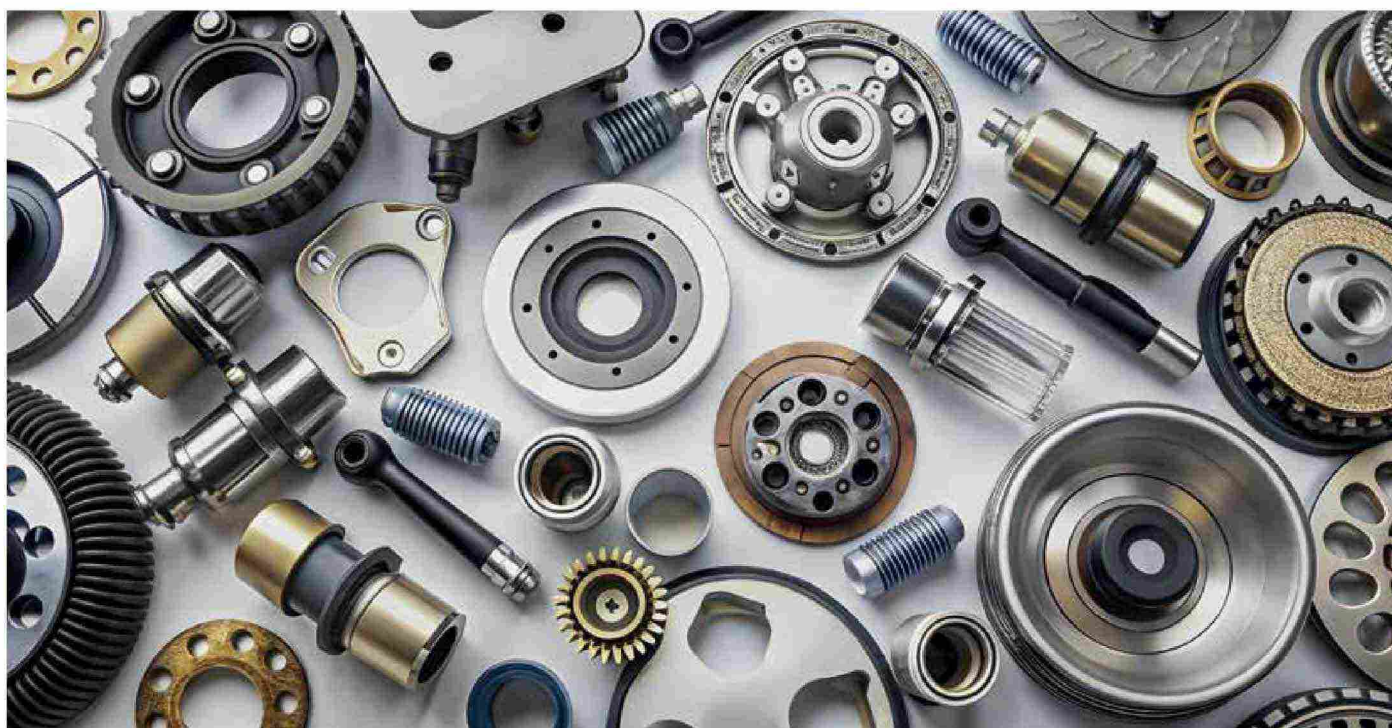
Pesano inflazione e materie prime

Tutto qui? No, purtroppo. Tornando alla situazione attuale, la crescita dei costi delle materie prime e della logistica ha ulteriormente compresso fatturato e margini di profitto: il prezzo dell'acciaio, dell'alluminio e delle plastiche è rimasto superiore ai livelli pre-pandemia, incidendo sui costi di produzione. Il settore della componentistica automotive ha subito inoltre le conseguenze dell'inflazione globale, con una difficoltà crescente a trasferire questi aumenti agli OEM, ossia ai costruttori di veicoli. Nonostante gli sforzi per negoziare incrementi dei listini i fornitori stanno ancora assorbendo buona parte dei costi, mantenendo il livello di prezzo del venduto al di sopra dei livelli storici. Come se non bastasse la crisi delle catene di approvvigionamento ha allungato i tempi di consegna e incrementato a sua volta la spesa per il trasporto, mentre la delocalizzazione della produzione ha aggravato il problema, con molte aziende che faticano a mantenere competitività nei mercati internazionali. Le ricadute sono state pesanti anche a livello oc-

cupazionale: nel 2024 l'industria della componentistica europea ha perso oltre 30.000 posti di lavoro, secondo i dati di Clepa (European association of automotive suppliers), l'associazione di categoria. L'Italia poi, un tempo hub strategico nella produzione di componenti automotive, sta assistendo a una riduzione del peso specifico della sua industria nel panorama dell'UE. La concentrazione, e in molti casi il trasferimento, di siti di produzione di automobili e veicoli commerciali leggeri nei Paesi dell'Europa Orientale e in Asia ha determinato un calo della domanda per i componentisti italiani, che devono ora trovare nuove strategie di crescita e sopravvivenza.

Fortunatamente non manca qualche piccolo spiraglio di luce. Nonostante questa fotografia nebulosa la redditività dei componentisti sta lentamente migliorando ed è ora in linea con i risultati del 2019. In questa fase di crisi, poi, gli OEM hanno cercato di salvaguardare la filiera penalizzando in misura minore i fornitori con una redditività più bassa e una maggiore esposizione finanziaria, riconoscendo loro un "pass-through" dei costi incrementali.

Mercato



Una politica attuata per garantire la continuità della catena di fornitura. Comunque, rimane l'incertezza sul futuro.

Elettrico, sfida epocale

La vera rivoluzione è però rappresentata dall'avvento della mobilità elettrica: una sfida epocale per la filiera, storicamente specializzata nella fornitura per motori a combustione interna. Secondo la ricerca di Strategy&, il mercato di questi componenti si ridurrà di quasi il 50% entro il 2030, mentre quello legato ai propulsori elettrici all'opposto crescerà con un tasso annuo del 30%. I segmenti più esposti a questa trasformazione sono le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, mentre i mezzi pesanti (sopra le 3,5 tonnellate) e i fuoristrada hanno dimostrato una maggiore resilienza. Gli elementi della componentistica che subiranno un impatto

Per restare competitivi i fornitori italiani devono diversificare la propria offerta. Il settore aftermarket appare particolarmente promettente

maggiore, invece, sono carrozzeria e telaio (34%), powertrain endotermico (29%), elettronica (15%), interni ed esterni (10%) e minuterie (6%). In generale circa il 34% delle aziende della componentistica automotive italiana è attualmente concentrato su segmenti altamente impattati dalla mobilità elettrica.

Questa transizione, tuttavia, non è omogenea a livello globale: mentre l'Europa accelera sul passaggio ai veicoli elettrici, il Nord America e la Cina procedono a ritmi più gradualmente, anche se nettamente maggiori in termini di volumi. Inoltre, come già accennato, i veicoli pesanti e le off-road appaiono meno esposti a questa trasformazione, offrendo opportunità per i fornitori che sapranno adattare la loro offerta. La domanda di materie prime critiche per le batterie come litio, nickel e cobalto sta inoltre creando tensioni sui prezzi e sulla disponibilità, mettendo sotto stress l'intera filiera produttiva. Un aspetto che mina anche gli assetti geopolitici: basti vedere le recenti pressioni degli Stati Uniti per accaparrarsi le terre rare e i minerali strategici dell'Ucraina che detiene il 5% delle risorse mondiali fra le quali ferro, manganese, uranio, grafite e

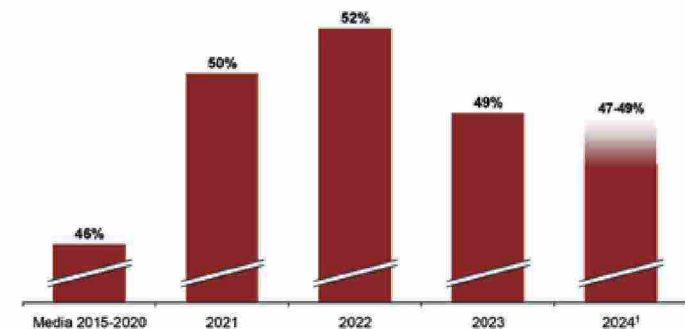
Mercato

INFLAZIONE E COMPONENTISTICA

- I fornitori italiani del settore automobilistico stanno ancora affrontando difficoltà a causa degli elevati prezzi delle materie prime
- Nonostante gli sforzi per negoziare aumenti di prezzo i fornitori stanno ancora assorbendo una parte dei costi, mantenendo il costo del venduto al di sopra dei livelli storici
- I fornitori hanno cercato di compensare l'aumento dei costi delle materie prime rafforzando il controllo su tutti i costi generali

L'effetto dell'inflazione continua a pesare sui risultati economici dei fornitori italiani del settore automobilistico

Il costo del venduto dei fornitori italiani del settore automobilistico, % dei ricavi



Strategy& | La filiera della componentistica Automotive in Italia

¹⁾ I valori 2024, si basano sull'analisi ipotizzativa delle dinamiche di mercato rilevate al momento della pubblicazione del report. Fonte: Analisi di ProC, Strategy& su temi essenziali.

Strategy&: La filiera della componentistica automotive in Italia

litio (gli ultimi due indispensabili nella fabbricazione delle batterie), considerato il petrolio del futuro.

Un dato particolarmente preoccupante emerso dall'analisi riguarda, poi, il calo degli investimenti in ricerca e sviluppo (R&D), con molte aziende costrette a ridurre in maniera consistente i budget destinati all'innovazione per fare fronte al calo dei margini. Questo potrebbe creare un divario tecnologico con altri Paesi europei e asiatici, rendendo più difficile il passaggio in tempi relativamente brevi verso componenti innovativi per la mobilità.

I piani di sviluppo delle imprese secondo un recente studio dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana dell'Anfia, l'Associazione nazionale filiera automobilistica appaiono influenzati in larga misura anche dall'instabilità del quadro economico europeo, oltre che dalle strategie delle Case automobilistiche. Permangono poi forti preoccupazioni per le tensioni geopolitiche internazionali, mentre cresce l'attenzione per la concorrenza dei costruttori cinesi, con la possibile realizzazione di stabilimenti in Europa. Occhi puntati anche sul cambiamento di rotta

Negli ultimi tre anni il mercato delle fusioni e delle acquisizioni è rimasto pressoché piatto, ma si prevede una ripresa favorita dalla riduzione dei tassi di interesse

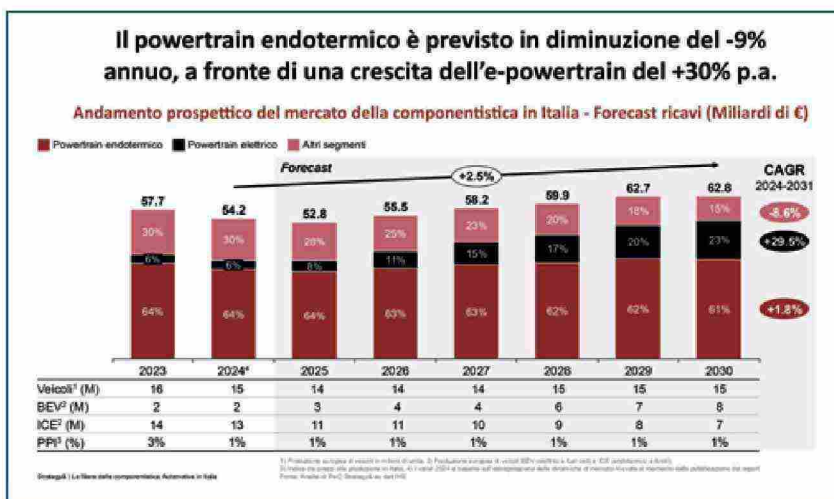
delle politiche commerciali internazionali, che potrebbero vedere l'introduzione di un maggiore protezionismo e di dazi antidumping.

L'aftermarket è la via d'uscita

Per restare competitivi i fornitori italiani devono diversificare la propria offerta. Il settore aftermarket appare particolarmente promettente: le aziende che hanno un focus in questo ambito, infatti, dimostrano una maggiore redditività e più ampie prospettive grazie alla crescita e all'invecchiamento del parco circolante, che conta 41 milioni di veicoli. L'età media in Italia nel 2024 era di 12 anni e 7 mesi, ma i dati aggiornati dell'ACEA parlano già di un aumento a 12 anni e 10 mesi (per fare un confronto in Francia è di 11,2 anni, in Germania di 10,3, in Belgio scende addirittura a 9,9 anni; fonte ACEA): il mercato dell'usato, dunque, gioca un ruolo sempre più strategico per il comparto, alimentando la richiesta di componenti per i ricambi e la manutenzione. Inoltre, il settore aftermarket consente margini di profitto più elevati rispetto alla fornitura diretta agli OEM, offrendo una maggiore stabilità in un contesto di cambiamenti (anche se in questo caso sarebbe più corretto usare il termine stravolgimenti) industriali. Come abbiamo già visto anche il segmento dei veicoli pesanti offre ampie

Mercato

opportunità, con una domanda più stabile e margini più elevati rispetto al settore delle autovetture. Le aziende che hanno saputo diversificare le proprie attività verso questo comparto hanno registrato performance superiori alla media in termini di redditività. Secondo la ricerca di PwC Strategy&, nel 2024 la profittabilità per canale di vendita è stata del 10-11% per AM (fornitori che operano unicamente nel canale aftermarket), contro una media generale del settore che si è attestata al 4,5-5%, mentre nello stesso periodo l'EBIT nel solo segmento dei pesanti è stato del 7-8%. I camion e i fuoristrada, tra l'altro, hanno cicli di vita più lunghi e una minore velocità di transizione verso la mobilità



elettrica, offrendo margini di crescita più sicuri nel medio-lungo termine.

La ripresa del mercato M&A

Negli ultimi tre anni il mercato delle fusioni e delle acquisizioni (M&A, acronimo di Mergers and Acquisitions) è rimasto pressoché piatto, ma si prevede una ripresa favorita dalla riduzione dei tassi di interesse. Le operazioni di consolidamento tra aziende del settore potrebbero rappresentare una strategia vincente per ottenere economie di scala, sinergie operative e un posizionamento più competitivo. Sinora le "grandi manovre" nella componentistica automotive sono state guidate principalmente da attori industriali (71% il dato 2024), con una partecipazione limitata del private equity (29%). Obiettivi principali delle acquisizioni sono stati, oltre a quelli già citati, l'espansione sul mercato, la diversificazione del portafoglio, l'integrazione del know how e l'ottimizzazione delle risorse. Una strategia quasi sempre vincente. Le aziende che hanno investito in crescita inorganica hanno registrato un aumento medio del fatturato del 6,1% rispetto al 5,5% di quelle che hanno puntato esclusivamente sulle proprie forze.

Mercato



IAM italiano 2024 in crescita

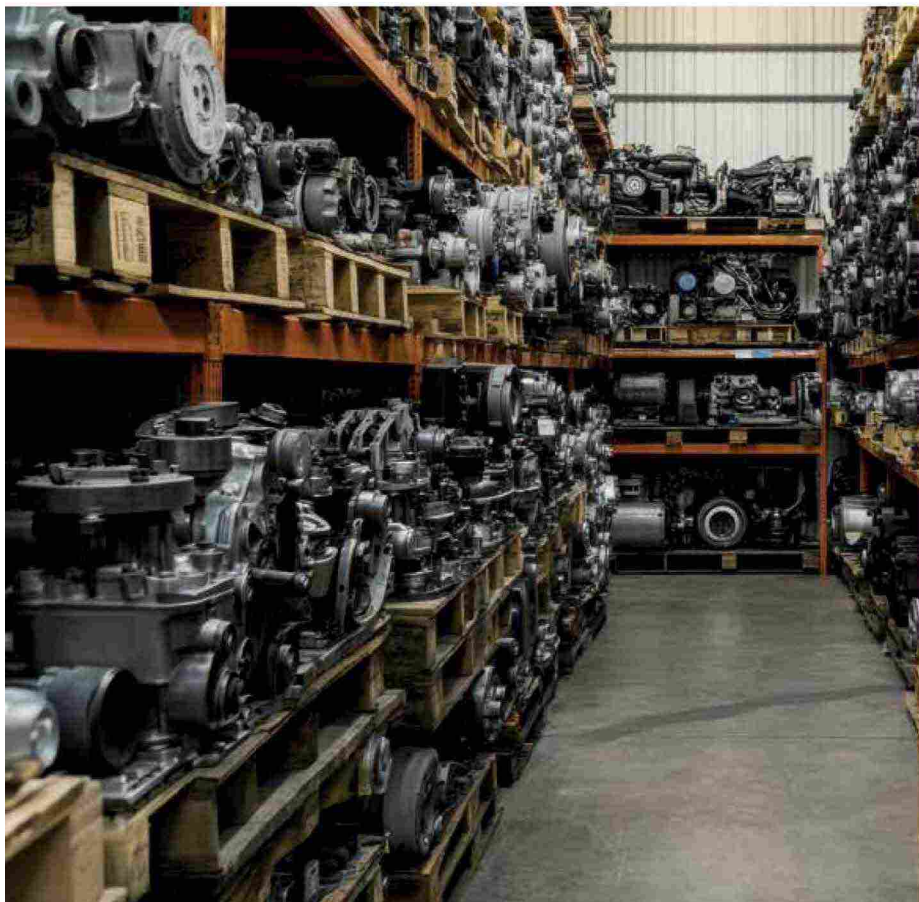
Secondo il Barometro dell'Anfia il comparto ha chiuso il 2024 con un aumento complessivo del fatturato del 2,4% rispetto ai 12 mesi precedenti, facendo registrare il quarto anno consecutivo con il segno più

di Roberto Barone

Nonostante la spada di Damocle del passaggio alla mobilità elettrica, sfida titanica a cui è chiamato a rispondere tutto l'automotive, il comparto italiano della componentistica aftermarket inteso come filiera IAM (Independent AfterMarket), ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione indipendente, sembra tenere botta e godere ancora di ottima salute. Nel 2024, infatti, ha registrato un incremento del fatturato del 2,4% rispetto all'anno precedente, consolidando un trend positivo che prosegue da quattro anni. È quanto emerge dai dati del Barometro Aftermarket dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), indagine statistica interna che fornisce una

tendenza indicativa dell'andamento del mercato dei ricambi su base mensile sia a livello di consolidato sia a livello di singole famiglie di prodotto. Seppure con un ritmo di crescita più moderato rispetto al +11,6% del 2023, il settore mostra una notevole stabilità e sconta definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM sia agli effetti inflazionistici legati ai costi delle materie prime e dei trasporti via mare. Elementi positivi sostenuti dalla necessità di manutenzione di un parco automobilistico con un'età media sempre più elevata. Le performance, tuttavia, variano molto a seconda delle famiglie di prodotto. L'analisi per categorie, in particolare, evidenzia un

Mercato



AUTOMOTIVE UE: L'ALLARME DI ANFIA SUL FUTURO

Anfia ha espresso forte preoccupazione per le prime indicazioni del piano d'azione UE per l'automotive. Secondo l'associazione, il documento preliminare della Commissione Europea ignora alcune misure essenziali per garantire la competitività del settore in Europa. Tra le richieste avanzate da Anfia figurano:

- una revisione del percorso di transizione alla decarbonizzazione basata sulla neutralità tecnologica;
- il riconoscimento dei carburanti a basso impatto ambientale come alternativa complementare all'elettrificazione;
- un piano di ricerca europeo dedicato allo sviluppo di nuove tecnologie per batterie e soluzioni energetiche sostenibili;
- ridurre il divario tra il costo dell'energia della filiera italiana e quella dei concorrenti internazionali;
- una maggiore semplificazione normativa per evitare un eccesso di regolamentazione rispetto ai mercati concorrenti;
- adottare misure di politica commerciale che evitino distorsioni o ritorsioni da parte di altri Paesi.

Anfia chiede un confronto aperto con le istituzioni europee per individuare soluzioni che consentano alla filiera automotive di affrontare la transizione senza perdere competitività e mettere a rischio migliaia di posti di lavoro. Nel frattempo, la Commissione Europea sembra pronta a una piccola apertura e ha annunciato un emendamento al regolamento sui target di CO₂ di auto e veicoli commerciali, per consentire ai produttori di auto di soddisfare gli obiettivi calcolando la media delle loro prestazioni su un periodo di 3 anni (2025-2027) e non più anno per anno.

incremento più marcato, +8,5%, dei componenti destinati a carrozzeria e abitacolo (che però avevano chiuso il 2023 a +10,4%), seguiti dal +6,3% di quelli elettrici ed elettronici (+8,3% nel 2023) e dal +5,6% dei componenti motore (+13,9% nel 2023). Più contenuta la crescita dei ricambi undercar, +2% dopo il +28,3% del 2023 e per i materiali di consumo che si fermano al +0,5% (avevano chiuso il 2023 a +5,7%).

Il contesto generale

Nel 2024, sempre secondo i dati dell'Anfia, il mercato delle auto nuove ha registrato 1,56 milioni di immatricolazioni, facendo segnare un calo dello 0,5% rispetto al 2023 e con volumi ancora molto lontani dai livelli pre-pandemia

(-18,7% rispetto al 2019). In questo scenario, le vetture ibride (mild e full hybrid) hanno guadagnato terreno (+10,1% con una quota di mercato che si attesta al 40%), mentre i modelli con alimentazione diesel hanno subito un calo significativo (-21,4% e una quota del 13,8%) e quelli a benzina crescono dell'1,9% (market share del 29,2%). Anche il mercato delle auto elettriche (BEV e PHEV) ha mostrato segnali di difficoltà, con una contrazione del 12,9% e una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023). Il segmento delle auto usate, invece, risulta in netta controtendenza e ha chiuso l'anno con un aumento del 6,5% rispetto al 2023, confermando la tendenza a prolungare la vita utile dei veicoli.

Mercato

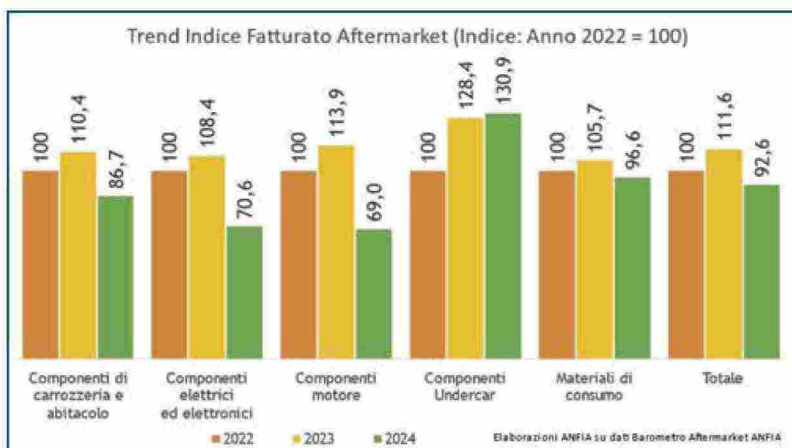
Le sfide per il post vendita

L'aftermarket, come accennavamo, si trova ad affrontare un periodo di profonda trasformazione, tra regolamentazioni europee per la decarbonizzazione della mobilità sempre più stringenti e un mercato dell'elettrico che fatica a decollare, ed è alle prese con la riconversione produttiva e con ingenti investimenti in R&I e capitale umano. A fronte di un mercato delle auto nuove in stallo e di un incremento delle vendite dell'usato, l'età media del parco circolante italiano rimane elevata: pari a 12 anni e 10 mesi, secondo i dati dell'Acea (per fare un confronto in Francia è di 11,2 anni, in Germania di 10,3, in Belgio scende addirittura a 9,9 anni), con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni. La necessità di manutenzione dei veicoli in circolazione non può quindi che favorire le attività di officina che, secondo l'Osservatorio Autopromotec, nel trimestre giugno-agosto 2024 hanno registrato i livelli più alti degli ultimi cinque anni. Una grossa opportunità, dunque, ma al tempo stesso una sfida per il settore chiamato a investire in nuove tecnologie, digitalizzazione, formazione specializzata e competenze per rimanere competitivo in un mercato che cambia molto rapidamente. L'adozione di strumenti diagnostici avanzati e l'integrazione con le nuove piattaforme digitali sono ormai elementi imprescindibili per garantire un servizio efficiente e in linea con le esigenze di un parco auto sempre più diversificato. A questo proposito l'Anfia evidenzia la necessità di un piano strategico europeo che supporti la transizione del settore senza penalizzare la competitività, promuovendo misure di sostegno per l'adeguamento tecnologico delle imprese dell'intera filiera.

La necessità di evolversi

Secondo Anfia, il futuro del settore passa anche dalla capacità di adottare una visione più flessibile in termini di tecnologie e sottolinea l'importanza di un approccio basato sulla neutralità tecnologica, che includa non solo l'elettrificazione ma anche l'impiego di carburanti a basso impatto ambientale e soluzioni ibride avanzate. "L'elettrico rimarrà una tecnologia centrale per

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



L'età media del parco circolante italiano è pari a 12 anni e 10 mesi, secondo gli ultimi dati dell'Acea, con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni

la mobilità del futuro - afferma Massimo Pellegrino, coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti Anfia - pur trovandoci ora in una fase interlocutoria con le istituzioni UE che speriamo possa introdurre delle flessibilità utili a valorizzare tutti i carbon neutral fuels secondo il paradigma della neutralità tecnologica. Per l'aftermarketche, oltretutto, che intercetta più

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Componentistica in

#TheRoadAhead:
con il Manifesto sulla
Sostenibilità, Clepa
sostiene l'ambizione
alla tutela ambientale
e sociale dell'industria
della componentistica
automotive supportata
da normative che
promuovano l'innovazione

a cura della redazione



Il Manifesto sulla Sostenibilità presentato da Clepa, associazione europea della componentistica automotive, rappresenta una roadmap articolata su come l'industria e i decisori politici, insieme, possano guidare la transizione dell'industria verso la neutralità climatica, la circolarità, l'approvvigionamento responsabile e resiliente, oltre a garantire una transizione equa per i lavoratori e le comunità.

Un impegno consapevole

I fornitori di componentistica automotive, player decisivi del settore, hanno un ruolo

determinante nel promuovere l'innovazione sostenibile, ridurre le emissioni e garantire catene di fornitura responsabili.

Per questo, nel suo Manifesto sulla sostenibilità Clepa ha delineato quattro pilastri fondamentali che daranno forma al futuro dell'industria europea: Azione per il clima, Economia circolare, Catena di fornitura responsabile e Transizione equa.

Gli obiettivi del Manifesto sulla Sostenibilità

Tra gli importanti obiettivi definiti dal Manifesto, l'Azione per il clima si esplica nel puntare alla neutralità climatica nelle attività europee entro il 2040 (emissioni Scope 1 e 2). Per promuovere l'economia circolare, Clepa ribadisce che occorre mirare a ottenere componenti sempre più circolari basandosi sui buoni risultati della



CLEPA: I PILASTRI DELLA SOSTENIBILITÀ



AZIONE PER IL CLIMA

Ridurre le emissioni (Scope 1 e 2), migliorare la resilienza climatica, garantire una gestione sostenibile dell'acqua



ECONOMIA CIRCOLARE

Promuovere progettazione circolare dei prodotti, riuso, rifabbricazione e riciclo a fine vita per ridurre al minimo impatto ambientale e dipendenza dalle risorse



SUPPLY CHAIN RESPONSABILE

Proteggere i diritti umani, garantire la due diligence ambientale, acquisti sostenibili e resilienza della Supply Chain



TRANSIZIONE EQUA

Preservare l'occupazione, promuovere il talento e gli ambienti di lavoro inclusivi, contribuire alle comunità locali

prima fila



Da sinistra: Benjamin Krieger, Segretario Generale di Clepa; Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti Anfia e Vicepresidente Clepa

rigenerazione, per sostenere l'obiettivo dell'UE di approvvigionarsi del 25% delle materie prime critiche attraverso il riciclo e arrivare a zero rifiuti in discarica. Riuscire a costruire una catena di fornitura responsabile significa cercare di diminuire le dipendenze nell'approvvigionamento e collaborare per ridurre al minimo gli impatti negativi sui diritti umani e sull'ambiente nelle catene di fornitura. L'obiettivo della Transizione equa, infine, prevede di coinvolgere annualmente entro il 2030 il 5% dei lavoratori in percorsi di aggiornamento e riqualificazione (upskilling e reskilling).

Lo stato dell'arte sulla sostenibilità

I fornitori europei del settore automotive hanno già fatto progressi: i 29 maggiori produttori hanno ridotto collettivamente le emissioni di CO₂ dell'8,4% (Scope 1 e 2) tra il 2022 e il 2023 e hanno incrementato il riciclo e il recupero degli scarti produzione all'85,8% nel 2022. Questo impegno costante verso la sostenibilità va però integrato con un'azione urgente da parte dei decisori politici per sostenere la competitività e ricalibrare l'approccio delle politiche relative. Come agire? Stimolando l'innovazione e garan-

tendo un quadro normativo tecnologicamente neutrale che possa bilanciare responsabilità ambientale, equità sociale e crescita economica. Inoltre, i quadri normativi europei su ESG (Environmental, Social and Governance) dovrebbero essere rivisti per incentivare l'innovazione e consentire alle aziende di guidare il progresso verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, piuttosto che sommergere le aziende di requisiti di rendicontazione.

I commenti di Clepa e Anfia

Benjamin Krieger, Segretario Generale di Clepa, ha sottolineato l'importanza di questa visione: "In un'epoca segnata da sfide senza precedenti, i fornitori automotive europei continuano a fare strada nella trasformazione sostenibile. La nostra industria opera in una catena del valore globale altamente interconnessa. Per mantenere questo slancio, abbiamo bisogno di condizioni di investimento competitive e di neutralità tecnologica. Il Manifesto sulla Sostenibilità delinea un itinerario chiaro e percorribile verso la neutralità climatica, l'efficienza delle risorse e la trasformazione delle risorse umane, assicurando che l'Europa resti un leader globale nell'innovazione green." Per il Presidente del Gruppo Componenti Anfia e Vicepresidente Clepa, Marco Stella, "la filiera europea e italiana della componentistica si impegna da decenni a migliorare le proprie performance in termini di sostenibilità ambientale e sociale e di circolarità, desiderando dare un adeguato contributo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climateranti e inquinanti stabiliti dall'UE. Inoltre, le nostre aziende si distinguono da sempre per l'alta propensione all'innovazione che le ha rese vincenti nell'ecosistema globale automotive. Da sole, tuttavia, queste qualità non bastano. In un momento complesso come l'attuale serve un sostegno comunitario certo e concreto attraverso una revisione del quadro normativo in chiave di neutralità tecnologica e l'attuazione di misure che consentano di giocare la partita in condizioni competitive, soprattutto riguardo agli investimenti in R&D e a fattori di produzione come la disponibilità di energia a costi accessibili". ■

IL CONTRIBUTO DEI FORNITORI AUTOMOTIVE ALL'UE

Perché l'Europa deve rimanere un polo di produzione, innovazione e occupazione

75%

del valore di un veicolo deriva da ricambi, componenti e sistemi che lo compongono

€30b

vengono investiti annualmente in R&S

+39k

nuovi brevetti registrati ogni anno

32%

degli investimenti in R&S nell'UE proviene dall'automotive, 1° investitore privato

1.7m

posti di lavoro diretti generati nell'UE

€26.7b

surplus commerciale generato nel 2023

CLEPA Sustainability Manifesto

I componenti realizzati dai fornitori automotive forniscono soluzioni di mobilità essenziali che consentono benessere sociale ed economico, fondamentale per assicurare beni e servizi indispensabili a consumatori e imprese

ITALIA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE



MARCA/MAKE	FEBBRAIO FEBRUARY				VAR. % % CHG.	GENNAIO/FEBBRAIO JANUARY/FEBRUARY				VAR. % % CHG.
	2025	%	2024	%		2025	%	2024	%	
STELLANTIS Group*	41.864	30,4	49.091	33,4	-14,7	83.421	30,7	98.527	34,1	-15,3
FIAT	14.753	10,7	17.581	11,9	-16,1	30.656	11,3	33.500	11,6	-8,5
PEUGEOT	7.643	5,5	7.729	5,3	-1,1	14.887	5,5	15.992	5,5	-6,9
CITROEN	6.368	4,6	6.465	4,4	-1,5	11.908	4,4	12.995	4,5	-8,4
JEEP	6.297	4,6	6.498	4,4	-3,1	12.189	4,5	13.778	4,8	-11,5
OPEL	3.035	2,2	4.107	2,8	-26,1	6.361	2,3	8.960	3,1	-29,0
LANCIA	926	0,7	4.167	2,8	-77,8	1.816	0,7	8.078	2,8	-77,5
ALFA ROMEO	2.308	1,7	1.889	1,3	+22,2	4.585	1,7	3.823	1,3	+19,9
DS	367	0,3	434	0,3	-15,4	698	0,3	948	0,3	-26,4
MASERATI	167	0,1	221	0,2	-24,4	321	0,1	453	0,2	-29,1
VW Group	21.767	15,8	23.925	16,3	-9,0	42.613	15,7	45.578	15,8	-6,5
VOLKSWAGEN	10.169	7,4	9.859	6,7	+3,1	18.685	6,9	19.246	6,7	-2,9
AUDI	5.591	4,1	6.406	4,4	-12,7	12.430	4,6	12.922	4,5	-3,8
SKODA	3.467	2,5	3.188	2,2	+8,8	6.495	2,4	6.064	2,1	+7,1
SEAT	589	0,4	1.816	1,2	-67,6	1.273	0,5	2.867	1,0	-55,6
CUPRA	1.421	1,0	1.823	1,2	-22,1	2.549	0,9	2.847	1,0	-10,5
PORSCHE	487	0,4	796	0,5	-38,8	1.079	0,4	1.559	0,5	-30,8
LAMBORGHINI	43	0,0	37	0,0	+16,2	102	0,0	73	0,0	+39,7
RENAULT Group	16.152	11,7	16.386	11,1	-1,4	33.732	12,4	32.547	11,3	+3,6
DACIA	10.289	7,5	8.974	6,1	+14,7	21.754	8,0	19.292	6,7	+12,8
RENAULT	5.863	4,3	7.412	5,0	-20,9	11.978	4,4	13.255	4,6	-9,6
TOYOTA Group	11.663	8,5	11.302	7,7	+3,2	22.286	8,2	21.810	7,5	+2,2
TOYOTA	11.084	8,0	10.904	7,4	+1,7	21.185	7,8	21.005	7,3	+0,9
LEXUS	579	0,4	398	0,3	+45,5	1.101	0,4	805	0,3	+36,8
HYUNDAI Group	7.487	5,4	9.018	6,1	-17,0	15.203	5,6	16.780	5,8	-9,4
KIA	3.428	2,5	3.965	2,7	-13,5	7.384	2,7	7.686	2,7	-3,9
HYUNDAI	4.059	2,9	5.053	3,4	-19,7	7.819	2,9	9.094	3,1	-14,0
BMW Group	7.581	5,5	7.180	4,9	+5,6	14.895	5,5	14.690	5,1	+1,4
BMW	6.371	4,6	6.064	4,1	+5,1	12.742	4,7	12.301	4,3	+3,6
MINI	1.210	0,9	1.116	0,8	+8,4	2.153	0,8	2.389	0,8	-9,9
FORD	5.380	3,9	6.466	4,4	-16,8	10.590	3,9	12.674	4,4	-16,4
DAIMLER Group	4.448	3,2	3.634	2,5	+22,4	8.774	3,2	6.884	2,4	+27,5
MERCEDES	4.353	3,2	3.424	2,3	+27,1	8.582	3,2	6.417	2,2	+33,7
SMART	95	0,1	210	0,1	-54,8	192	0,1	467	0,2	-58,9
MG	4.643	3,4	3.119	2,1	+48,9	8.774	3,2	5.958	2,1	+47,3
NISSAN	4.073	3,0	3.694	2,5	+10,3	7.211	2,7	7.670	2,7	-6,0
SUZUKI	2.930	2,1	4.164	2,8	-29,6	5.672	2,1	7.538	2,6	-24,8
DR	2.224	1,6	2.051	1,4	+8,4	4.343	1,6	4.968	1,7	-12,6
VOLVO	1.232	0,9	1.706	1,2	-27,8	2.336	0,9	3.366	1,2	-30,6
MAZDA	861	0,6	1.196	0,8	-28,0	1.822	0,7	2.878	1,0	-36,7
BYD	1.350	1,0	41	0,0	+3192,7	2.177	0,8	88	0,0	+2373,9
JAGUAR LAND ROVER Group	671	0,5	810	0,6	-17,2	1.356	0,5	2.035	0,7	-33,4
LAND ROVER	649	0,5	692	0,5	-6,2	1.295	0,5	1.779	0,6	-27,2
JAGUAR	22	0,0	118	0,1	-81,4	61	0,0	256	0,1	-76,2
HONDA	781	0,6	663	0,5	+17,8	1.443	0,5	1.319	0,5	+9,4
OMODA	523	0,4	22	0,0	+2277,3	1.069	0,4	42	0,0	+2445,2
TESLA	843	0,6	1.851	1,3	-54,5	1.251	0,5	2.255	0,8	-44,5
MITSUBISHI	141	0,1	222	0,2	-36,5	356	0,1	326	0,1	+9,2
SUBARU	197	0,1	120	0,1	+64,2	308	0,1	253	0,1	+21,7
FERRARI	61	0,0	81	0,1	-24,7	142	0,1	151	0,1	-6,0
LYNK&CO	17	0,0	87	0,1	-80,5	78	0,0	145	0,1	-46,2
ALTRE	1.033	0,7	341	0,2	+202,9	1.786	0,7	697	0,2	+156,2
TOTALE MERCATO	137.922	100,0	147.170	100,0	-6,3	271.638	100,0	289.179	100,0	-6,1

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. I dati di BYD, JAGUAR, DS, LEXUS LAMBORGHINI e FERRARI sono invece elaborati da Anfita

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 28/02/2025

* Fino al 2020 Alfa Romeo, Fiat, Jeep e Lancia erano conteggiati nel Gruppo FCA, Citroen, DS, Opel e Peugeot nel Gruppo PSA

TREND

66 LEI SÌ CHE VA BENE

La Dacia Duster è una crossover compatta apprezzata per l'ottimo rapporto qualità-prezzo. La terza generazione, lanciata lo scorso anno è disponibile con trazione anteriore o 4x4 abbinati a motori benzina (un mild hybrid a 48V, tre cilindri 1.2 turbo da 130 CV), bifuel benzina/Gpl (da 100 CV) e full hybrid (motore 1.6 litri benzina da 90 cavalli, un elettrico da 50 CV e cambio automatico). Quattro gli allestimenti, dotati di serie degli Adas obbligatori (frenata autonoma, mantenimento di corsia, riconoscimento di limiti e cartelli stradali, monitoraggio dell'attenzione, radar di retromarcia, predisposizione dell'alcolock).



UNIONE EUROPEA IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER PAESE



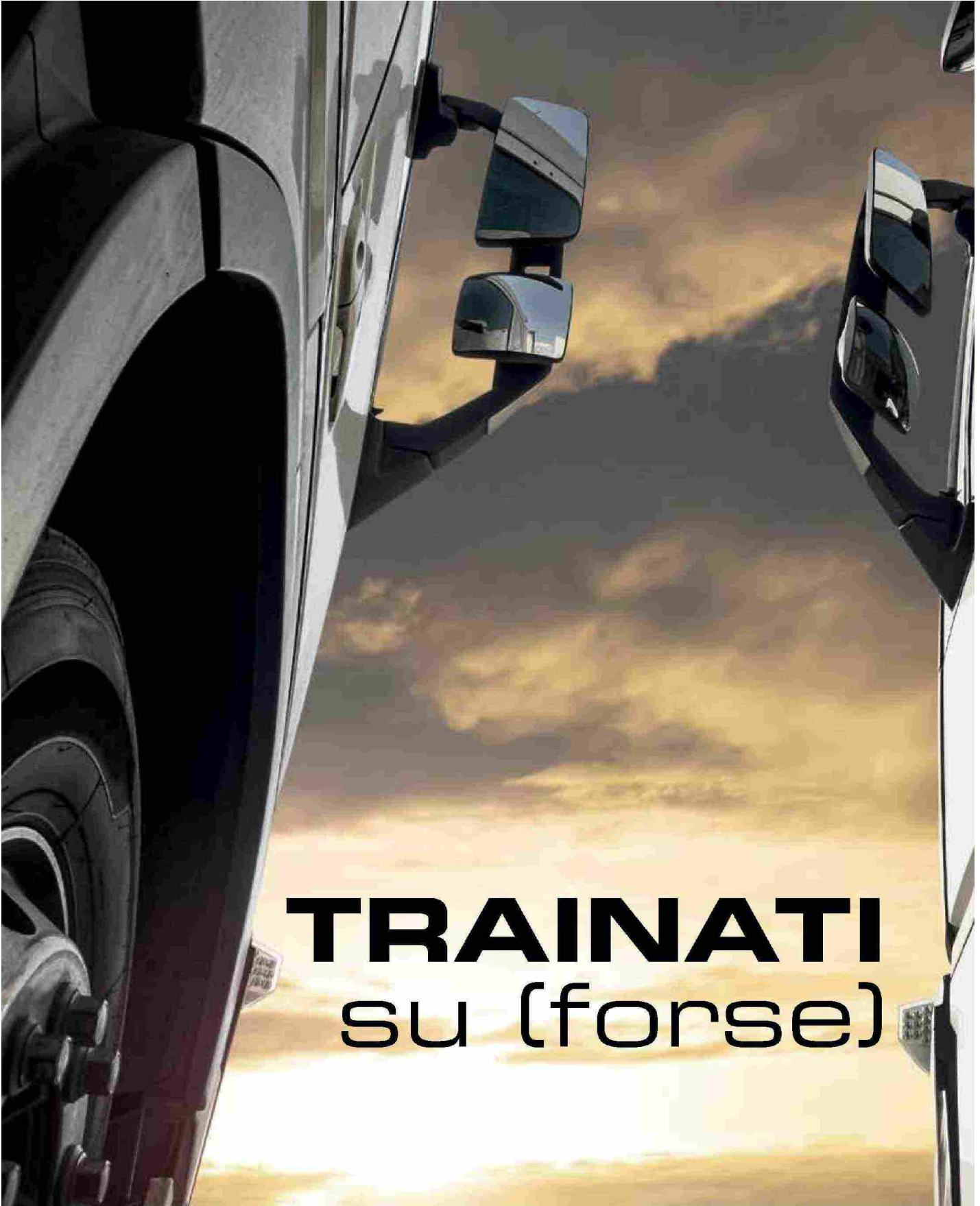
dati provvisori/provisional data

	Gennaio/January		% Chg 25/24	Gennaio-gennaio/January-January		% Chg 25/24
	2025	2024		2025	2024	
Austria	20.448	17.552	+16,5	20.448	17.552	+16,5
Belgium	40.594	46.667	-13,0	40.594	46.667	-13,0
Bulgaria	2.780	3.977	-30,1	2.780	3.977	-30,1
Croatia	4.472	4.492	-0,4	4.472	4.492	-0,4
Cyprus	1.565	1.527	+2,5	1.565	1.527	+2,5
Czechia	19.347	20.361	-5,0	19.347	20.361	-5,0
Denmark	10.834	8.839	+22,6	10.834	8.839	+22,6
Estonia	531	1.577	-66,3	531	1.577	-66,3
Finland	5.742	6.590	-12,9	5.742	6.590	-12,9
France	114.673	122.285	-6,2	114.673	122.285	-6,2
Germany	207.640	213.553	-2,8	207.640	213.553	-2,8
Greece	10.659	12.752	-16,4	10.659	12.752	-16,4
Hungary	9.125	8.049	+13,4	9.125	8.049	+13,4
Ireland	33.473	31.407	+6,6	33.473	31.407	+6,6
Italy	133.731	142.019	-5,8	133.731	142.019	-5,8
Latvia	1.343	1.202	+11,7	1.343	1.202	+11,7
Lithuania	2.836	2.132	+33,0	2.836	2.132	+33,0
Luxembourg	3.718	3.636	+2,3	3.718	3.636	+2,3
Malta	640	616	+3,9	640	616	+3,9
Netherlands	32.804	34.392	-4,6	32.804	34.392	-4,6
Poland	44.248	42.796	+3,4	44.248	42.796	+3,4
Portugal	14.504	15.737	-7,8	14.504	15.737	-7,8
Romania	11.920	12.733	-6,4	11.920	12.733	-6,4
Slovakia	6.605	7.935	-16,8	6.605	7.935	-16,8
Slovenia	5.015	4.573	+9,7	5.015	4.573	+9,7
Spain	72.322	68.689	+5,3	72.322	68.689	+5,3
Sweden	19.632	17.161	+14,4	19.632	17.161	+14,4
EUROPEAN UNION	831.201	853.249	-2,6	831.201	853.249	-2,6
EU14 ¹	720.774	741.279	-2,8%	720.774	741.279	-2,8%
EU13 ²	110.427	111.970	-1,4%	110.427	111.970	-1,4%
Iceland	594	457	+30,0	594	457	+30,0
Norway	9.343	5.122	+82,4	9.343	5.122	+82,4
Switzerland	14.788	15.236	-2,9	14.788	15.236	-2,9
EFTA	24.725	20.815	+18,8	24.725	20.815	+18,8
United Kingdom	139.345	142.876	-2,5	139.345	142.876	-2,5
EU + EFTA + UK	995.271	1.016.940	-2,1	995.271	1.016.940	-2,1
EU14 + EFTA + UK	884.844	904.970	-2,2%	884.844	904.970	-2,2%

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

1 Member states before the 2004 enlargement
2 Member states having joined the EU since 2004

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



TRAINATI su (forse)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO

Dopo 24 mesi di segno meno i trainati fanno registrare il +1,7% nel bimestre gennaio-febbraio. Rosso per i commerciali leggeri e per i medio-pesanti, mentre gli autobus dopo il record del 2024 evidenziano una leggera frenata. A livello globale gli Stati Uniti mantengono un ritmo sostenuto, l'Area Euro e l'Italia affrontano una ripresa più lenta e incerta

di *Miriam Sala*

L'anno economico 2025 si apre con un quadro caratterizzato da andamenti differenziati tra le principali economie mondiali. La crescita globale prosegue, ma con segnali di rallentamento in diverse aree geografiche. Gli Stati Uniti mantengono un'espansione robusta, mentre l'Europa e la Cina affrontano difficoltà dovute a dinamiche interne e alle tensioni internazionali. In Italia la crescita rimane fragile, con sfide strutturali e politiche di bilancio mirate a sostenere il recupero.

L'ECONOMIA GLOBALE

Nel 2025 il commercio mondiale dovrebbe espandersi di poco oltre il 3%, riflettendo un andamento simile a quello del PIL globale. Tuttavia, le prospettive restano condizionate da fattori di rischio, tra cui le tensioni geopolitiche e la strategia commerciale della nuova amministrazione statunitense. L'inflazione mostra un andamento differenziato: mentre negli Stati Uniti è in lieve rialzo, in Europa si stabilizza intorno al 2%, con dinamiche variegata tra i diversi Paesi. I prezzi dell'energia, elemento chiave delle dinamiche inflazionistiche, rimangono volatili. Il petrolio ha registrato solo lievi aumenti, mentre il gas naturale continua

a subire oscillazioni a causa delle incertezze sulla domanda e sull'offerta. La Federal Reserve ha ridotto i tassi di interesse in modo graduale, mentre la Banca Centrale Europea ha attuato un allentamento più moderato, mantenendo una politica prudente rispetto alle prospettive di crescita e inflazione nell'Eurozona. Il 2025 si preannuncia dunque come un anno di crescita tiepida, con differenze significative tra le principali economie globali. Mentre gli Stati Uniti mantengono un ritmo sostenuto, l'Area Euro e l'Italia affrontano una ripresa più lenta e incerta. La politica monetaria espansiva della BCE e gli interventi di bilancio mirati a sostenere il reddito delle famiglie e gli investimenti saranno determinanti per favorire un recupero più solido nei prossimi anni.

IL PANORAMA DELL'EUROZONA

Nell'Area Euro il PIL ha registrato una crescita dello 0,7% nel 2024, con previsioni di espansione dell'1,1% nel 2025 e dell'1,4% nel 2026. La domanda interna si conferma debole: la fiducia delle famiglie è in calo e gli investimenti restano penalizzati dalle condizioni di finanziamento ancora restrittive. Il settore manifatturiero,

13

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Part
TRUCK

MERCATO



LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE
ARCHIVIO AGGIORNATO AL 4/3/2025 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	15.049	17.951	-16,2
Febbraio	15.241	18.079	-15,7
Marzo	N/D	20.272	0,0
Aprile	N/D	16.464	0,0
Maggio	N/D	18.503	0,0
Giugno	N/D	20.633	0,0
Luglio	N/D	16.865	0,0
Agosto	N/D	7.589	0,0
Settembre	N/D	14.203	0,0
Ottobre	N/D	16.571	0,0
Novembre	N/D	16.094	0,0
Dicembre	N/D	15.296	0,0
Totale	30.290	198.520	-84,7
Gen-Feb 2025	30.290	36.030	-15,9

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

14

in particolare, mostra segnali di difficoltà, con la Germania in forte sofferenza a causa della crisi energetica e della crescente concorrenza cinese. L'inflazione, pur rimanendo moderata, si stabilizza attorno al 2%. Tuttavia la componente dei servizi registra ancora valori elevati dovuti ad adeguamenti ritardati dei prezzi. A dicembre la Banca Centrale Europea ha tagliato ulteriormente i tassi di interesse di 25 punti base, portandoli al 3%. I mercati si attendono una nuova riduzione di circa 75 punti base nel corso del 2025, ma la trasmissione della politica monetaria all'economia reale appare ancora lenta.

LA CONGIUNTURA ITALIANA

L'economia italiana ha chiuso il 2024 con un aumento del PIL dello 0,5%, con prospettive di crescita attorno all'1% nel triennio 2025-2027. Nel quarto trimestre del 2024 l'attività economica è rimasta debole, risentendo della persistente fiacchezza della manifattura e del rallentamento del settore dei servizi. Nel comparto delle costruzioni l'impulso fornito dal Pia-

no Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha parzialmente compensato il calo dell'attività nel settore residenziale. La domanda interna mostra se-

gnali di rallentamento: la spesa delle famiglie ha subito una decelerazione, mentre le condizioni per investire restano sfavorevoli. Le esportazioni italiane sono state penalizzate dalla contrazione della domanda mondiale e dalle politiche protezionistiche annunciate dagli Stati Uniti, con impatti particolarmente negativi sulle piccole e medie imprese. Secondo gli ultimi dati pubblicati dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), l'Italia ha registrato a gennaio 2025 un tasso di inflazione armonizzato a livello europeo (IPCA) in aumento dell'1,7% su base annua, con una diminuzione dello 0,8% rispetto al mese precedente. Questo rappresenta un incremento rispetto al tasso annuo dell'1,4% registrato a dicembre 2024. Per quanto riguarda il lavoro, il tasso di disoccupazione è



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AUTOCARRI

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 4/3/2025 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	2.560	2.964	-13,6
Febbraio	2.294	2.315	-0,9
Marzo		2.604	
Aprile		2.348	
Maggio		3.092	
Giugno		3.443	
Luglio		2.766	
Agosto		1.389	
Settembre		1.709	
Ottobre		2.192	
Novembre		1.979	
Dicembre		1.892	
Totale	4.854	28.693	-83,1
Gen-Feb 2025	4.854	5.279	-8,1

Area geografica	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Nord Ovest	1.341	1.495	-10,3
Nord Est	1.268	1.449	-12,5
Centro	806	794	1,5
Sud-Isole	1.439	1.541	-6,6
Totale	4.854	5.279	-8,1

Classi di peso (kg)	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
3.501-5.000	84	77	9,1
5.001-8.000	275	444	-38,1
8.001-12.500	215	222	-3,2
12.501-16.000	188	171	9,9
>16.000	4.092	4.365	-6,3
Totale	4.854	5.279	-8,1

Tipologia	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Trattori	2.447	2.831	-13,6
Cabinati	2.407	2.448	-1,7
Totale	4.854	5.279	-8,1

Destinazione	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Cantiere	491	539	-8,9
Stradali	4.363	4.740	-8,0
Totale	4.854	5.279	-8,1

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

sceso al 6,3% a gennaio 2025, in lieve diminuzione rispetto al 6,4% di dicembre 2024. Questa flessione è accompagnata dalla creazione di 145.000 nuovi impieghi nel mese portando il tasso di occupazione al 62,8%, il livello più alto dal 2004. Rispetto a gennaio 2024, il numero di occupati è aumentato di 513.000 unità. Il tasso di disoccupazione giovanile (15-24 anni) è diminuito al 18,7% dal 19% del mese precedente. Secondo i dati Istat, a gennaio 2025 l'indice della produzione industriale risulta in calo dello 0,6% rispetto allo stesso mese del 2024 e in aumento del 12,3% rispetto a dicembre 2024. Anche l'indice della produzione per il solo settore automotive è in calo, nello specifico del 25,3% rispetto a gennaio 2024, mentre aumenta del 23,8% a confronto con il

mese precedente. A gennaio 2025 i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. Ateco 29.1) è in calo del 37%;
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. Ateco 29.2) incrementa



MERCATO



AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 4/3/2025 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	633	583	8,6
Febbraio	391	498	-21,5
Marzo	-	494	-100,0
Aprile	-	562	-100,0
Maggio	-	632	-100,0
Giugno	-	707	-100,0
Luglio	-	670	-100,0
Agosto	-	256	-100,0
Settembre	-	396	-100,0
Ottobre	-	427	-100,0
Novembre	-	432	-100,0
Dicembre	-	915	-100,0
Totale	1.024	6.572	-84,4
Gen-Feb 2025	1.024	1.081	-5,3

Area geografica	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Nord Ovest	179	229	-21,8
Nord Est	111	129	-14,0
Centro	338	261	29,5
Sud-Isole	396	462	-14,3
Totale	1.024	1.081	-5,3

Segmento Anfia	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Autobus/Midibus Urbani	298	262	13,7
Autobus/Midibus Interurbani	244	465	-47,5
Autobus/Midibus Turistici	249	148	68,2
Minibus	114	120	-5,0
Scuolabus	119	86	38,4
Totale	1.024	1.081	-5,3

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

del 7%;

▪ l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. Ateco 29.3) risulta in calo del 15,4%. Per quanto riguarda la produzione rilevata da Anfia, il totale delle autovetture prodotte nel mese di gennaio ammonta a un volume di circa 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024.

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il 2024 con volumi in lieve rialzo rispetto al 2023 (+0,9%, 198.500 unità). Il 2025 si apre, invece, al ribasso con gennaio e febbraio che chiudono rispettivamente a -16,2% e -15,7% su base tendenziale. Il cumulato del primo bimestre ammonta a

//////////

In Europa il settore manifatturiero mostra segnali di particolare difficoltà, con la Germania in forte sofferenza a causa della crisi energetica e della crescente concorrenza cinese

30.290 unità, quasi 6mila in meno rispetto ai primi due mesi del 2024. Sebbene presenti volumi in calo, il diesel risulta ancora il carburante preferito: l'84% circa dell'immatricolato appartiene infatti a questa motorizzazione, inclusa la "variante" biodiesel. In calo nel bimestre anche tutte le altre alimentazioni a eccezione dei veicoli

ricaricabili, BEV e PHEV, che crescono rispettivamente del 24,7% e del 125% rispetto ai primi due mesi del 2024. Il brand a registrare le maggiori immatricolazioni nel bimestre rimane FIAT, che però perde volumi (-23,3%) e quota di mercato rispetto al 2024 (-2,3 punti percentuali). Seguono FORD, con una crescita del 2,4% e una market share del 21,1%, e IVECO, con il 7,3% di quota e un calo del 26,7%. Per quanto riguarda la distribuzione geografica l'area con il maggiore numero di immatricolazioni è il Nord Ovest, che costituisce oltre un terzo del mercato ed è anche l'unica area in crescita (+2% sul primo bimestre 2024). In controtendenza, il Nord Est mostra volumi vertiginosamente in calo (-37,8% rispetto al 2024). In flessione, anche se più lieve, pure il Centro (-8,9%) e il Sud con le Isole (-9%). Le singole regioni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 4/3/2025 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	1.014	1.194	-15,1
Febbraio	1.190	974	22,2
Marzo	-	1.096	-100,0
Aprile	-	1.147	-100,0
Maggio	-	1.307	-100,0
Giugno	-	1.447	-100,0
Luglio	-	1.431	-100,0
Agosto	-	794	-100,0
Settembre	-	873	-100,0
Ottobre	-	1.197	-100,0
Novembre	-	1.149	-100,0
Dicembre	-	897	-100,0
Totale	2.204	13.506	-83,7
Gen-Feb 2025	2.204	2.168	1,7

Area geografica	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Nord Ovest	524	479	9,4
Nord Est	598	514	16,3
Centro	308	382	-19,4
Sud-Isole	774	793	-2,4
Totale	2.204	2.168	1,7

Tipologia	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Rimorchi	232	222	4,5
Semirimorchi	1.972	1.946	1,3
Totale	2.204	2.168	1,7

Provenienza	Gen-Feb 2025	Gen-Feb 2024	Var. % 25/24
Marche nazionali	993	985	0,8
Marche estere	1.211	1.183	2,4
Totale	2.204	2.168	1,7

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

a registrare le vendite del comparto più alte sono il Piemonte (5.106 unità immatricolate, +12,6%), la Lombardia (4.666 unità, -5,9%) e il Lazio (3.614, +0,3%).

Autocarri >3.500 kg ptt

Dopo avere chiuso il 2024 con volumi pressoché stabili rispetto al 2023 (28.700 le unità vendute, con una flessione dello 0,7%), il trend negativo si conferma anche nel primo bimestre 2025, che registra un calo dell'8,1%. L'andamento mensile mostra un calo molto netto a gennaio, -13,6%, mentre in febbraio la frenata rallenta a -0,9%. Nel periodo considerato solo il Centro mostra una variazione positiva, con volumi in crescita dell'1,5%. In calo le altre aree: il Sud registra un -6,6%, seguito dal Nord Ovest (-10,3%) e infine dal Nord Est, che nei primi due mesi del 2025 perde il 12,5% dei volumi del



2024. Per distribuzione, le aree che hanno registrato il maggiore numero di immatricolazioni sono il Sud, con una market share del 29,6%, seguito dal Nord Ovest (27,6%) e dal Nord Est (26,1%). Fanalino di coda il Centro con il restante 16,6% del mercato. Nell'ana-

lisi per classi di peso gli autocarri sopra le 16 tonnellate, che costituiscono l'84,3% del mercato, registrano una flessione del 6,3% rispetto al 2024. Nel periodo considerato risultano in crescita soltanto il segmento compreso tra i 3.501 e i 5.000 chilogrammi,

MERCATO

che registra una variazione positiva del 9,1% (ma che mantiene comunque una quota di mercato marginale, 1,7%) e la classe tra le 12,5 e le 16 tonnellate che cresce del 9,9% rispetto al primo bimestre 2024. Per destinazione, gli autocarri stradali con 4.363 libretti di circolazione emessi costituiscono l'89,9% del mercato totale, che riducono però i propri volumi dell'8%. Anche i mezzi destinati ai cantieri, che hanno una quota del 10,1%, registrano una flessione pari all'8,9%. Più equilibrata la distribuzione tra autocarri rigidi (49,6%) e trattori stradali (50,4%), con volumi in calo rispettivamente dell'1,7% e del 13,6% rispetto al periodo gennaio-febbraio 2024. La stima di **Anfia** per l'anno appena iniziato si attesta su volumi pressoché stabili (-0,7% rispetto all'anno appena concluso).

18 **Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt**

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg interrompe la tendenza negativa dell'ultimo biennio. Con 2.204 rimorchi e semirimorchi immatricolati, il comparto risulta in crescita dell'1,7% rispetto ai primi due mesi del 2024. A fronte di un calo delle immatricolazioni al Centro (-19,4%) e Sud con le Isole (-2,4%), crescono tutte le restanti aree: Nord Est (+16,3%) e Nord Ovest (+9,4%).

Il Sud con le isole rappresenta il primo mercato per rilevanza (oltre un quarto del mercato è immatricolato proprio in questa regione), seguito da Nord Est (27,1%), Nord Ovest (23,8%) e Centro (14%). Le marche estere (con il 54,9% del mercato) registrano una crescita pari al 2,4% nel cumulato da inizio anno, mentre i brand nazionali (il rimanente 45,1%) guadagnano terreno per rappresentanza e registrano un +0,8%. Il mercato si compone per l'89,5% di semirimorchi (1.972 unità,



+1,3% sull'anno precedente) e per il solo 10,5% di rimorchi (232 unità da inizio anno, +4,5% rispetto al 2024).

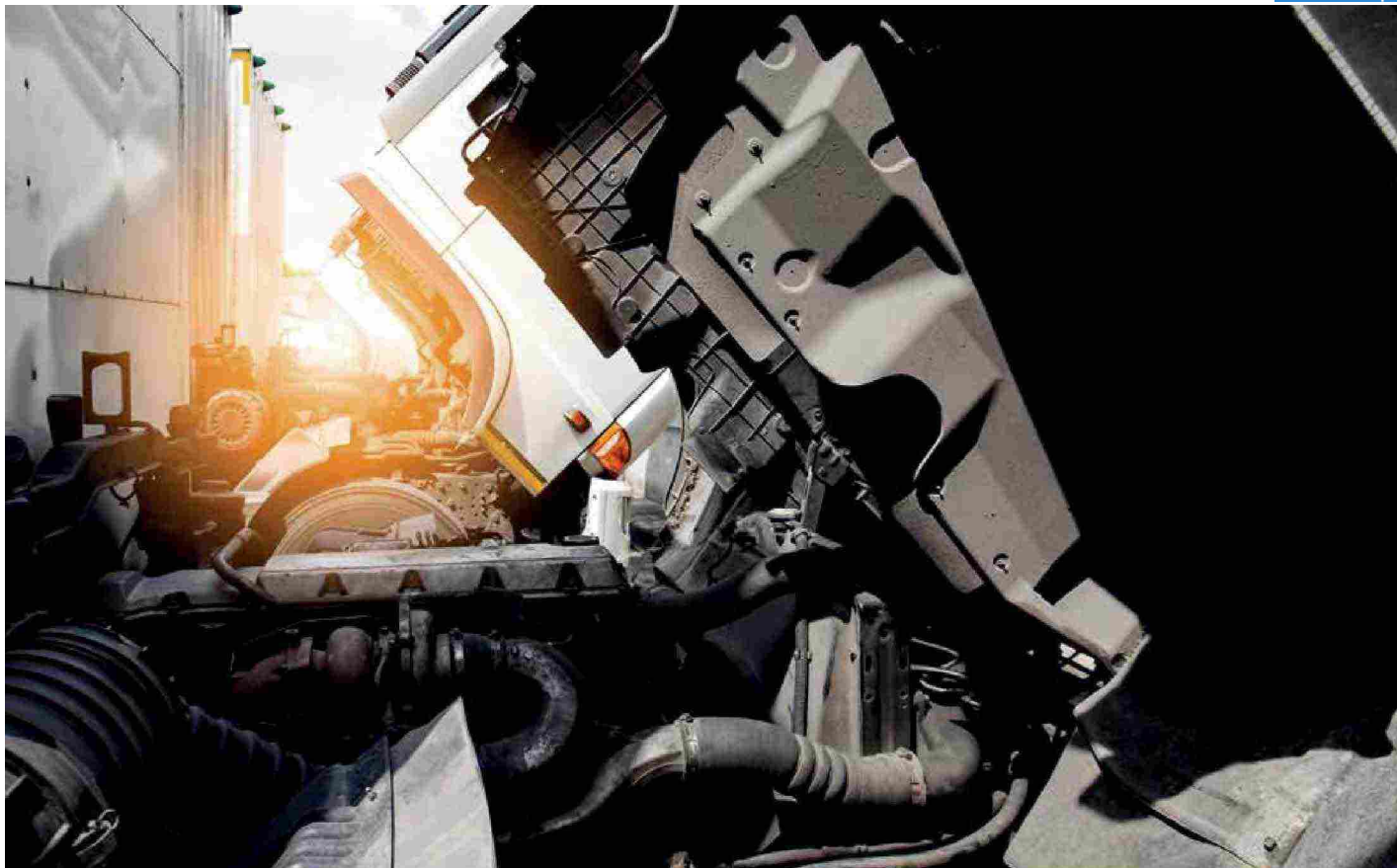
Autobus >3.500 kg ptt

Il mercato degli autobus, favorito dai numerosi fondi stanziati, ha registrato nel 2023 le immatricolazioni più alte degli ultimi vent'anni, per poi superare ogni record nel 2024. Nell'anno sono infatti stati immatricolati 6.572 veicoli, volumi mai raggiunti nel nostro Paese. Nei primi due mesi del 2025 risultano invece in calo, con una flessione del 5,3%. IVECO risulta essere il brand con la maggiore quota di mercato (39,8%), sebbene inferiore alla market share dello stesso periodo del 2024 (52,7%). I volumi del costruttore italiano risultano in calo del 28,4% rispetto a quelli dell'anno precedente. Segue Merce-

des con il 21,9% di quota, in crescita di 8,8 punti percentuali. I volumi del costruttore tedesco risultano essere superiori al primo bimestre 2024, con un +57,7% di variazione. Chiude il podio Solaris, con volumi triplicati rispetto allo scorso anno e con una quota di mercato che passa dall'1,5 al 5,3% del 2025. Dal punto di vista dell'area geografica risulta in crescita solo il Centro (+29,5%), mentre tutte le altre aree registrano variazioni negative: Nord Est -14%, Sud e Isole -14,3% e Nord Ovest -21,8%. La distribuzione degli autobus immatricolati vede il Sud con la quota di mercato più alta (38,7%), seguita dal Centro (33%) e dal Nord Ovest (17,5%). Ultimo il Nord Est con il 10,8% del mercato nel periodo gennaio-febbraio 2025. Per destinazione d'uso, risultano in crescita i segmenti turistico (+68,2%) e urbano (+13,7%). Rispettivamente i segmenti costituiscono il 24,3% e il 29,1% del mercato. In calo gli interurbani (-47,5%), che compongono il 23,8% del mercato, e i minibus (-5%), con una market share dell'11,1%. Infine gli scuolabus, che con una crescita pari al 38,4% registrano un incremento pari a 3,6 punti percentuali rispetto al periodo gennaio-febbraio 2024 e raggiungono una quota di mercato dell'11,6%.



L'economia italiana ha chiuso il 2024 con un aumento del PIL dello 0,5% e prospettive di crescita attorno all'1% nel triennio 2025-2027



20

Nuovo **RECORD** per il comparto

Il Barometro Aftermarket Truck di Anfia rileva, nel 2024, performance positive mai registrate negli ultimi 5 anni. I mutamenti in atto e le incertezze sul piano internazionale non consentono però di abbassare la guardia

di Fulvio Miglio

I dati del Barometro Aftermarket Truck relativi al 2024 confermano il raggiungimento delle migliori performance di fatturato tra gli ultimi 5 anni presi in analisi dall'iniziativa, promossa dalla sezione Aftermarket di Anfia (As-

sociazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) in collaborazione con la sezione Automotive di Asap Service Management Forum. Un'ottima notizia dunque per il settore del post vendita dedicato ai mezzi pesanti, considerando

inoltre che anche le singole macrofamiglie Motore&Trasmissione, Sopratelaio e Sottotelaio hanno registrato performance di fatturato altrettanto positive nello stesso periodo di analisi annuali. La variazione positiva del fatturato

AFTERMARKET TRUCK

del mercato totale aftermarket truck nel 2024 rispetto ai 4 anni precedenti è stata la seguente: +73% sul 2020; +43% sul 2021; +33% sul 2022; +15% sul 2023. Dati importanti, rafforzati dal trend in corso, visto che il fatturato degli ultimi due trimestri del 2024 ha registrato le migliori performance dall'inizio della rilevazione, superando anche i risultati già eccellenti dei due trimestri precedenti.

UNO STUDIO DETTAGLIATO E AFFIDABILE

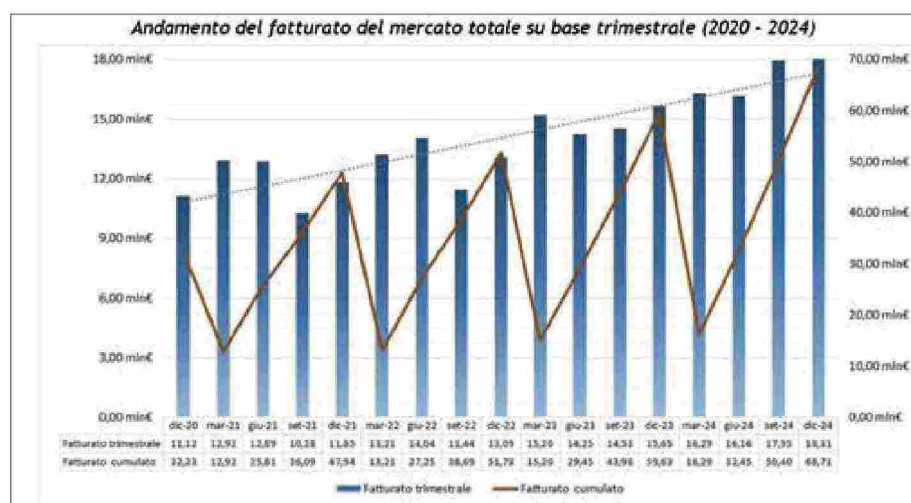
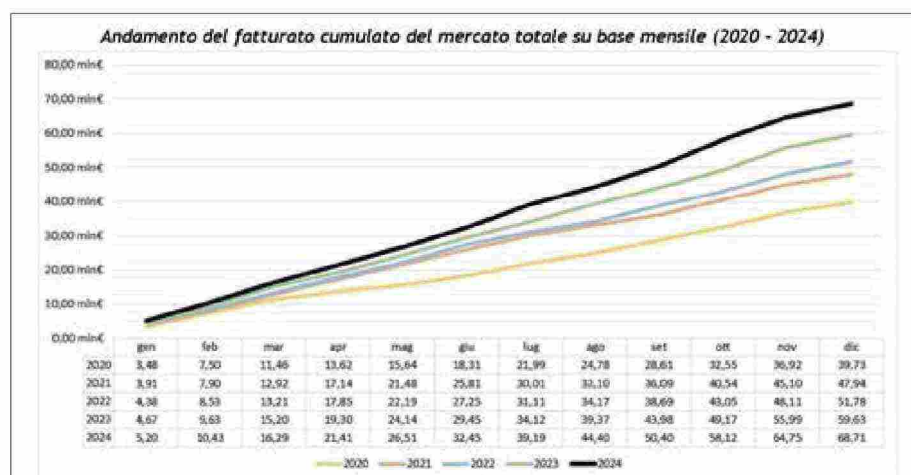
Per svolgere analisi puntuali, lo studio ha previsto la categorizzazione dei codici aziendali in 8 famiglie di prodotto seguendo una nomenclatura standardizzata da Anfia. Le famiglie di prodotto sono state ulteriormente raggruppate in tre macrofamiglie: Motore&Trasmissione, Sopratelaio (componenti di carrozzeria e abitacolo, componenti elettrici ed elettronici, materiali di consumo) e Sottotelaio (componenti undercar, impianto frenante, sterzo e sospensioni). L'andamento del fatturato mensile aggregato per la macrofamiglia Motore&Trasmissione è stato altalenante, con picchi positivi a ottobre e negativi a dicembre. Da segnalare, inoltre, che a cavallo del periodo estivo del 2024 per la prima volta nel periodo di analisi la macrofamiglia Sopratelaio ha registrato valori di fatturato superiori a quella del Sottotelaio. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macrofamiglie rispetto agli anni precedenti, la macrofamiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del +8% sul 2023, del +21% sul 2022 e del +42% sul 2021. La macrofamiglia Sopratelaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato particolarmente positiva rispetto ai tre anni precedenti, nello

specifico pari a +59% sul 2023, +120% sul 2022 e +87% sul 2021. Infine, anche la macrofamiglia Sottotelaio ha concluso il 2024 registrando una variazione percentuale del fatturato cumulato positiva rispetto al 2023 (+6%), al 2022 (+19%) e al 2021 (+43%).

IL COMMENTO DI ANFIA AFTERMARKET

"Anche il 2024 è stato un anno di ulteriore conferma della crescita del comparto aftermarket dei veicoli industriali - sottolinea Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di Anfia Aftermarket - sebbene, pur rimanendo i valori in

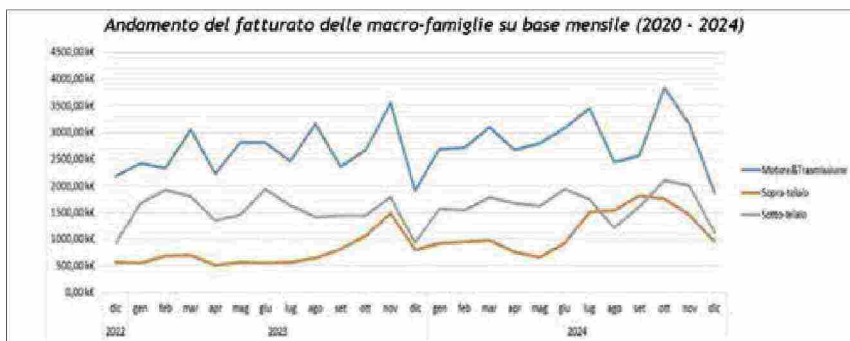
terreno saldamente positivo, si inizi a osservare un trend di graduale rallentamento e di stabilizzazione rispetto agli anni precedenti. Questo è un elemento significativo che occorre iniziare a prendere in considerazione, non da ultimo in un contesto dove anche le immatricolazioni di nuovi veicoli industriali danno segni di difficoltà, con una chiusura del 2024 in lieve crescita e un inizio 2025 con il segno negativo, tendenza peraltro già prevista alla fine dello scorso anno". Un graduale rallentamento che può essere letto come conseguenza del progressivo venire meno della spinta rialzista osservata sin dalla fine



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AFTERMARKET TRUCK



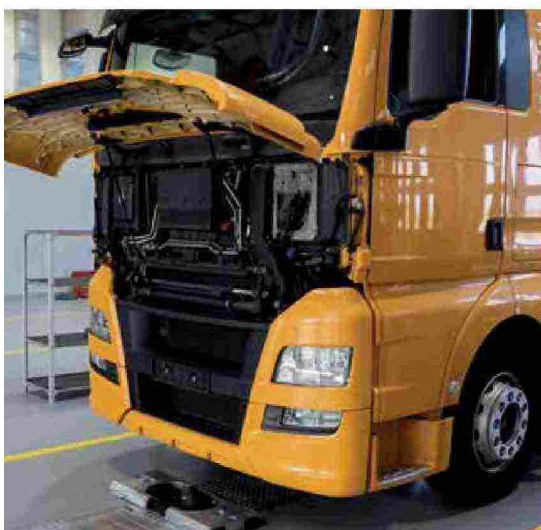
Macro-Famiglie Prodotto	Variazione % Fatturato 2024/2023	Variazione % Fatturato 2024/2022	Variazione % Fatturato 2024/2021
Motore&Trasmissione	+8%	+21%	+42%
Sopra-Telaio	+59%	+120%	+87%
Sotto-Telaio	+6%	+19%	+24%
Mercato Totale	+15%	+33%	+43%

22

del periodo post pandemico, una fase caratterizzata progressivamente dalla crescente domanda di componenti che ha permesso la graduale ricostituzione degli stock lungo la filiera distributiva.

PESANO LE TENSIONI COMMERCIALI ESTERE E INTERNE

La visione del mercato fornita da Sitran si collega a varie considerazioni. Si parte dal fatto che questo percorso di crescita deve oggi considerare anzitutto uno scenario macroeconomico profondamente cambiato e segnato da importanti tensioni commerciali, che spingono in senso avverso sia sul fronte internazionale (le minacce di innalzamento dei dazi da parte dell'amministrazione statunitense creano incertezza anche nelle economie europee) sia sul fronte interno all'Europa, dove occorre ricordare le difficoltà delle due economie trainanti, ossia Francia e Germania. "Al riguardo - evidenzia ancora Sitran - è interessante sottolineare come nel 2024 la domanda di trasporto in Europa sia cresciuta solo dello 0,9% su base an-



nua, non alleviando la persistente sofferenza dell'immatricolato". Va poi tenuto presente il processo di profonda trasformazione che il comparto automotive con la sua componentistica sta attraversando, sia per gli effetti delle politiche regolatorie sia per le strategie di riposizionamento industriale in atto anche per l'effetto di risposta che il comparto è chiamato a dare, con i conseguenti investimenti, ai processi di trasformazione tecnologica, digitale, di supply chain e di organizzazione aziendale attualmente in corso.

POSSIBILE UN CAMBIO DI SCENARIO NEL MEDIO PERIODO

Quanto detto può essere esteso anche al comparto aftermarket, su cui influisce al contempo una riflessione generale sul macrocontesto politico ed economico internazionale con le conseguenze che una sua involuzione negativa potrebbe portare. "Seppure tradizionalmente il settore aftermarket sia investito da questi cambiamenti con un orizzonte temporale più dilatato nel tempo rispetto al primo impianto - dice Sitran - occorre però dire che questa velocità di trasformazione si osserva anche in un contesto dove soprattutto al componente fisico si aggiunge, in una logica valoriale, il concetto di servizio, ovvero dove il primo diventa facilitatore del secondo. Questo pone anzitutto una sfida industriale ma anche la configurazione di modelli di business nuovi, non tradizionali per il comparto. Rimane pertanto il senso d'urgenza generale di intervenire come ricordato anche nel Rapporto Draghi - conclude Sitran - per garantire le condizioni di competitività necessarie a sostenere la crescita nel medio e lungo periodo".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024

I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 512.698 (+6,47%)

TELEBORSA

Publicato il 01/04/2025
Ultima modifica il 01/04/2025 alle ore 20:01



A marzo 2025 sono state immatricolate 172.223 autovetture a fronte delle 162.140 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,22%. I trasferimenti di proprietà sono stati 512.698 a fronte di 481.531 passaggi registrati a marzo 2024, con

un aumento del 6,47%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 684.921, ha interessato per il 25,14% vetture nuove e per il 74,86% vetture usate. Questi i dati comunicati dal **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

"Il primo trimestre dell'anno - rileva **IUNRAE** - chiude con una flessione dell'1,6%, attestandosi a 443.906 immatricolazioni, contro le 451.320 di gennaio-marzo 2024, ma in pesante calo (-17,5%) rispetto al periodo pre-covid (2019). La quota di mercato delle auto elettriche pure (BEV) a marzo sale al 5,4%, in aumento rispetto al 5,0% di febbraio e rispetto al 3,3% di marzo 2024, periodo però penalizzato dall'attesa per l'avvio degli incentivi. Le auto ibride plug-in (PHEV) confermano la stessa quota di mercato di febbraio al 4,5%, in crescita rispetto al 3,5% di marzo 2024. Complessivamente, la quota delle auto elettrificate (ECV) a marzo 2025 sfiora il dieci per cento (9,9%). Con questi dati risulta evidente - fa notare UNRAE - come il percorso di transizione energetica stia proseguendo ancora molto lentamente".

"Nel cumulo trimestrale, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior - evidenzia **l'Anfia** - occupano, rispettivamente, la prima, sesta, settima e decima posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in settima posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger risulta il sesto modello più venduto, seguito da Fiat 500 all'ottavo posto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece al decimo posto".

"Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21)" commenta il **presidente di Anfia Roberto Vavassori**. Intanto, la Commissione europea ha trasmesso al Parlamento e al Consiglio la modifica sulle multe alle case d'auto e l'Anfia

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

25/02/2025



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

24/03/2025

Auto, Unrae: a gennaio cresce il mercato di seconda mano (+2,2%)

06/03/2025

Farmacosmo, Integrae SIM subentra a MIT SIM come Specialist

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

01/04/2025

Cairo Communication, OPA parziale al via il 7 aprile dopo ok CONSOB

01/04/2025

Intesa Sanpaolo Assicurazioni, Vicenzotto: "Funzione Compliance deve essere flessibile, agile e..."

01/04/2025

New York: andamento rialzista per Ralph Lauren

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

auspica che "le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile. Vicende surreali come questa – sottolinea **Vavassori** – ci dimostrano come purtroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità". Secondo **l'Anfia** serve "un piano di portata pan-europea e di durata decennale che abbia l'obiettivo di decarbonizzare la mobilità in maniera assai più consistente di qualsiasi provvedimento oggi in discussione, anche quelli al 2035". Ad oggi, il parco circolante europeo, così come quello italiano, "registra un'anzianità media di circa 12,5 anni, con elevati rischi di sinistrosità e certezza di inquinamento". Bisogna quindi "incentivare il ricambio del parco circolante europeo, e quindi anche quello italiano, mediante aiuti finanziari e fiscali ben congegnati sostenendo i prodotti e la componentistica Made in Europe ecocompatibili è per noi la via maestra per coniugare concretamente la responsabilità ambientale con quella industriale, mantenendo occupazione di alta qualità e rispondendo con i fatti ai blocchi commerciali che provengono da diversi Paesi".

"Una rondine non fa primavera, ma una rondine per il mercato dell'auto in marzo è comunque arrivata. Le immatricolazioni di autovetture, dopo sette mesi di cali, hanno fatto registrare in marzo una crescita del 6,2% toccando quota 172.223 che non è però sufficiente per portare in positivo il primo trimestre dell'anno – afferma **Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor** –. La questione che si pone è però se alla rondine di marzo ne seguiranno altre o se la crescita di marzo è soltanto un rimbalzo. Dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta nei giorni scorsi dal Centro Studi Promotor emerge che nel mese scorso vi è stato effettivamente un rimbalzo, ma il quadro del mercato italiano dell'auto resta critico. Per il 39% dei concessionari interpellati l'affluenza nelle show room è stata bassa e nei prossimi mesi per il 74% degli interpellati le vendite si manterranno stabili sui bassi livelli attuali e per il 16% la situazione potrebbe addirittura peggiorare". "D'altra parte – prosegue Quagliano – proiettando il risultato dei primi tre mesi sull'intero anno e tenendo conto della stagionalità delle vendite, si ottiene una stima di 1.436.818 immatricolazioni nell'intero 2025 con un calo sul 2024 del 7,8% e con un calo di ben il 25% sui livelli ante-crisi, cioè sul livello di 1.916.951 immatricolazioni del 2019. Non si vede quindi come il mercato potrebbe ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi".

"La decisione degli Stati Uniti di imporre dal 2 aprile dazi del 25% sulle importazioni di veicoli prodotti all'estero "desta grande preoccupazione nel settore – sottolinea **Michele Crisci, presidente di Unrae - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri** –. Dalle dichiarazioni odierne della Presidente Von der Leyen emerge che, pur mantenendo l'obiettivo di una soluzione negoziale, la Commissione Europea sta valutando con i capi di Stato e di Governo europei un piano di contromisure immediate volte a colpire specifici prodotti statunitensi, garantendo al contempo un impatto minimo sull'economia europea. Una guerra commerciale di questo tipo penalizzerà tutti: le Case automobilistiche globali e i consumatori sia americani che europei. Come già richiesto anche dall'Acea, l'Unrae auspica che si trovino rapidamente soluzioni negoziali, anche alla luce degli ingenti investimenti delle Case automobilistiche europee negli Stati Uniti, che contribuiscono alla creazione di posti di lavoro, alla crescita economica e al gettito fiscale di quel Paese. Venendo poi alle tematiche più strettamente di competenza nazionale,

01/04/2025

New York: andamento sostenuto per Tapestry

[> 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?

durante il Tavolo Automotive tenutosi al Mimit il 14 marzo scorso, l'Unrae ha presentato alcune proposte concrete per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni, con particolare attenzione allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica. "Abbiamo chiesto al Ministro Urso di promuovere un Tavolo interministeriale per affrontare con la massima urgenza la revisione della fiscalità delle auto aziendali, partendo dal trattamento penalizzante per le imprese in termini di detraibilità, deducibilità e ammortamento, ma considerando anche le recenti modifiche al fringe benefit, che contraddicono il principio di neutralità tecnologica e rischiano di creare impatti negativi sul mercato" ha concluso Crisci.

Servizio a cura di teleborsa

LA STAMPA

GEDI News Network S.p.A.
Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -
P.I. 01578251009 Società soggetta
all'attività di direzione e coordinamento
di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

CRONACA	ESTERI	SPORT
ECONOMIA	POLITICA	TORINO

Scrivi alla redazione	Cookie Policy	Dichiarazione di accessibilità
Pubblicità	Privacy	Riserva TDM
Dati Societari	CMP	
Contatti	Sede	

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024



I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 512.698 (+6,47%)

1 aprile 2025 - 20.06

(Teleborsa) - A marzo 2025 sono state immatricolate 172.223 autovetture a fronte delle 162.140 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,22%. I trasferimenti di proprietà sono stati 512.698 a fronte di 481.531 passaggi registrati a marzo 2024, con un aumento del 6,47%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 684.921, ha interessato per il 25,14% vetture nuove e per il 74,86% vetture usate. Questi i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Il primo trimestre dell'anno – rileva l'UNRAE – chiude con una flessione dell'1,6%, attestandosi a 443.906 immatricolazioni, contro le 451.320 di gennaio-marzo 2024, ma in pesante calo (-17,5%) rispetto al periodo pre-covid (2019). La quota di mercato delle auto elettriche pure (BEV) a marzo sale al 5,4%, in aumento rispetto al 5,0% di febbraio e rispetto al 3,3% di marzo 2024, periodo però penalizzato dall'attesa per l'avvio degli incentivi. Le auto ibride plug-in (PHEV) confermano la stessa quota di mercato di febbraio al 4,5%, in crescita rispetto al 3,5% di marzo 2024. Complessivamente, la quota delle auto elettrificate (ECV) a marzo 2025 sfiora il dieci per cento (9,9%). Con questi dati risulta evidente – fa notare UNRAE – come il percorso di transizione energetica stia proseguendo ancora molto lentamente".

"Nel cumulato trimestrale, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior – evidenzia l'Anfia – occupano, rispettivamente, la prima,

sesta, settima e decima posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in settima posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger risulta il sesto modello più venduto, seguito da Fiat 500 all'ottavo posto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece al decimo posto".

"Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21)" commenta il presidente di Anfia Roberto Vavassori. Intanto, la Commissione europea ha trasmesso al Parlamento e al Consiglio la modifica sulle multe alle case d'auto e l'Anfia auspica che "le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile. Vicende surreali come questa – sottolinea Vavassori – ci dimostrano come purtroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità". Secondo l'Anfia serve "un piano di portata pan-europea e di durata decennale che abbia l'obiettivo di decarbonizzare la mobilità in maniera assai più consistente di qualsiasi provvedimento oggi in discussione, anche quelli al 2035". Ad oggi, il parco circolante europeo, così come quello italiano, "registra un'anzianità media di circa 12,5 anni, con elevati rischi di sinistrosità e certezza di inquinamento". Bisogna quindi "incentivare il ricambio del parco circolante europeo, e quindi anche quello italiano, mediante aiuti finanziari e fiscali ben congegnati sostenendo i prodotti e la componentistica Made in Europe ecocompatibili è per noi la via maestra per coniugare concretamente la responsabilità ambientale con quella industriale, mantenendo occupazione di alta qualità e rispondendo con i fatti ai blocchi commerciali che provengono da diversi Paesi".

"Una rondine non fa primavera, ma una rondine per il mercato dell'auto in marzo è comunque arrivata. Le immatricolazioni di autovetture, dopo sette mesi di cali, hanno fatto registrare in marzo una crescita del 6,2% toccando quota 172.223 che non è però sufficiente per portare in positivo il primo trimestre dell'anno – afferma Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor –. La questione che si pone è però se alla rondine di marzo ne seguiranno altre o se la crescita di marzo è soltanto un rimbalzo. Dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta nei giorni scorsi dal Centro Studi Promotor emerge che nel mese scorso vi è stato effettivamente un rimbalzo, ma il quadro del mercato italiano dell'auto resta critico. Per il 39% dei concessionari interpellati l'affluenza nelle show room è stata bassa e nei prossimi mesi per il 74% degli interpellati le vendite si manterranno stabili sui bassi livelli attuali e per il 16% la situazione potrebbe addirittura peggiorare". "D'altra parte – prosegue Quagliano – proiettando il risultato dei primi tre mesi sull'intero anno e tenendo conto della stagionalità delle vendite, si ottiene una stima di 1.436.818 immatricolazioni nell'intero 2025 con un calo sul 2024 del 7,8% e con un calo di ben il 25% sui livelli ante-crisi, cioè sul livello di 1.916.951 immatricolazioni del 2019. Non si vede quindi come il mercato potrebbe ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi".

"La decisione degli Stati Uniti di imporre dal 2 aprile dazi del 25% sulle importazioni di veicoli prodotti all'estero "desta grande preoccupazione nel settore – sottolinea Michele Crisci, presidente di Unrae - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri –. Dalle dichiarazioni odierne della Presidente Von der Leyen emerge che, pur mantenendo l'obiettivo di una soluzione negoziale, la Commissione Europea sta valutando con i capi di Stato e di Governo europei un piano di contromisure immediate volte a colpire specifici prodotti statunitensi, garantendo al contempo un impatto minimo sull'economia europea. Una guerra commerciale di questo tipo penalizzerà tutti: le Case automobilistiche globali e i consumatori sia americani che europei. Come già richiesto anche dall'Acea, l'Unrae auspica che si trovino rapidamente soluzioni negoziali, anche alla luce degli ingenti investimenti delle Case automobilistiche europee negli Stati Uniti, che contribuiscono alla creazione di posti di lavoro, alla crescita economica e al gettito fiscale di quel Paese. Venendo poi alle tematiche più strettamente di competenza nazionale, durante il Tavolo Automotive tenutosi al Mimit il 14 marzo scorso, l'Unrae ha presentato alcune proposte concrete per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni, con particolare attenzione allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica. "Abbiamo chiesto al Ministro Urso di promuovere un Tavolo interministeriale per affrontare con la massima urgenza la revisione della fiscalità delle auto aziendali, partendo dal trattamento penalizzante per le imprese in termini di detraibilità, deducibilità e ammortamento, ma considerando anche le recenti modifiche al fringe benefit, che contraddicono il principio di neutralità tecnologica e rischiano di creare impatti negativi sul mercato" ha concluso Crisci.

M Motori

Seguici su

inserisci testo...

- HOME
- CONSTRUTTORI
- NEWS
- ANTEPRIME
- PROVE SPECIALI
- MOTORSPORT
- DUERUOTE
- ALTRE SEZIONI
- VIDEO
- FOTO
- ECONOMIA
- SICUREZZA
- ECOLOGIA
- EVENTI
- NORMATIVE
- INTERVISTE
- STORICHE
- SHARING
- PNEUMATICI
- COMMERCIALI
- NAUTICA



Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%, -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e full hybrid

condividi l'articolo



«Le autovetture a benzina vedono il mercato di marzo in calo dell'11,4%, con una quota di mercato al 26,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. Nel cumulato trimestrale del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 16,4% e le auto diesel calano del 33,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,4% e del 10,1%". E' quanto comunica [Anfia](#).

«Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%; nel cumulato crescono invece del 14,6%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 56,7% a marzo e rappresentano il 10,0% del mercato del mese (a marzo 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 51,0% ed hanno una quota del 9,4% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi tre mesi del 2024)", aggiunge ancora [Anfia](#).

Allargando l'analisi agli altri grandi Paesi europei, gli ultimi dati disponibili, relativi febbraio 2025, indicano che la quota di mercato delle auto elettriche si è attestata al 17,9% in Francia, al 17,7% in Germania, al 6,8% in Spagna e al 25,3% nel Regno Unito. Nello stesso mese, la market share in Italia era stata del 5%.

condividi l'articolo



martedì 1 aprile 2025 - Ultimo aggiornamento: 19:12 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



PRIMO PASSO
Commissione Ue presenta proposta flessibilità calcolo emissioni auto su 3 anni. Ora parola a Consiglio e Parlamento



IMMATRICOLAZIONI
Mercato Italia, a marzo bocciata d'ossigeno: +6,22%. Bene Tesla: +51,33%, stabile Stellantis

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%,
 -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e full hybrid**

condividi l'articolo



«Le autovetture a benzina vedono il mercato di marzo in calo dell'11,4%, con una quota di mercato al 26,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. Nel cumulato trimestrale del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 16,4% e le auto diesel calano del 33,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,4% e del 10,1%". E' quanto comunica [Anfia](#).

«**Le autovetture mild e full hybrid** aumentano del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%; nel cumulato crescono invece del 14,6%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 56,7% a marzo e rappresentano il 10,0% del mercato del mese (a marzo 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 51,0% ed hanno una quota del 9,4% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi tre mesi del 2024)", aggiunge ancora [Anfia](#).

Allargando l'analisi agli altri grandi Paesi europei, gli ultimi dati disponibili, relativi febbraio 2025, indicano che la quota di mercato delle auto elettriche si è attestata al 17,9% in Francia, al 17,7% in Germania, al 6,8% in Spagna e al 25,3% nel Regno Unito. Nello stesso mese, la market share in Italia era stata del 5%.

condividi l'articolo



martedì 1 aprile 2025 - Ultimo aggiornamento: 19:12 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



PRIMO PASSO
Commissione Ue presenta proposta flessibilità calcolo emissioni auto su 3 anni. Ora parola a Consiglio e Parlamento



IMMATRICOLAZIONI
Mercato Italia, a marzo bocciata d'ossigeno: +6,22%. Bene Tesla: +51,33%, stabile Stellantis

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, MIT: 172.223 immatricolazioni a marzo, +6,22 rispetto a stesso mese 2024

I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 512.698 (+6,47%) A marzo 2025 sono state immatricolate 172.223 autovetture a fronte delle 162.140 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,22%. I trasferimenti di proprietà sono stati 512.698 a fronte di 481.531 passaggi registrati a marzo 2024, con un aumento del 6,47%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 684.921, ha interessato per il 25,14% vetture nuove e per il 74,86% vetture usate. Questi i dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



"Il primo trimestre dell'anno rileva l'UNRAE chiude con una flessione dell'1,6%, attestandosi a 443.906 immatricolazioni, contro le 451.320 di gennaio-marzo 2024, ma in pesante calo (-17,5%) rispetto al periodo pre-covid (2019). La quota di mercato delle auto elettriche pure (BEV) a marzo sale al 5,4%, in aumento rispetto al 5,0% di febbraio e rispetto al 3,3% di marzo 2024, periodo però penalizzato dall'attesa per l'avvio degli incentivi. Le auto ibride plug-in (PHEV) confermano la stessa quota di mercato di febbraio al 4,5%, in crescita rispetto al 3,5% di marzo 2024. Complessivamente, la quota delle auto elettrificate (ECV) a marzo 2025 sfiora il dieci per cento (9,9%). Con questi dati risulta evidente fa notare UNRAE come il percorso di transizione energetica stia proseguendo ancora molto lentamente". "Nel cumulo trimestrale, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior evidenzia l'Anfia occupano, rispettivamente, la prima, sesta, settima e decima posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in settima posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger risulta il sesto modello più venduto, seguito da Fiat 500 all'ottavo posto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece al decimo posto". "Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21)" commenta il presidente di Anfia Roberto Vavassori. Intanto, la Commissione europea ha trasmesso al Parlamento e al Consiglio la modifica sulle multe alle case d'auto e l'Anfia auspica che "le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile. Vicende surreali come questa sottolinea Vavassori ci dimostrano come purtroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità". Secondo l'Anfia serve "un piano di portata pan-europea e di durata decennale che abbia l'obiettivo di decarbonizzare la mobilità in maniera assai più consistente di qualsiasi provvedimento oggi in discussione, anche quelli al 2035". Ad oggi, il parco circolante europeo, così come quello italiano, "registra un'anzianità media di circa 12,5 anni, con elevati rischi di sinistrosità e certezza di inquinamento". Bisogna quindi "incentivare il ricambio del parco circolante europeo, e quindi anche quello italiano, mediante aiuti finanziari e fiscali ben congegnati sostenendo i prodotti e la componentistica Made in Europe ecocompatibili è per noi la via maestra per coniugare concretamente la responsabilità ambientale con quella industriale, mantenendo occupazione di alta qualità e rispondendo con i fatti ai blocchi commerciali che provengono da diversi Paesi". "Una rondine non fa primavera, ma una rondine per il mercato dell'auto in marzo è comunque arrivata. Le immatricolazioni di autovetture, dopo sette mesi di cali, hanno fatto registrare in marzo una crescita del 6,2% toccando quota 172.223 che non è però sufficiente per portare in positivo il primo trimestre dell'anno afferma Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. La questione che si pone è però se alla rondine di marzo ne seguiranno altre o se la crescita di marzo è soltanto un rimbalzo. Dall'inchiesta congiunturale mensile sui concessionari condotta nei giorni scorsi dal Centro Studi Promotor emerge che nel mese scorso vi è stato effettivamente un rimbalzo, ma il quadro del mercato italiano dell'auto resta critico. Per il 39% dei concessionari interpellati l'affluenza nelle show room è stata bassa e nei prossimi mesi per il 74% degli interpellati le vendite si manterranno stabili sui bassi livelli attuali e per il 16% la situazione potrebbe addirittura peggiorare". "D'altra parte prosegue Quagliano proiettando il risultato dei primi tre mesi sull'intero anno e tenendo conto della stagionalità delle vendite, si ottiene una stima di 1.436.818 immatricolazioni nell'intero 2025 con un calo sul 2024 del 7,8% e con un calo di ben il 25% sui livelli ante-crisi, cioè sul livello di 1.916.951 immatricolazioni del 2019. Non si vede quindi come il mercato potrebbe ritornare in tempi ragionevoli ai livelli ante-crisi". "La decisione degli Stati Uniti di imporre dal 2 aprile dazi del 25% sulle importazioni di

veicoli prodotti all'estero "desta grande preoccupazione nel settore sottolinea Michele Crisci, presidente di Unrae - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri . Dalle dichiarazioni odierne della Presidente Von der Leyen emerge che, pur mantenendo l'obiettivo di una soluzione negoziale, la Commissione Europea sta valutando con i capi di Stato e di Governo europei un piano di contromisure immediate volte a colpire specifici prodotti statunitensi, garantendo al contempo un impatto minimo sull'economia europea. Una guerra commerciale di questo tipo penalizzerà tutti: le Case automobilistiche globali e i consumatori sia americani che europei. Come già richiesto anche dall'Acea, l'Unrae auspica che si trovino rapidamente soluzioni negoziali, anche alla luce degli ingenti investimenti delle Case automobilistiche europee negli Stati Uniti, che contribuiscono alla creazione di posti di lavoro, alla crescita economica e al gettito fiscale di quel Paese. Venendo poi alle tematiche più strettamente di competenza nazionale, durante il Tavolo Automotive tenutosi al Mimit il 14 marzo scorso, l'Unrae ha presentato alcune proposte concrete per accelerare la diffusione di veicoli a zero e bassissime emissioni, con particolare attenzione allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica. "Abbiamo chiesto al Ministro Urso di promuovere un Tavolo interministeriale per affrontare con la massima urgenza la revisione della fiscalità delle auto aziendali, partendo dal trattamento penalizzante per le imprese in termini di detraibilità, deducibilità e ammortamento, ma considerando anche le recenti modifiche al fringe benefit, che contraddicono il principio di neutralità tecnologica e rischiano di creare impatti negativi sul mercato" ha concluso Crisci.



Redazione e contatti ACI Editore

Riviste - Abbonamenti

Home [Guidate](#) **[Attualità](#)** [Sostenibilità](#) [Sport](#) [Come fare per](#) [Classiche](#)

**IL NUMERO SPECIALE
YOUNGCLASSIC
È IN EDICOLA**

SCOPRI DI PIÙ

[Home](#) / [Attualità](#) / Auto, dazi Usa imminenti: ecco come stanno le cose

ATTUALITÀ

Condividi con:

Auto, dazi Usa imminenti: ecco come stanno le cose

di Fabio De Rossi - 01/04/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL NUMERO SPECIALE **YOUNGCLASSIC** È IN EDICOLA

IL NUMERO SPECIALE **YOUNGCLASSIC** È IN EDICOLA

SCOPRI DI PIÙ



L'Automobile - pensato oggi per guidarvi al domani

L'Automobile, lo storico magazine ACI è in edicola, in digitale e online con una nuova...

Scopri di più

Mancano poche ore al 'Liberation Day' annunciato da Donald Trump con l'introduzione dei dazi Usa al 25% su automobili e componenti importate. L'entrata in vigore delle tariffe è infatti prevista per la mezzanotte del 2 aprile, anche se non è ancora chiaro il dettaglio delle misure. Nel frattempo, si susseguono le prese di posizione e i tentativi per far recedere l'amministrazione statunitense dai suoi propositi. Le stesse Case auto americane, GM, Ford e Stellantis starebbero facendo pressione sulle istituzioni a stelle e strisce per mitigare l'impatto dei dazi almeno per i componenti a basso, come riferisce Bloomberg.

In attesa di ulteriori sviluppi è forse opportuno fare il punto sulla situazione attuale.

Qual è il valore economico presumibile dei dazi indicati dal presidente americano?

Le tariffe sul settore automobilistico, negative per la crescita ma positive per l'inflazione, riguarderebbero circa 500 miliardi di dollari di importazioni, circa l'1,6% del PIL. (da un report di Pictet Wealth Management).

A quanto ammonta l'interscambio commerciale tra Europa e Usa?

Nel 2024, l'Unione europea ha esportato 5,4 milioni di auto e ne ha importate 4 milioni. Rispetto al 2019, il numero di vetture esportate è diminuito del 13,2%, mentre il numero di auto importate è diminuito del 3%. In termini di valore, nel 2024, l'Ue ha

Podcast

in collaborazione con Radio ACI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

esportato 165,2 miliardi di euro di auto e ne ha importate 75,9 miliardi, con un conseguente surplus commerciale di 89,3 miliardi di euro.

Nel 2024, gli Stati Uniti e il Regno Unito sono state le principali destinazioni per le esportazioni di auto dell'Ue, rispettivamente con 38,9 e 34,3 miliardi di euro. La Cina segue con 14,5 miliardi di euro, poi la Turchia con 12 miliardi di euro e la Svizzera con 8,5 miliardi di euro. In termini di import, gli Usa sono al quarto posto con 8,4 miliardi di euro, dietro Cina, Giappone, Regno Unito e Turchia (dati diffusi oggi da Eurostat, l'Ufficio di statistica dell'Ue). Il saldo della bilancia automotive con gli Stati Uniti risulterebbe attivo per circa 30,5 miliardi di euro.



Credit: Eurostat

Chi risulterebbe maggiormente penalizzato dall'introduzione dei dazi?

Toyota probabilmente sarà la Casa auto più colpita visto il volume delle esportazioni nel mercato Usa. I produttori asiatici rappresentano 6 delle principali 8 otto case automobilistiche negli Stati Uniti per vendite nel 2024. Toyota ha conquistato il primo posto con 1,98 milioni di veicoli venduti durante l'anno, battendo i pesi massimi nazionali Ford e Chevrolet. Honda e Nissan erano rispettivamente al quarto e quinto posto nella classifica generale, seguite da Hyundai e Kia, con Subaru all'ottavo posto.

Nel 2024 gli Stati Uniti hanno importato prodotti automobilistici per un valore di 474 miliardi di dollari, di cui 220 miliardi di dollari di auto. (servizio di CNBC partendo da un'analisi della società di consulenza Frost & Sullivan e dai dati di CarPro).

Gli effetti dei dazi saranno immediati?

La maggior parte delle case automobilistiche mantiene scorte solitamente sufficienti per durare circa due o tre mesi. Probabilmente passeranno circa due mesi prima che i concessionari inizino ad avere un inventario sulla base delle tariffe (analisi di S&P Global Mobility).

In media, nel giro di qualche mese i prezzi dei veicoli potrebbero aumentare dell'11-12% per compensare le tariffe doganali (stima di Morgan Stanley).

Quale sarà la risposta europea a quella che si preannuncia come la guerra delle tariffe?

“Deve essere chiaro: l'Europa non ha iniziato questo confronto. Non vogliamo necessariamente reagire, ma abbiamo un piano forte per reagire se necessario. La nostra risposta immediata è unità e determinazione. Il nostro obiettivo è una soluzione negoziata. Ma ovviamente, se necessario, proteggeremo i nostri interessi, la nostra

Radio

IL PUNTO DI
PIERLUIGI
BONORA



ACI Radio

Il Direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora fa il punto sul fatto più rilevante della giornata offrendo spunti di riflessione per una corretta informazione.

Vai al podcast



gente e le nostre aziende” (intervento oggi della presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, alla plenaria del Parlamento Ue a Strasburgo).

Per le Case italiane, in particolare quelle della Motor Valley, quali conseguenze si profilano?

“I dazi Usa al 25 / sono un tema sul tavolo, e stiamo valutando come reagire a questo onere che ci è stato imposto dal governo Trump. Per l’inizio di aprile saremo pronti». (Stephan Winkelmann, chairman & ceo di Automobili Lamborghini, nel corso di un’intervista negli studi dell’ANSA, a Roma, ricordando che il Gruppo Volkswagen – di cui Lamborghini fa parte – ha investito negli Stati Uniti 14 miliardi di euro). Il numero uno della Casa di Sant’Agata Bolognese ha anche ricordato che quello statunitense è il primo mercato – vale circa un tremila vetture l’anno, su una produzione di poco superiore alle 10mila unità – e che trovare un altro Paese che assorba gli stessi volumi è “molto difficile”.

Ferrari aggiornerà la propria politica commerciale, “sulla base delle informazioni preliminari attualmente disponibili in merito all’introduzione di dazi all’importazione sulle auto dell’UE negli Usa Pur ribadendo il proprio impegno per la massima attenzione e tutela del cliente e con l’obiettivo di fornire loro le condizioni commerciali rimarranno invariate per gli ordini di tutti i modelli importati prima del 2 aprile 2025 e per gli ordini delle seguenti tre famiglie: **Ferrari 296, SF90 e Roma**, indipendentemente dalla data di importazione”. Invece “per i modelli attualmente rimanenti, le nuove condizioni di importazione si rifletteranno parzialmente sui prezzi, fino a un aumento massimo del 10 / , in coordinamento con la nostra rete di concessionari” (comunicato stampa Ferrari del 27 marzo).

E che cosa potrebbe accadere alla componentistica italiana se i dazi venissero confermati?

L’impatto sarebbe duro, una magnitudo grande. Tra automobili e componentistica l’export Italia-Usa vale circa 5 miliardi, senza contare poi quella parte di componenti che vengono esportate in Germania per la produzione di brand di lusso poi a loro volta esportate negli States.

L’anno scorso, stati spediti componenti per un 1 miliardo e 225 milioni, ed è su questi che eventualmente dal 3 maggio verranno applicati i dazi del 25 / che comporteranno «un aumento di prezzo corrispondente oppure l’aumento di costo verrà trattenuto il destinatario, ma certamente non possono trattenerlo le nostre aziende nei loro conti (il presidente dell’Anfia, l’Associazione di settore aderente a Confindustria, in una conversazione con l’AdnKronos).

Quali sono state le reazioni nei Paesi asiatici?

Corea del Sud, Cina e Giappone hanno avuto domenica scorsa il loro primo dialogo economico in cinque anni, cercando di agevolare il commercio regionale per prepararsi ad arginare i dazi degli Stati Uniti. Secondo una dichiarazione rilasciata dopo l’incontro, i tre ministri del commercio dei due Paesi hanno concordato di «collaborare strettamente per colloqui globali e di alto livello» su un accordo di libero scambio tra Corea del Sud, Giappone e Cina per promuovere «il commercio regionale e globale”.

TAG dazi dazi trump usa



Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%, -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e full hybrid

condividi l'articolo



«Le autovetture a benzina vedono il mercato di marzo in calo dell'11,4%, con una quota di mercato al 26,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. Nel cumulato trimestrale del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 16,4% e le auto diesel calano del 33,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,4% e del 10,1%". E' quanto comunica [Anfia](#).

«Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%; nel cumulato crescono invece del 14,6%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 56,7% a marzo e rappresentano il 10,0% del mercato del mese (a marzo 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 51,0% ed hanno una quota del 9,4% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi tre mesi del 2024)", aggiunge ancora [Anfia](#).

Allargando l'analisi agli altri grandi Paesi europei, gli ultimi dati disponibili, relativi febbraio 2025, indicano che la quota di mercato delle auto elettriche si è attestata al 17,9% in Francia, al 17,7% in Germania, al 6,8% in Spagna e al 25,3% nel Regno Unito. Nello stesso mese, la market share in Italia era stata del 5%.

condividi l'articolo



martedì 1 aprile 2025 - Ultimo aggiornamento: 19:12 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



PRIMO PASSO
Commissione Ue presenta proposta flessibilità calcolo emissioni auto su 3 anni. Ora parola a Consiglio e Parlamento



IMMATRICOLAZIONI
Mercato Italia, a marzo bocciata d'ossigeno: +6,22%. Bene Tesla: +51,33%, stabile Stellantis

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Commissione Ue presenta proposta flessibilità calcolo emissioni auto su 3 anni. Ora parola a Consiglio e Parlamento



Mercato Italia, a marzo boccata d'ossigeno: +6,22 %. Bene Tesla: +51,33%, stabile Stellantis



Mercato auto: a marzo ricaricabili (Bev e Phev) +56,7%, -11,4% benzina, -23,1% diesel, +22,1% mild e full hybrid

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Bagnaia risorge ad Austin. Marquez cade mente era in testa. Pecco: «Fantastico aver ritrovato la vittoria»



Andreucci (Citroën C3 Rally2) domina in Val d'Orcia e torna a vincere nel Campionato Italiano Rally Terra



Gp Americhe, Marc Marquez senza rivali ad Austin: sue pole e Sprint

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Aprilia Tuono 457, arriva la naked per giovani motociclisti. Divertimento e innovazione al centro della scena



Lo scooter termico diventa ecologico, Talet-e si occupa della riconversione



Moto Guzzi V7, l'anima più dinamica del DNA di Mandello del Lario si rinnova. E torna il mito della Sport





B&B
+800 hotel nel mondo
al miglior prezzo
solo su bbhotels.com

CUNEO Cronaca
www.cuneocronaca.it ciò che accade, quando accade.

B&B
SUMMER
-20%
bbhotels.com

HOME CUNEO ALBA BRA FOSSANO MONDOVÌ SALUZZO SAVIGLIANO MONTAGNA EUROREGION

CRONACA POLITICA ECONOMIA EVENTI SALUTE SOLIDARIETÀ SPORT



BRA CRONACA



Un mese di nuove energie e cambiamenti: da Fiorella l'oroscopo di aprile

[LEGGI TUTTO >](#)

CUNEO POLITICA



"Dalla trasparenza tutti i cittadini traggono vantaggio": l'appello per il verde urbano a Cuneo

[LEGGI TUTTO >](#)

CUNEO ECONOMIA



Filiera automotive: le imprese di Cuneo rispondono alle complessità con fiducia

CUNEO



EVENTI CUNEO



"Resistenze... è libertà": Cuneo celebra la memoria con un mese di eventi

[Condividi su Facebook](#) [Twtta ora la notizia](#)

Consapevolezza e velocità: sono le parole chiave emerse dal workshop "Filiera automotive: sorvegliata speciale", organizzato da **Confindustria Cuneo** e **Confartigianato Cuneo**, con il patrocinio di **Camera di Commercio Cuneo**, nella Sala Michele Ferrero, presso la Casa degli Industriali. Una sala gremita, a testimonianza di quanto il tema sia sentito e centrale per il futuro della manifattura. Due concetti - consapevolezza e velocità - che sintetizzano l'approccio richiesto oggi alle imprese del settore: capacità di leggere il contesto e rapidità nell'adattarsi a un mercato in profonda trasformazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[LEGGI TUTTO >](#)

EVENTI ALBA



"Bossolasco Ultrabanale": un weekend di fotografia per riscoprire la bellezza dell'ordinario

[LEGGI TUTTO >](#)

CRONACA BRA



Un mese di nuove energie e cambiamenti: da Fiorella l'oroscopo di aprile

[LEGGI TUTTO >](#)

EVENTI FOSSANO



FOSSANO/ Federico Canaccini presenta "Sacre Ossa": viaggio tra reliquie e storia

[LEGGI TUTTO >](#)

ECONOMIA SALUZZO

I lavori sono stati aperti dai saluti del Sindaco di Cuneo, **Patrizia Manassero**, e introdotti dai Presidenti **Giorgio Rolfo** (Sezione Meccanica di Confindustria Cuneo) e **Luca Crosetto** (Confartigianato e Camera di Commercio Cuneo), che hanno evidenziato come il contesto attuale imponga ritmi e cambiamenti continui.

Lo scossone generato dal **Green Deal** e dai potenziali effetti dei **dazi internazionali** rischia di destabilizzare ulteriormente gli scenari ma, come è stato sottolineato, per le imprese di Cuneo e del Piemonte esistono ancora **spazi da occupare**.

«*Il convegno* - ha commentato il Presidente di Confindustria Cuneo, **Mariano Costamagna** - *ci lascia un altro messaggio: ciascuno è chiamato a fare la propria parte. All'Europa si chiede di definire regole sulla transizione verde più attente alle necessità delle imprese e di gestire con buon senso il delicato equilibrio commerciale con gli Stati Uniti. Le aziende, come stanno già facendo, devono investire sui processi interni, puntando con fiducia sul "Made in Italy", il vero valore aggiunto, ovvero cultura industriale, qualità e competenze*».

I dati economici e gli scenari piemontesi sono stati illustrati da **Giorgia Garola** (Presidente di Amma), **Gianmarco Giorda** (Direttore generale di Anfia), **Guido Bolatto** (Segretario generale della Camera di commercio di Torino) e **Marco Rosatello** (Consigliere di Arproma).

La tavola rotonda finale, moderata dal giornalista **Andrea Bignami**, ha visto confrontarsi **Andrea Bartolomeo** (Country Manager e Vice President di Mg Motor Italy), **Giorgio Maria Bergesio** (Vicepresidente della Commissione Industria del Senato), **Michele Crisci** (Presidente e AD di Volvo Car Italia e Presidente dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), **Giovanni Crosetto** (europarlamentare), **Patrizia Paglia** (Delegata di Confindustria Piemonte per l'Automotive), **Andrea Tronzano** (Assessore alle Attività Produttive della Regione Piemonte) e **Oliver Zander** (Direttore di Gesamtmetall). Prima della chiusura sono state mandate in onda le videointerviste realizzate presso le aziende **Carbonteam**, **Rma Meccanica** e **Vincenti Officine**.

Il quadro tracciato descrive un settore come un grande puzzle, in cui ogni attore - istituzioni, costruttori, fornitori - è chiamato a inserire il proprio tassello. I "car maker" dovranno puntare su **piattaforme multi-energia** per lasciare all'acquirente la libertà di scegliere. Le imprese, grazie anche al supporto di Regione e Governo, avranno l'opportunità di **diversificare** o entrare in **nuovi mercati**, a partire da quelli europei emergenti. All'Europa e all'Esecutivo nazionale si chiede uno sforzo concreto su temi come il **costo dell'energia**, la gestione dei **dazi** e la **rapidità decisionale**.

NOTIZIE CORRELATE

Filiera automotive: le imprese di Cuneo rispondono alle complessità con fiducia

[LEGGI TUTTO >](#)

CUNEO EVENTI



"Resistenze... è libertà": Cuneo celebra la memoria con un mese di eventi

[LEGGI TUTTO >](#)

CUNEO SALUTE



Intelligenza artificiale e salute: a Cuneo le "Giornate primaverili di medicina interna"

[LEGGI TUTTO >](#)

CUNEO SOLIDARIETÀ



L'Ail di Cuneo rilancia la gara di generosità con le uova di Pasqua in 120 piazze della Granda

Automotive: discussa a Cuneo la crisi del comparto

Filiera automotive: sorvegliata speciale. È questo l'evento che si è tenuto nella mattinata di ieri in Confindustria Cuneo. Un titolo quanto mai esaustivo, che ha permesso fin da subito di comprendere la delicatezza del tema, dove il protagonista è appunto il comparto dell'autoveicolo, uno dei settori trainanti dell'economia italiana e piemontese, particolarmente colpito dalla congiuntura politico-economica degli ultimi anni. Lo stato di salute attuale dell'auto, come evidenziato dal moderatore, il giornalista Andrea Bignami, sta attraversando una crisi che va oltre le crisi cicliche e che si innesta su fattori maggiormente complessi. Dopo i saluti della sindaca di Cuneo Patrizia Manassero, i lavori della giornata sono entrati nel vivo con gli approfondimenti di alcuni esperti. Giorgio Rolfi, presidente della sezione meccanica di Confindustria Cuneo, ha evidenziato come si siano verificati cali di produzione dell'11,3% nel 2024 e come si sia registrato un inizio 2025 già particolarmente difficile, anche a causa delle perdite di fette di mercato, pari al 12% in Europa e con il picco spaventoso di -30% in Italia. Il mercato dell'auto sta in realtà vivendo una crescita a livello globale, crescita che però non interessa l'Italia e l'Europa, dove questo settore arranca. Di pari avviso è stato Luca Crosetto, intervenuto quale presidente di Confartigianato e della CCIAA di Cuneo. In una Provincia come la Granda, dove esportazioni nello scorso anno sono comunque cresciute considerevolmente e hanno raggiunto la cifra degli 11 miliardi, l'automotive ha comunque creato un'importante strascico di difficoltà. Il cuneese è comunque in una situazione rosea rispetto al resto di buona parte del Paese e rispetto alle province piemontesi, in particolare in confronto a Torino, dove le conseguenze della crisi dell'auto si stanno facendo sentire pesantemente, ma questo non significa che possiamo «sederci sugli allori». L'analisi tecnico-economica è poi stata affidata a Gianmarco Giorda dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), a Guido Bolatto, segretario generale della CCIAA Torino, e a Marco Rosatello, consigliere Arproma (Associazione revisori produttori macchine agricole). Il settore risulta chiaramente in sofferenza. In una Regione che vede 713 imprese automotive, ponendosi prima in Italia per questo settore, e per un totale di 20 miliardi di indotto e di 56000 addetti, le contrazioni di mercato sono inevitabilmente un grave danno. Per questo, come ricordato da Rosatello, è opportuno diversificare e andare a sviluppare ricerca e produzione meccanica anche in settori limitrofi o assimilabili, quale quello delle macchine agricole, settore di cui l'Italia è leader nel mercato internazionale. I tre grandi filoni problematici per l'automotive, come emerso dalle digressioni, sono il green deal, l'espansione industriale di mercati precedentemente considerati «marginali», in particolare la Cina, e da qualche settimana i dazi statunitensi. I timori legati a queste tre macrotematiche sono stati confermati anche durante la tavola rotonda che ha visto coinvolti l'assessore regionale alle Attività produttiva, il senatore Giorgio Maria Bergesio, la delegata Confindustria Piemonte per l'automotive, Patrizia Paglia, e, connessi da remoto, Andrea Bartolomeo, country manager e vicepresidente MG Motors Italy, Oliver Zander, direttore Gesamtmetall, Michele Crisci, presidente e AD di Volvo Italia e presidente dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri e l'eurodeputato Giovanni Crosetto. La transizione ecologica, attualmente prevista al 100% per il 2035, deve essere graduale e graduata da norme né improvvisate, né modificate o applicate in tempi non consoni con la necessità di rapidità dell'azione delle imprese. Inoltre, sempre di più si punta sulla neutralità tecnologica, e cioè sull'applicazione libera di tecnologie ritenute atte allo scopo, senza che produttori e consumatori debbano per forza adottare strumentazioni non idonee ai singoli casi e ai desideri degli utenti. Per una transizione ecologica effettiva e in grado di garantire i posti di lavoro, poi, bisogna invertire il trend e ridurre il costo delle auto elettriche, attualmente stimato il 40% in più rispetto a quelle a carburante. Allo stesso modo, le difficoltà che i dazi pongono nell'esportare materiali e componenti degli autoveicoli verso il mercato USA, da sempre molto vicino all'Europa e, segnatamente, all'Italia, va a minare uno dei fondamenti della produzione auto: la sua globalizzazione e internazionalizzazione. Infine, la grande fetta di mercato cinese sta cambiando le carte in tavola. La crisi dell'automotive, molto prima del green deal, come ricordato da Crisci, è avvenuta quando le imprese europee hanno ceduto ingenti fette di produzione ad altri mercati, e nello specifico proprio alla Cina. Gli acquirenti cinesi però oggi sono votati all'acquisto di mezzi prodotti dai loro stessi marchi, dalle loro case automobilistiche, e sono stati precoci e decisamente più pronti rispetto alla transizione e alla sostenibilità. Quando, infatti, nel lontano 2008 l'Europa ha lanciato la prima iniziativa di transizione ecologica, la Cina ha affrontato questo come una sfida per raggiungere e, forse, superare il Vecchio Continente. Così facendo, con uno



sforzo economico immane e con concreto impegno governativo, il Dragone ha avviato produzioni all'avanguardia, ormai quasi totalmente in grado di competere con l'Occidente. Ma qual è allora la ricetta per uscire dalla crisi? Innanzitutto, come ricordato dal senatore Bergesio, serve la serietà e la volontà di investire da parte delle giga-factory dell'automotive. È poi necessario che la politica, soprattutto quella europea, stia al passo con i tempi richiesti dall'industria, tempi snelli e veloci. Infine, la politica locale può supportare produttori e imprenditori con finanziamenti, fondi e con accordi con il sistema bancario in grado di aiutare le filiere produttive. In Europa il Pil legato alla ricerca e all'innovazione dell'automotive è pari a 72 miliardi di euro, quasi il doppio di quello prodotto dal settore medico-farmaceutico. La ricetta univoca forse non c'è, ma quel che è certo è che serve un'azione congiunta di decision-maker, produttori e consumatori affinché questo patrimonio di know-how tecnico, di posti di lavoro e di distribuzione di ricchezza non vada perduto a fronte di agguerriti mercati emergenti.