



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'1 al 7 aprile

Torino, 10 aprile 2025

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
2	Il Messaggero	02/04/2025	<i>Auto, i costruttori premono per un'intesa Elkann tratta con il tycoon sulle emissioni (F.Pac.)</i>	2
6	Il Mattino	02/04/2025	<i>Auto, i costruttori premono per un'intesa Elkann tratta con il tycoon sulle emissioni (F.Pac.)</i>	3
22	Libero Quotidiano	02/04/2025	<i>L'auto a marzo prova a ripartire Vendite a +6,2%</i>	4
2	Il Gazzettino	02/04/2025	<i>Auto, i costruttori premono per trattare Elkann vede il tycoon sui tetti di emissione</i>	5
1+2	Il Riformista	02/04/2025	<i>CHI PAGA DAZIO? (A.Picasso)</i>	6
1+9	La Notizia (Giornale.it)	02/04/2025	<i>Riparte l'auto Ma per Stellantis e' sempre crisi (S.Rizzuti)</i>	9
15	Torino Cronacaqui	02/04/2025	<i>Riparte il mercato: +6,2%. Panda la piu' venduta</i>	11
13	La Nuova Sardegna	02/04/2025	<i>Benzina in calo male il diesel sale l'ibrido</i>	12
11	La Fedelta'	02/04/2025	<i>Nella "valle della morte" dell'automotive</i>	13
5	L'Unione Monregalese	02/04/2025	<i>Il settore auto e' nella "valle della morte". E non e' colpa della transizione ecologica</i>	15
	Ilmessaggero.it	02/04/2025	<i>Auto, i costruttori premono per un'intesa. Elkann tratta con il tycoon sulle emissioni</i>	17
	Ilriformista.it	02/04/2025	<i>Il giorno dei Dazi: auto, pharma e agroalimentare. Elkann incontra Trump: suo nonno non avrebbe fatt</i>	18
	Inforicambi.it	02/04/2025	<i>Mercato auto Italia marzo 2025: lieve ripresa, ma il gap con il 2019 resta ampio</i>	20
	Partsweb.it	02/04/2025	<i>Il mercato auto italiano migliora a Marzo, ma il primo trimestre chiude in negativo</i>	22
	Rinnovabili.it	02/04/2025	<i>Cresce il mercato delle auto elettriche. Top ten delle BEV piu' vendute a marzo</i>	26
	Trasporti-Italia.com	02/04/2025	<i>Auto, scenari di mercato in Italia e in Europa del Cluster Trasporti</i>	29
	Ilcorriere.net	02/04/2025	<i>Filiera automotive: le imprese di Cuneo rispondono alle complessita' con consapevolezza e fiducia</i>	32
	Ansa.it	03/04/2025	<i>Messico, missione imprenditoriale italiana per l'automotive</i>	36
	Geagency.it	03/04/2025	<i>Dazi, Vavassori (Anfia): Export vale 5 mld e ci saranno danni indiretti</i>	40
5	Corriere della Sera	03/04/2025	<i>LE IMPRESE (V.Iorio/F.Chiesa)</i>	41
	Ilgiornale.it	03/04/2025	<i>Dazi, ecco i primi effetti: stabilimenti Stellantis fermi per due settimane</i>	43
	Altovicentinonline.it	03/04/2025	<i>Imprese, Donazzan: Nel Vicentino soffre piu' l'automotive, occorre invertire rotta</i>	45
	Energiaoltre.it	03/04/2025	<i>Dazi, Vavassori (Anfia): Export auto 5 mld, piu' danni indiretti</i>	47
	Rottadeitrasporti.it	03/04/2025	<i>Italia leader per autobus circolanti e immatricolazioni, ma la produzione si e' spostata all'estero</i>	48
	Ufficiostampabasilicata.it	03/04/2025	<i>Potenza: Stellantis e gli effetti dei dazi di Trump sull'automotive</i>	51

Auto, i costruttori premono per un'intesa Elkann tratta con il tycoon sulle emissioni

LE MOSSE

ROMA Entreranno anche le auto nella lista di dazi sulle importazioni che Donald Trump annuncerà oggi. Dalla Casa Bianca sottolineano che saranno operativi 24 ore dopo e che, soprattutto, «saranno reciproci». Questo aspetto fa sperare i costruttori, europei in primis, che non a caso spingono sulla Ue per ridurre le proprie tariffe sulle vetture made in Usa. Attualmente sono al 10 per cento contro il 2,5 fissato in direzione opposta dall'amministrazione Biden.

Il tema dei dazi è entrato - seppur marginalmente - nel vertice che si è avuto l'altro ieri a Washington alla Casa Bianca tra lo stesso presidente americano e John Elkann, in qualità - con Stellantis - di proprietario della terza casa del Paese, la Chrysler. È il secondo incontro tra i due negli ultimi mesi, a riprova di rapporti cordiali tra le parti, agevolati dalla promessa del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Peugeot di investire 5 miliardi negli stabilimenti Usa.

Tra i due si è parlato soprattutto di norme sulle emissioni nel territorio americano. Nell'era Biden, è stato imposto ai produttori di dimezzare la CO2 entro il 2030. Parallelamente alcuni Stati come la California hanno inserito regole più stringenti, per esempio rendendo di fatto

impossibile la circolazione dei mezzi a gas. Questo quadro regolamentare a macchia di leopardo è stato spesso stigmatizzato dai costruttori locali (oltre Chrysler anche Gm e Ford). Non a caso nella nota diffusa dopo il vertice si è parlato di discussioni sulla «competitività del sistema automotive nordamericano». I produttori hanno fatto notare in più occasioni che rimodulare la corsa sulla sostenibilità, potrebbe permettere loro di avere maggiori risorse per rendere più appetibili i loro prodotti sui mercati mondiali. Senza dimenticare che la crisi di Tesla rende più complessa la vendita di certificati sulle emissioni. Trump ha rassicurato Elkann. A domanda di un reporter, il presidente ha detto di voler ripristinare livelli meno rigidi, tornando «probabilmente agli standard del 2020».

IRICAMBI

Fin qui le tematiche ambientali. Come detto, anche se marginalmente, il tema dazi sarebbe stato toccato. Le big three di Detroit da settimane fanno pressioni per rivedere la parte delle tariffe sulla componentistica: temono ripercussioni e aumenti dei costi sulle parti meccaniche più delicate che devono inviare dall'America ai loro stabilimenti esteri, che poi verranno immatricolate in America. Anche se Casa Bianca e Stellantis non hanno dato confer-

me, gli analisti del settore non escludono neppure che alla fine sia sfiorato un altro aspetto del tema: le barriere inserite verso le auto assemblate in Messico e Canada, che poi le tre case di Detroit vendono sul mercato domestico. E che spaventano Gm, Ford e Stellantis Chrysler più dei dazi verso la Ue.

Guardando all'Europa, ci si interroga su quale sarà la risposta di Bruxelles alle tariffe Usa sulle auto: rispondere con la stessa moneta o provare a trattare. Intanto la Commissione mette un tassello importante verso il suo piano di sostegno all'auto: ieri è stato presentato l'emendamento per dare più flessibilità alle case automobilistiche sui target di taglio delle emissioni, congelando le multe. Parallelamente la Ue ha multato 15 grandi costruttori, tra cui Stellantis, per 458 milioni per avere fatto cartello sul riciclaggio dei veicoli a fine vita.

Intanto il mercato dell'auto italiana torna in positivo a marzo: immatricolate 172.223 vetture (+6,22 per cento) su spinta di ibride, mild ed elettriche. Stellantis, ha riferito l'Anfia, ha commercializzato 52.128 mezzi (-0,9 rispetto a febbraio), mantenendo intatta la sua quota di mercato (al 30,3 per cento).

F.Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Negli Stati Uniti Stellantis, soprattutto attraverso i marchi della galassia Chrysler come Jeep, vende 1,4 milioni di veicoli, dà lavoro a 75.000 dipendenti e realizza un fatturato annuo di 63,5 miliardi di euro

**TORNA IN POSITIVO
IL MERCATO ITALIANO:
LE IMMATRICOLAZIONI
CRESCONO DEL 6,6%
LA UE CONGELA LE
MULTE AI PRODUTTORI**



Auto, i costruttori premono per un'intesa Elkann tratta con il tycoon sulle emissioni

LE MOSSE

ROMA Entreranno anche le auto nella lista di dazi sulle importazioni che Donald Trump annuncerà oggi. Dalla Casa Bianca sottolineano che saranno operativi 24 ore dopo e che, soprattutto, «saranno reciproci». Questo aspetto fa sperare i costruttori, europei in primis, che non a caso spingono sulla Ue per ridurre le proprie tariffe sulle vetture made in Usa. Attualmente sono al 10 per cento contro il 2,5 fissato in direzione opposta dall'amministrazione Biden.

Il tema dei dazi è entrato - seppur marginalmente - nel vertice che si è avuto l'altro ieri a Washington alla Casa Bianca tra lo stesso presidente americano e John Elkann, in qualità - con Stellantis - di proprietario della terza casa del Paese, la Chrysler. È il secondo incontro tra i due negli ultimi mesi, a riprova di rapporti cordiali tra le parti, agevolati dalla promessa del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Peugeot di investire 5 miliardi negli stabilimenti Usa.

Tra i due si è parlato soprattutto di norme sulle emissioni nel territorio americano. Nell'era Biden, è stato imposto ai produttori di dimezzare la CO2 entro il 2030. Parallelamente alcuni Stati come la Califor-

nia hanno inserito regole più stringenti, per esempio rendendo di fatto impossibile la circolazione dei mezzi a gas. Questo quadro regolamentare a macchia di leopardo è stato spesso stigmatizzato dai costruttori locali (oltre Chrysler anche Gm e Ford). Non a caso nella nota diffusa dopo il vertice si è parlato di discussioni sulla «competitività del sistema automotive nordamericano». I produttori hanno fatto notare in più occasioni che rimodulare la corsa sulla sostenibilità, potrebbe permettere loro di avere maggiori risorse per rendere più appetibili i loro prodotti sui mercati mondiale. Senza dimenticare che la crisi di Tesla rende più complessa la vendita di certificati sulle emissioni. Trump ha rassicurato Elkann. A domanda di un reporter, il presidente ha detto di voler ripristinare livelli meno rigidi, tornando «probabilmente agli standard del 2020».

IRICAMBI

Fin qui le tematiche ambientali. Come detto, anche se marginalmente, il tema dazi sarebbe stato toccato. Le big three di Detroit da settimane fanno pressioni per rivedere la parte delle tariffe sulla componentistica: temono ripercussioni e aumenti dei costi sulle parti meccaniche più delicate che devono inviare dall'America ai loro stabilimenti esteri,

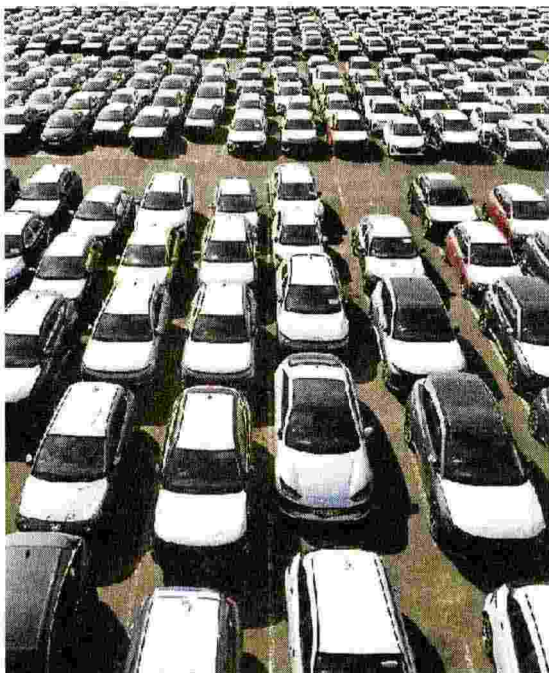
che poi verranno immatricolate in America. Anche se Casa Bianca e Stellantis non hanno dato conferme, gli analisti del settore non escludono neppure che alla fine sia sfiorato un altro aspetto del tema: le barriere inserite verso le auto assemblate in Messico e Canada, che poi le tre case di Detroit vendono sul mercato domestico. E che spaventano Gm, Ford e Stellantis Chrysler più dei dazi verso la Ue.

Guardando all'Europa, ci si interroga su quale sarà la risposta di Bruxelles alle tariffe Usa sulle auto: rispondere con la stessa moneta o provare a trattare. Intanto la Commissione mette un tassello importante verso il suo piano di sostegno all'auto: ieri è stato presentato l'emendamento per dare più flessibilità alle case automobilistiche sui target di taglio delle emissioni, congelando le multe. Parallelamente la Ue ha multato 15 grandi costruttori, tra cui Stellantis, per 458 milioni per avere fatto cartello sul riciclaggio dei veicoli a fine vita.

Intanto il mercato dell'auto italiano torna in positivo a marzo: immatricolate 172.223 vetture (+6,22 per cento) su spinta di ibride, mild ed elettriche. Stellantis, ha riferito l'Anfia, ha commercializzato 52.128 mezzi (-0,9 rispetto a febbraio), mantenendo intatta la sua quota di mercato (al 30,3 per cento).

F.Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Negli Stati Uniti Stellantis, soprattutto attraverso i marchi della galassia Chrysler come Jeep, vende 1,4 milioni di veicoli, dà lavoro a 75.000 dipendenti e realizza un fatturato annuo di 63,5 miliardi di euro

**TORNA IN POSITIVO
IL MERCATO ITALIANO:
LE IMMATRICOLAZIONI
CRESCONO DEL 6,6%
LA UE CONGELA LE
MULTE AI PRODUTTORI**



IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA

L'auto a marzo prova a ripartire

Vendite a +6,2%

■ Nel giorno in cui il numero uno di Stellantis, John Elkann, ha incontrato il presidente Usa Donald Trump, mentre Nissan e Renault concordavano di ridurre le partecipazioni incrociate ai rispettivi capitali dal 15 al 10%, le immatricolazioni di auto nuove in Italia, dopo sette mesi ininterrotti di cali, sono tornate a salire. Le consegne hanno fatto registrare in marzo una crescita del 6,2% toccando quota 172.223 che comunque non è sufficiente per portare in positivo il primo trimestre dell'anno. Nel dettaglio le vetture a benzina vedono il mercato di marzo in calo dell'11,4%, con una quota al 26,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. L'Anfia (filiera auto) segnala però un aspetto positivo: «Mild e full hybrid aumentano del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%». Ma a crescere in maniera dirompente - considerando la bassa base di partenza - sono le elettriche, con 9.373 vetture full electric immatricolate, in aumento del 77,7% rispetto allo stesso mese del 2024 e una quota di mercato salita al 5,4%, dal 3,2% di marzo 2024. Nel primo trimestre 2025, le immatricolazioni di elettriche hanno raggiunto così quota 23.019, segnando un aumento del 75,4% sullo stesso periodo dell'anno scorso, con una market share del 5,2%, rispetto al 2,9% del gennaio-marzo 2024. Percentuali importanti che però vedono il parco circolante elettrico in Italia composto da appena 297.917 auto. Per Fabio Pressi, presidente di Motus-E, «i dati italiani del primo trimestre si prestano a una duplice lettura. Da un lato, non può non preoccupare il ritardo sull'elettrico rispetto agli altri grandi mercati europei, ma dall'altro si rafforzano i segnali positivi per un possibile recupero».

A livello delle marche bene Tesla con 2.217 macchine vendute, in crescita del 51,33% rispetto all'anno precedente. Su pure la cinese Byd con 1.787 unità immatricolate nel mese e una quota dell'1%. Stellantis, invece, ha totalizzato 52.128 immatricolazioni, con una quota di mercato del 30,3%. Nel primo trimestre le vendite del gruppo che si è mangiato Fiat Chrysler sono scese del 9,8%. Male le due ruote a motore. Secondo l'Ancma le immatricolazioni di motocicli sono in calo a marzo del 6%.

A.BAR.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, i costruttori premono per trattare Elkann vede il tycoon sui tetti di emissione

LE MOSSE

ROMA Entreranno anche le auto nella lista di dazi sulle importazioni che Donald Trump annuncerà oggi. Dalla Casa Bianca sottolineano che saranno operativi 24 ore dopo e che, soprattutto, «saranno reciproci». Questo aspetto fa sperare i costruttori, europei in primis, che non a caso spingono sulla Ue per ridurre le proprie tariffe sulle vetture made in Usa. Attualmente sono al 10 per cento contro il 2,5 fissato in direzione opposta dall'amministrazione Biden.

Il tema dei dazi è entrato - seppur marginalmente - nel vertice che si è avuto l'altro ieri a Washington alla Casa Bianca tra lo stesso presidente americano e John Elkann, in qualità - con Stellantis - di proprietario della terza casa del Paese, la Chrysler. È il secondo incontro tra i due negli ultimi mesi, a riprova di rapporti cordiali tra le parti, agevolati dalla promessa del gruppo nato dalla fusione tra

Fca e Peugeot di investire 5 miliardi negli stabilimenti Usa.

Tra i due si è parlato soprattutto di norme sulle emissioni nel territorio americano. Nell'era Biden, è stato imposto ai produttori di dimezzare la CO2 entro il 2030. Parallelamente alcuni Stati come la California hanno inserito regole più stringenti, per esempio rendendo di fatto impossibile la circolazione dei mezzi a gas. Questo quadro regolamentare a macchia di leopardo è stata spesso stigmatizzata dai costruttori locali (oltre Chrysler anche Gm e Ford). Non a caso nella nota diffusa dopo il vertice si è parlato di discussioni sulla «competitività del sistema automotive nordamericano». I produttori hanno fatto notare in più occasioni che rimodulare la corsa sulla sostenibilità, potrebbe permettere loro di avere maggiori risorse per rendere più appetibili i loro prodotti sui mercati mondiali. Senza dimenticare che la crisi di Tesla rende più complessa la vendita di certifica-

ti sulle emissioni. Trump ha rassicurato Elkann. A domanda di un reporter, il presidente ha detto di voler ripristinare livelli meno rigidi, tornando «probabilmente agli standard del 2020».

I RICAMBI

Fin qui le tematiche ambientali. Come detto, anche se marginalmente, il tema dazi sarebbe stato toccato. Le big three di Detroit da settimane fanno pressioni per rivedere la parte delle tariffe sulla componentistica: temono ripercussioni e aumenti dei costi sulle parti meccaniche più delicate che devono inviare dall'America ai loro stabilimenti esteri, che poi verranno immatricolate in America. Anche se Casa Bianca e Stellantis non hanno dato conferme, gli analisti del settore non escludono neppure che alla fine sia sfiorato un altro aspetto del tema: le barriere inserite verso le auto assemblate in Messico e Canada, che poi le tre case di Detroit vendono sul

mercato domestico. E che spaventano Gm, Ford e Stellantis Chrysler più dei dazi verso la Ue.

Guardando all'Europa, ci si interroga su quale sarà la risposta di Bruxelles alle tariffe Usa sulle auto: rispondere con la stessa moneta o provare a trattare. Intanto la Commissione mette un tassello importante verso il suo piano di sostegno all'auto: ieri è stato presentato l'emendamento per dare più flessibilità alle case automobilistiche sui target di taglio delle emissioni, congelando le multe. Parallelamente la Ue ha multato 15 grandi costruttori, tra cui Stellantis, per 458 milioni per avere fatto cartello sul riciclaggio dei veicoli a fine vita.

Intanto il mercato dell'auto italiano torna in positivo a marzo: immatricolate 172.223 vetture (+6,22 per cento) su spinta di ibride, mild ed elettriche. Stellantis, ha riferito l'Anfia, ha commercializzato 52.128 mezzi (-0,9 rispetto a febbraio), mantenendo intatta la sua quota di mercato (al 30,3 per cento).

F.Pac.



Negli Stati Uniti Stellantis, soprattutto attraverso i marchi della galassia Chrysler come Jeep, vende 1,4 milioni di veicoli, dà lavoro a 75.000 dipendenti e realizza un fatturato annuo di 63,5 miliardi di euro

**TORNA IN POSITIVO
IL MERCATO ITALIANO:
IMMATRICOLAZIONI
IN SALITA DEL 6,6%
LA UE CONGELA
LE MULTE ALLE CASE**





CHI PAGA DAZIO?

Parte oggi il Liberation Day, la guerra commerciale di Trump
Von der Leyen alza i toni, l'Europa prepara le contromisure

alle pagine 2 e 3 ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Arriva il giorno dei dazi e l'Europa che risponde?

Stasera alle 22, l'annuncio di Trump sulle tariffe con efficacia immediata
Von der Leyen replica: «Siamo pronti a vendicarci», ma c'è spazio per trattare

Antonio Picasso

Oggi per l'Europa è un nuovo D-day. Purtroppo non come quello del 1944. Il "Dazi day", il "Giorno della liberazione", come l'ha chiamato Trump, per annunciare le tariffe doganali sulle importazioni negli Stati Uniti, rischia di far entrare l'economia globale in una spirale di speculazioni e ritorsioni. Se tutto va come previsto – ma con Trump meglio non giurarci – è la volta dei prodotti al consumo finale. Dopo acciaio e alluminio, saranno tassati auto, pharma e agroalimentare.

La conferma della tensione che si respira in Europa giunge con le parole di Ursula von der Leyen, ieri intervenuta alla plenaria del parlamento Ue a Strasburgo. «Siamo pronti a vendicarci». L'Europa cerca anche lei di far paura: «Le fabbriche americane pagheranno di più per i componenti prodotti in Europa. I dazi costeranno in posti di lavoro e creeranno un mostro burocratico di nuove procedure doganali. Sarà un incubo per tutti gli importatori statunitensi». Non si ha memoria di un precedente in cui la Presidente della Commissione Ue sia ricorsa a un linguaggio tanto conflittuale. Perlomeno non nei riguardi di quello che, di fatto, resta il nostro primo partner commerciale-industriale, nonché principale alleato strategico. Tuttavia, von der Leyen ha lasciato intendere che c'è anche un piano B. «Il nostro obiettivo è una soluzione negoziata», ha detto. Resta però da capire se alla voce finalmente grossa di von der Leyen seguiranno i fatti. E di che genere. Vendetta e negoziazione hanno entrambi

delle debolezze. Con la prima si rischia di cadere nella trappola di Trump e per un giocatore d'azzardo come lui, il caos è ottimale. Inoltre, seguire la linea rapsodica e all'apparenza improvvisata del Tycoon è inverosimile per un'organizzazione iper complessa com'è l'Unione europea. Ieri stesso, mentre il Presidente faceva il poliziotto buono e prometteva indulgenza verso quei Paesi che dovessero allinearsi alle sue volontà, c'era la sua portavoce, Karoline Leavitt, che giocava al poliziotto cattivo. «Ci hanno derubato per troppo tempo, adesso capiranno quanto abbiamo sofferto», minacciava, promettendo che i dazi saranno «efficaci immediatamente». È questa la reciprocità che intendono gli Usa. Dazio per dazio! E se l'Europa dovesse scegliere la strada della vendetta sarebbe lo stesso. Con implicazioni sull'inflazione, sulla fornitura di materie prime, di cui l'Europa è ben più povera degli Usa e sulla stabilità monetaria.

L'alternativa è quella dei negoziati, che devono essere portati avanti dal vecchio continente. «Dobbiamo reagire come Europa», dice Roberto Vavassori, Presidente di Anfia, l'associazione che del sistema Confindustria che raggruppa le imprese della filiera dell'automotive. Un settore che, a livello europeo, esporta negli Usa veicoli per circa 200 miliardi di euro l'anno. «E sono contento che i partiti italiani e le istituzioni in Ue ne siano consapevoli». E visto che gli Usa puntano sul nostro manifatturiero, per sostituirlo con uno domestico, l'Europa dovrebbe fare altrettanto nell'ambito delle soluzioni tecnologiche. L'Ue infatti è esportatore netto di automobili, prodotti farmaceutici e

alimenti verso gli Stati Uniti, ma importatore di servizi. Il commercio transatlantico, così, è sostanzialmente in equilibrio, con un surplus complessivo per l'Ue di appena 50 miliardi di dollari, circa il 3% dei 1.700 miliardi di dollari di scambi annuali. «Il cloud europeo per l'85% è fondato su tre hyperscaler americani». Commenta Vavassori. «Ci serve un progetto strategico che, da qui a quattro anni, ci permetta di diventare indipendenti dal punto di vista digitale». Però anche questo è un terreno scosceso. Una cosa è prendersela con l'Harley Davidson e il bourbon – contro i quali Bruxelles ha già imposto delle tariffe doganali – un'altra è sparare ad alzo zero contro Google, Amazon, X di Musk. «È il piano Draghi che ci indica la rotta. Al 10% di risorse garantite dalle istituzioni Ue, deve corrispondere la disponibilità dei capitali privati svincolati dagli investitori o che riposano nei conti correnti dei cittadini». D'altra parte, se è vero che le politiche commerciali Ue sono un asset della sua politica

estera, torna utile per Bruxelles partire proprio da quest'ultima. «Il sogno europeo dei nostri 500 milioni di cittadini e dei 370 milioni americani dovrebbe prevedere di rimettere mano al trattato transatlantico, coinvolgere il Giappone e l'Australia, per creare una forza occidentale dai valori formidabili, una zona di libero scambio vero e con gli stessi costi di produzione». Ma la questione è «competenza della Commissione Ue», come ha detto il Ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, rimarcando la necessità di evitare un'escalation alla todob caballeros. «È come se la Basilica-

ta decidesse di fare una sua politica estera». Per questo stride l'incontro di John Elkann con Trump proprio ieri. È vero che Stellantis non solo vende, ma anche produce negli Usa. E che la transizione green della filiera è un dossier delicato in questa fase. Ci piace pensare però che suo nonno, con in gioco gli interessi nazionali, si sarebbe comportato altrimenti.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

■ RIPRESA A METÀ

Riparte l'auto Ma per Stellantis è sempre crisi

> STEFANO RIZZUTI

A PAGINA 9

Riparte il mercato dell'auto Ma Stellantis è ferma al palo

Aumentano le vendite in Italia a marzo Boom dell'elettrico, in ripresa anche Tesla

di STEFANO RIZZUTI

Il mercato italiano dell'auto riparte. Finalmente, verrebbe da dire. A marzo sono state immatricolate 172.223 vetture, ovvero il 6,22% in più dello stesso mese dello scorso anno. Un piccolo segnale di ripresa che non basta a compensare un inizio anno da incubo: nel primo trimestre le vendite sono scese dell'1,64% rispetto al 2024. I dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti evidenziano un cambio di rotta dopo il calo di oltre il 6% registrato a febbraio. Ma i segnali di ripresa non sembrano riguardare Stellantis, che continua ad arrancare. A marzo ha immatricolato 52.128 vetture, un numero simile a quello dello scorso anno (-0,9%), con una quota di mercato del 30,3%, come comunicato da [Anfia](#). Nei primi tre mesi dell'anno, le immatricolazioni del gruppo sono state 135.579, con un calo del 10,3% sull'anno precedente e una quota di mercato del 30,5%

(era superiore al 32% l'anno scorso).

Nella top ten dei veicoli più venduti a marzo sono cinque i modelli del gruppo Stellantis, a partire dalla Fiat Panda che mantiene il primo posto con 12.951 unità. Al terzo posto c'è Jeep Avenger e al quarto Citroen C3. Poi al quinto la Peugeot 208 e al decimo l'Opel Corsa. Resta, però, un dato: l'andamento di Stellantis continua a essere peggiore di quello complessivo del mercato italiano, con una crisi che sembra non finire. Mentre non arrivano buone notizie neanche sul fronte di Bruxelles: nella stessa giornata di ieri, infatti, la Commissione Ue ha comunicato di aver multato 15 case automobilistiche europee, oltre all'associazione dei produttori Acea, per un totale di 458 milioni. E tra queste società c'è anche Stellantis. L'accusa alle aziende è di aver partecipato a un cartello sul riciclo dei veicoli a fine vita. Mercedes è stata risparmiata dalle multe per aver rivelato l'esistenza dell'accordo, mentre per Stellantis la sanzione è stata ridotta del 50% (a 74,9 milioni) per aver cooperato con la Commissione.

CAMBIO DI PASSO

Se Stellantis non esce dalla crisi, all'opposto Tesla ha visto a marzo una netta ripresa, con

un balzo del 51,33% a 2.217 auto vendute e un recupero quasi completo del calo di febbraio. La quota di mercato del gruppo di **Elon Musk** è ora dell'1,29%. Resta il calo sul primo trimestre, con una discesa del 6,75% rispetto al 2024. A marzo sono cresciute nettamente,

del 77,7%, le immatricolazioni di auto elettriche: la quota di mercato raggiunge il 5,4% contro il 3,2% di un anno fa. Nel primo trimestre, sottolinea Motus E, sono state vendute 23.019 vetture elettriche, in aumento di oltre il 75% rispetto allo stesso periodo dello scorso.

Crisi senza fine

Le immatricolazioni sono cresciute nel mese del 6,22% ma per il gruppo italo-francese continua il calo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'ANALISI Segno positivo nelle immatricolazioni per il mese di marzo. Stellantis in calo ma la quota resta 30%

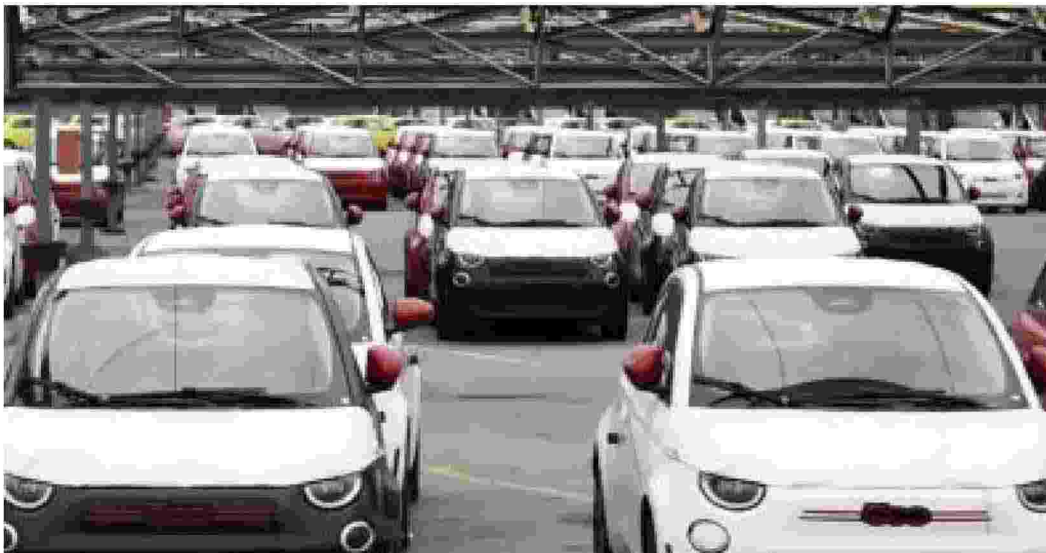
Riparte il mercato: +6,2%. Panda la più venduta

■ A marzo il mercato italiano dell'auto pare riprendere a viaggiare. Secondo i dati resi noti dal ministero, sono state 172.223 le immatricolazioni, con una variazione positiva del 6,2%, rispetto a marzo 2024, che aveva totalizzato 162.140 unità. Nel primo trimestre del 2025 i volumi complessivi si attestano a 443.906 unità, con un calo dell'1,6% rispetto a quelli di gennaio-marzo 2024. Cresce anche il mercato ita-

liano delle auto elettriche. Nel terzo mese dell'anno, in particolare, sono state immatricolate 9.373 vetture full electric, in aumento del 77,7% rispetto a marzo 2024, con una quota di mercato salita al 5,4% (dal 3,2% di marzo 2024), secondo quanto comunicato da Motus E. Nel primo trimestre 2025 le auto elettriche registrate nella Penisola sono 23.019, su del 75,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con

una market share del 5,2%, in netto progresso dal 2,9% del periodo gennaio-marzo 2024. Al 31 marzo, il parco circolante elettrico in Italia risulta composto da 297.917 auto. 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).



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Mercato auto

Benzina in calo male il diesel sale l'ibrido



► A marzo 2025 le autovetture a benzina vedono il mercato in calo dell'1,4%, con una quota di mercato al 26,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. Sono i dati più rilevanti che emergono dalle immatricolazioni analizzati da Anfia, l'associazione dell'industria automobilistica. Nel cumulo 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 invece del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%; nel cumulo 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. Nel cumulo incrementano del 51,0% ed hanno una quota del 9,4%. Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,5% nel mese e del 5,2% nel cumulo; le vendite incrementano del 76,7% a marzo e del 72,5% nel cumulo. Le ibride plug-in (PHEV) aumentano del 37,5% a marzo e del 30,8% nel cumulo. Rappresentano il 4,5% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,2% del totale da inizio anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,4% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture GPL (che sono in aumento: +13,7% nel mese). Nel cumulo, le immatricolate a gas calano dell'1,8%. Nel primo trimestre 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,6% del mercato.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Esperti a confronto in Confindustria: "L'elettrico è ancora caro e ha un problema di infrastrutture"

Nella "valle della morte" dell'automotive "La crisi? Nasce prima del Green Deal"

DI ANDREA CASCIOLI

CUNEO. Nel giallo della crisi auto, l'"assassino" non è la transizione verde. Lo dicono gli esperti convocati da Confindustria, a Cuneo, per una mattinata di approfondimenti dal titolo "Automotive: sorvegliata speciale". *"Il Green Deal non è collegato alla crisi dell'automotive"*, conferma il presidente e ad di Volvo Car Italia Michele Crisci. Questo perché la crisi in Europa nasce molto tempo prima: *"Quando l'Europa ha ceduto le produzioni agli altri continenti e segnatamente alla Cina, che è arrivata ad essere il primo produttore oltre che il primo mercato mondiale per distacco"*.

Lo conferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'organizzazione che riunisce costruttori, componentistica e produttori nei settori car design e ingegneristica auto. A fronte di un aumento della produzione globale, dai 92,94 milioni di veicoli del 2019 ai 95,70 milioni del 2024, il continente ha perso tre milioni di veicoli venduti tra il pre Covid e oggi. In Italia, dalle circa 900mila auto prodotte nel 2019 (erano tra 1,7 e 1,8 milioni a inizio anni Duemila), il mercato è sprofondato a poco più di 300mila pezzi: il dato peggiore da oltre mezzo secolo.

Pesa il fattore Stellantis, certo, perché i modelli andati fuori produzione devono essere sostituiti: *"Altri sono stati introdotti, soprattutto a Melfi e Pomigliano"*, spiega Giorda. Gli effetti sul mercato, però, non saranno immediati: *"Il 2025 sarà un anno molto difficile per questo motivo: abbiamo chiamato questi due anni la valle della morte, per quanto riguarda la produzione in Italia"*. C'è

poco da stare allegri, non solo perché latitano le immatricolazioni: *"C'è un tema di competitività, abbiamo costi di produzione superiori ad altri Paesi europei"* dice il dg dei costruttori. In Spagna, per esempio, Stellantis produce di più e l'energia costa meno. La flessibilità è maggiore e la logistica aiuta: *"Costa molto di più ricevere i componenti in Italia che in Spagna"*. I produttori accolgono con favore la scelta dell'Ue di "spalmare" il target di riduzione della CO2 (-15% rispetto al 2021) su un triennio, anziché sul solo 2025: *"Un sollievo per i costruttori, perché avrebbe voluto dire pagare circa 15 miliardi e produrre meno vetture endotermiche"*. Il piano di azione per l'auto, però, delude gli addetti ai lavori: *"Quello che chiedevamo era un fondo europeo da cui i Paesi potessero attingere per l'elettrico: in Italia l'anzianità media del parco macchine è di circa 13 anni"*.

Va affrontato il tema della neutralità tecnologica, sostiene Anfia: *"Il regolamento della CO2 oggi prevede il calcolo allo scarico e non nel ciclo completo. Stiamo chiedendo una metrica diversa per calcolare l'impatto non solo dal tubo di scappamento, ma in tutto il ciclo di vita. Questo darebbe un ruolo importante ai biocarburanti e ai fuel sintetici che emettono qualche grammo di CO2 allo scarico ma ne catturano durante il processo, per cui il saldo è sostanzialmente a zero"*. Oltre a questo, l'elettrico va incentivato dal punto di vista degli acquirenti: *"C'è una corrispondenza biunivoca tra Pil pro capite e diffusione dell'elettrico"*. Detto in altri termini, le auto elettriche vendono bene solo dove gli stipendi sono più alti: *"Il gap di prezzo che c'è ancora"*, conferma Giorda. E c'è

anche un problema di infrastrutture: *"Su 100 colonnine che si vedono per strada, circa il 15% non è funzionante perché manca l'allaccio o perché ci sono altre problematiche"*.

Dal punto di vista geopolitico, l'Europa è vaso di cocchio tra vasi di ferro. La Cina è ormai il primo produttore al mondo e la quota di mercato dei costruttori esteri, negli ultimi cinque anni, è passata dal 61% al 35%: *"Il cliente cinese apprezza sempre di più i brand domestici. Che fra l'altro hanno messo sul mercato auto ad alta performance dal punto di vista ingegneristico e con caratteristiche di software in alcuni casi anche superiori alle auto europee"*. Buona parte della quota era dei tedeschi che vendevano un milione di veicoli dentro alla Grande Muraglia: ma anche la componentistica italiana troverà sempre meno spazio. Dall'altra parte ci sono i dazi di Trump. Negli Usa l'Italia esporta per 6 miliardi di euro tra auto e componenti, a fronte di un import di poche centinaia di milioni: lo squilibrio è evidente. A ciò si aggiungono i circa 5 miliardi in componenti esportati in Germania, con i tedeschi che a loro volta vendono mezzo milione di autovetture sul mercato statunitense. Le aziende della componentistica hanno investito molto in Messico, dove vengono prodotti 3 milioni di veicoli: se arrivassero dazi anche all'interno dell'ex Nafta, come annunciato da Trump, questo avrebbe un impatto su aziende che hanno investito "local to local".

I venti di burrasca soffiano più forti dove l'auto è un settore trainante. In Piemonte, l'automotive conta 713 imprese, un fatturato di poco più di 20 miliardi e 56mila addetti. È ancora la regione con il maggior numero di

aziende attive, pari al 34% della quota nazionale, davanti a Lombardia e Emilia Romagna. *"Un'industria longeva e fortemente vocata all'export"*, ricorda Guido Bolatto, segretario generale della Camera di commercio di Torino: le imprese esportatrici sono l'83% del totale. Il loro fatturato dipende dall'auto in misura superiore a quanto accade nel resto d'Italia: una quota del 76%, contro il 69,5% nazionale. Più forte - non stupisce - è anche la dipendenza da Stellantis: al 42,3%, in calo, ma sopra al 35,3% italiano.

Gli investimenti in innovazione ci sono stati, ammette Bolatto: *"Ma è un'innovazione soprattutto di processo: ci si concentra sul fare meglio quello che sappiamo fare, piuttosto che inventare nuovi prodotti. La collaborazione con i centri di ricerca è ancora scarsa"*. Il solo segmento in controtendenza è quello dei ricambi, e non è per forza una buona notizia: significa che il parco auto è vecchio. Di positivo c'è il fatto che il 15% delle imprese è già orientato all'elettrico, mentre il 51% realizza pezzi che non verranno toccati dalla transizione: solo il 34% prevede un cambiamento del modello di business. L'opzione della possibile uscita dal settore coinvolge il 12% dei componentisti e per il 6% è individuato come l'unica strada percorribile.

Si guarda a nuovi settori produttivi, come l'aerospazio ma anche il biomedicale: *"C'è un problema, perché non ci sono milioni di aerei o satelliti da produrre ogni anno. Parliamo di numeri diversi e di settori che hanno già i loro fornitori, per 'aggrederli' bisogna arrivare preparati con le certificazioni"*. In conclusione: *"La transizione ci sarà, ma purtroppo penso lascerà qualche cadavere in giro per il Piemonte"*.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Il settore auto è nella “valle della morte”. E non è colpa della transizione ecologica

Confindustria Cuneo fa il punto con gli esperti. Tra i dazi di Trump e la Cina pronta a “mollare” le auto europee, il futuro è fosco: “Il 15% delle colonnine elettriche non funziona”

■ CUNEO

(a.c.) - La crisi dell'industria automobilistica in Europa ha radici profonde e non è esclusivamente legata alla transizione ecologica. A pesare sono anche fattori come la perdita di competitività, il ruolo crescente della Cina, il calo della produzione, i costi elevati e le scelte politiche e commerciali.

Se n'è parlato lunedì mattina nella sede cuneese di Confindustria, durante una giornata di studi dedicata all'“Automotive: sorvegliata speciale”. A fare gli onori di casa il presidente Mariano Costamagna, con il coordinamento di Andrea Bignami, caporedattore di Sky Tg24, alla presenza di esponenti politici e numerosi imprenditori.

UN CROLLO INIZIATO PRIMA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Michele Crisci, presidente e AD di Volvo Car Italia, sottolinea che la crisi del settore non è una conseguenza diretta del Green Deal europeo. Il problema è iniziato anni fa, quando l'Europa ha trasferito la produzione in altri continenti, in particolare in Cina, che oggi è il primo produttore e mercato automobilistico mondiale. I dati parlano chiaro: se la produzione globale è in aumento (da 92,94 milioni di veicoli nel 2019 a 95,70 nel 2024), in Europa si sono persi tre milioni di auto vendute rispetto al periodo pre-Covid. L'Italia ha subito un vero e proprio tracollo: dalle 900mila auto prodotte nel 2019 alle poco più di 300mila attuali, il livello più basso degli ultimi 50 anni.

Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, spiega che Stellantis ha avuto una fase di transizione nei suoi modelli, con alcune vetture fuori produzione e altre introdotte negli stabilimenti di Melfi e Pomigliano. Tuttavia, il mercato non ne beneficerà subito: il 2025 sarà un anno difficile, tanto che gli esperti parlano di una “valle della morte” per la produzione italiana.

PRODUZIONE TROPPO COSTOSA IN ITALIA: LA SPAGNA PREFERITA

Uno dei problemi principali è la scarsa competitività rispetto ad altri Paesi euro-

pei. Produrre auto in Italia costa troppo, e Stellantis ha scelto di puntare sulla Spagna, dove l'energia è meno cara, la logistica è più efficiente e la flessibilità del lavoro è maggiore.

Inoltre, il calo delle immatricolazioni pesa sul mercato interno. L'UE ha posticipato l'obiettivo di riduzione della CO₂ (-15% rispetto al 2021) su un triennio invece che sul solo 2025, una scelta accolta favorevolmente dai costruttori, perché evita costi altissimi e la riduzione della produzione di auto endotermiche. Tuttavia, il settore chiedeva un fondo europeo per sostenere l'elettrico, soprattutto considerando che in Italia l'età media delle auto in circolazione è di 13 anni.

Un altro tema centrale è la neutralità tecnologica: attualmente le emissioni di CO₂ vengono calcolate solo allo scarico, senza considerare l'intero ciclo di vita dell'auto. Se venisse adottato un metodo di valutazione più completo, potrebbero guadagnare importanza i biocarburanti e i fuel sintetici, che catturano CO₂ nel loro processo produttivo, compensando le emissioni allo scarico.

Anche il costo delle auto elettriche resta un problema: la loro diffusione è strettamente legata al PIL pro capite, e nei Paesi con stipendi più bassi la domanda è debole. Inoltre, le infrastrutture sono carenti: il 15% delle colonnine di ricarica in Italia non è funzionante a causa di mancanza di allacci o altri problemi tecnici.

LA CINA CI HA GIÀ SUPERATI, L'AMERICA POTREBBE PENALIZZARCI

La concorrenza cinese e i dazi USA mettono ulteriormente in difficoltà il settore europeo. In Cina, la quota di mercato dei produttori stranieri è scesa dal 61% al 35% in cinque anni, perché i consumatori cinesi preferiscono sempre più i marchi locali, che offrono veicoli tecnologicamente avanzati e con software più sofisticati rispetto a quelli europei.

Dall'altra parte, gli Stati Uniti potrebbero imporre dazi sulle importazioni di auto e componenti. Attualmente, l'Italia esporta negli USA per 6 miliardi di euro tra auto e componenti, mentre importa solo per poche centinaia di milioni, uno squilibrio che potrebbe essere penalizzato da poli-

tiche protezionistiche. Anche la Germania, che vende mezzo milione di auto negli Stati Uniti, rischia di subire contraccolpi, e questo avrebbe un effetto a cascata anche sull'industria italiana della componentistica.

PIEMONTE: IL FUTURO È INCERTO

Il Piemonte è storicamente la culla dell'industria automobilistica italiana, con 713 imprese, un fatturato di oltre 20 miliardi e 56mila addetti. La regione rappresenta il 34% delle aziende del settore a livello nazionale, superando Lombardia ed Emilia.

Guido Bolatto, segretario generale della Camera di Commercio di Torino, sottolinea che l'industria piemontese è fortemente orientata all'export, con l'83% delle imprese che vendono all'estero. Tuttavia, la dipendenza da Stellantis è ancora elevata (42,3%, contro il 35,3% della media nazionale). Sebbene siano stati fatti investimenti in innovazione, questi si sono concentrati soprattutto sul miglioramento dei processi produttivi piuttosto che sulla creazione di nuovi prodotti. Inoltre, la collaborazione con i centri di ricerca è ancora limitata.

Un segnale positivo arriva dal settore dei ricambi, che è in crescita. Tuttavia, questo trend è dovuto al fatto che il parco auto italiano è molto vecchio e necessita di maggiore manutenzione.

Solo il 15% delle imprese piemontesi è già orientato verso l'elettrico, mentre il 51% produce componenti che resteranno invariati con la transizione. Il restante 34% prevede un cambiamento nel modello di business, e il 12% delle aziende valuta addirittura l'uscita dal settore.

Si parla di riconversione industriale, puntando su settori come l'aerospazio e il biomedicale. Tuttavia, Bolatto avverte che non sarà un processo semplice: “Non ci sono milioni di aerei o satelliti da produrre ogni anno. Inoltre, questi settori hanno già fornitori consolidati, quindi per entrare bisogna avere certificazioni e know-how adeguato”.

UNA TRANSIZIONE DIFFICILE

Il settore dell'auto sta affrontando una trasformazione inevitabile, ma senza adeguate strategie di supporto il rischio è quello di un forte ridimensionamento industriale. Il Piemonte, così come il resto d'Italia, si trova a un bivio: rimanere com-

petitivo nell'automotive o cercare nuove strade, con tutte le difficoltà che ciò comporta. Come avverte Bolatto, "la transizione ci sarà, ma purtroppo penso lascerà qualche cadavere in giro per il Piemonte".



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto, i costruttori premono per un'intesa. Elkan tratta con il tycoon sulle emissioni

Auto, i costruttori premono per un'intesa. Elkan tratta con il tycoon sulle emissioni

Auto, i costruttori premono per un'intesa. Elkan tratta con il tycoon sulle emissioni

Torna in positivo il mercato italiano: immatricolazioni in salita del 6,6% la Ue congela le multe alle case di Francesco Pacifico

mercoledì 2 aprile 2025, 04:25

Articolo riservato agli abbonati premium

Entreranno anche le auto nella lista di dazi sulle importazioni che Donald Trump annuncerà oggi. Dalla Casa Bianca sottolineano che saranno operativi 24 ore dopo e che, soprattutto, «saranno reciproci». Questo aspetto fa sperare i costruttori, europei in primis, che non a caso spingono sulla Ue per ridurre le proprie tariffe sulle vetture made in Usa. Attualmente sono al 10 per cento contro il 2,5 fissato in direzione opposta dall'amministrazione Biden.

Il tema dei dazi è entrato - seppur marginalmente - nel vertice che si è avuto l'altro ieri a Washington alla Casa Bianca tra lo stesso presidente americano e John Elkann, in qualità - con Stellantis - di proprietario della terza casa del Paese, la Chrysler. È il secondo incontro tra i due negli ultimi mesi, a riprova di rapporti cordiali tra le parti, agevolati dalla promessa del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Peugeot di investire 5 miliardi negli stabilimenti Usa.

Tra i due si è parlato soprattutto di norme sulle emissioni nel territorio americano. Nell'era Biden, è stato imposto ai produttori di dimezzare la CO2 entro il 2030. Parallelamente alcuni Stati come la California hanno inserito regole più stringenti, per esempio rendendo di fatto impossibile la circolazione dei mezzi a gas. Questo quadro regolamentare a macchia di leopardo è stato spesso stigmatizzato dai costruttori locali (oltre Chrysler anche Gm e Ford). Non a caso nella nota diffusa dopo il vertice si è parlato di discussioni sulla «competitività del sistema automotive nordamericano». I produttori hanno fatto notare in più occasioni che rimodulare la corsa sulla sostenibilità, potrebbe permettere loro di avere maggiori risorse per rendere più appetibili i loro prodotti sui mercati mondiali. Senza dimenticare che la crisi di Tesla rende più complessa la vendita di certificati sulle emissioni. Trump ha rassicurato Elkann. A domanda di un reporter, il presidente ha detto di voler ripristinare livelli meno rigidi, tornando «probabilmente agli standard del 2020».

I RICAMBI

Fin qui le tematiche ambientali. Come detto, anche se marginalmente, il tema dazi sarebbe stato toccato. Le big three di Detroit da settimane fanno pressioni per rivedere la parte delle tariffe sulla componentistica: temono ripercussioni e aumenti dei costi sulle parti meccaniche più delicate che devono inviare dall'America ai loro stabilimenti esteri, che poi verranno immatricolate in America. Anche se Casa Bianca e Stellantis non hanno dato conferme, gli analisti del settore non escludono neppure che alla fine sia sfiorato un altro aspetto del tema: le barriere inserite verso le auto assemblate in Messico e Canada, che poi le tre case di Detroit vendono sul mercato domestico. E che spaventano Gm, Ford e Stellantis Chrysler più dei dazi verso la Ue.

Guardando all'Europa, ci si interroga su quale sarà la risposta di Bruxelles alle tariffe Usa sulle auto: rispondere con la stessa moneta o provare a trattare. Intanto la Commissione mette un tassello importante verso il suo piano di sostegno all'auto: ieri è stato presentato l'emendamento per dare più flessibilità alle case automobilistiche sui target di taglio delle emissioni, congelando le multe. Parallelamente la Ue ha multato 15 grandi costruttori, tra cui Stellantis, per 458 milioni per avere fatto cartello sul riciclaggio dei veicoli a fine vita.

Intanto il mercato dell'auto italiano torna in positivo a marzo: immatricolate 172.223 vetture (+6,22 per cento) su spinta di ibride, mild ed elettriche. Stellantis, ha riferito **l'Anfia**, ha commercializzato 52.128 mezzi (-0,9 rispetto a febbraio), mantenendo intatta la sua quota di mercato (al 30,3 per cento).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Risparmio e investimenti, ogni venerdì Iscriviti e ricevi le notizie via email

LEGGI ANCHE

Il giorno dei Dazi: auto, pharma e agroalimentare. Elkann incontra Trump: suo nonno non avrebbe fatt

Oggi per l'Europa è un nuovo D-day . Purtroppo non come quello del 1944. Il Dazi day , il Giorno della liberazione , come l'ha chiamato Trump, per annunciare le tariffe doganali sulle importazioni negli Stati Uniti, rischia di far entrare l'economia globale in una spirale di speculazioni e ritorsioni. Se tutto va come previsto ma con Trump meglio non giurarci è la volta dei prodotti al consumo finale. Dopo acciaio e alluminio, saranno tassati auto, pharma e agroalimentare. La conferma della tensione che si respira in Europa giunge con le parole di Ursula von der Leyen , ieri intervenuta alla plenaria del parlamento UE a Strasburgo . «Siamo pronti a vendicarci». L'Europa cerca anche lei di far paura: «Le fabbriche americane pagheranno di più per i componenti prodotti in Europa . I dazi costeranno in posti di lavoro e creeranno un mostro burocratico di nuove procedure doganali. Sarà un incubo per tutti gli importatori statunitensi». Non si ha memoria di un precedente in cui la Presidente della Commissione UE sia ricorsa a un linguaggio tanto conflittuale. Perlomeno non nei riguardi di quello che, di fatto, resta il nostro primo partner commerciale-industriale, nonché principale alleato strategico. Tuttavia, von der Leyen ha lasciato intendere che c'è anche un piano B. «Il nostro obiettivo è una soluzione negoziata», ha detto. Attesa una mossa da von der Leyen Resta però da capire se alla voce finalmente grossa di von der Leyen seguiranno i fatti. E di che genere. Vendetta e negoziazione hanno entrambi delle debolezze. Con la prima si rischia di cadere nella trappola di Trump e per un giocatore d'azzardo come lui, il caos è ottimale. Inoltre, seguire la linea rapsodica e all'apparenza improvvisata del Tycoon è inverosimile per un'organizzazione iper complessa com'è l'Unione europea. Ieri stesso, mentre il Presidente faceva il poliziotto buono e prometteva indulgenza verso quei Paesi che dovessero allinearsi alle sue volontà, c'era la sua portavoce, Karoline Leavitt, che giocava al poliziotto cattivo. «Ci hanno derubato per troppo tempo, adesso capiranno quanto abbiamo sofferto», minacciava, promettendo che i dazi saranno «efficaci immediatamente». È questa la reciprocità che intendono gli Usa. Dazio per dazio! E se l'Europa dovesse scegliere la strada della vendetta sarebbe lo stesso. Con implicazioni sull'inflazione, sulla fornitura di materie prime, di cui l'Europa è ben più povera degli Usa e sulla stabilità monetaria. Il commercio in equilibrio L'alternativa è quella dei negoziati, che devono essere portati avanti dal vecchio continente. «Dobbiamo reagire come Europa», dice Roberto Vavassori , Presidente di [Anfia](#), l'associazione che del sistema Confindustria che raggruppa le imprese della filiera dell'automotive. Un settore che, a livello europeo, esporta negli Usa veicoli per circa 200 miliardi di euro l'anno. «E sono contento che i partiti italiani e le istituzioni in Ue ne siano consapevoli». E visto che gli Usa puntano sul nostro manifatturiero , per sostituirlo con uno domestico, l'Europa dovrebbe fare altrettanto nell'ambito delle soluzioni tecnologiche. L'Ue infatti è esportatore netto di automobili, prodotti farmaceutici e alimenti verso gli Stati Uniti, ma importatore di servizi. Il commercio transatlantico, così, è sostanzialmente in equilibrio, con un surplus complessivo per l'Ue di appena 50 miliardi di dollari, circa il 3% dei 1.700 miliardi di dollari di scambi annuali. «Il cloud europeo per l'85% è fondato su tre hyperscaler americani». Commenta Vavassori . «Ci serve un progetto strategico che, da qui a quattro anni, ci permetta di diventare indipendenti dal punto di vista digitale». Però anche questo è un terreno scosceso. Una cosa è prendersela con l'Harley Davidson e il bourbon contro i quali Bruxelles ha già imposto delle tariffe doganali un'altra è sparare ad alzo zero contro Google, Amazon, X di Musk. «È il piano Draghi che ci indica la rotta. Al 10% di risorse garantite dalle istituzioni Ue, deve corrispondere la disponibilità dei capitali privati svincolati dagli investitori o che riposano nei conti correnti dei cittadini». Bruxelles riparte dalle politiche commerciali D'altra parte, se è vero che le politiche commerciali Ue sono un asset della sua politica estera, torna utile per Bruxelles partire proprio da quest'ultima. «Il sogno europeo dei nostri 500 milioni di cittadini e dei 370 milioni americani dovrebbe prevedere di rimettere mano al trattato transatlantico, coinvolgere il Giappone e l'Australia, per creare una forza occidentale dai valori formidabili, una zona di libero scambio vero e con gli stessi costi di produzione». Ma la questione è «competenza della Commissione Ue», come ha detto il Ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso , rimarcando la necessità di evitare un'escalation alla todos caballeros. «È come se la Basilicata decidesse di fare una sua politica estera». Per questo stride l'incontro di John Elkann con Trump proprio ieri. È vero che Stellantis non solo vende, ma anche produce negli Usa. E che la transizione green della filiera è un dossier delicato in questa fase. Ci piace pensare però che suo nonno, con in gioco gli interessi nazionali, si sarebbe comportato altrimenti. Antonio Picasso ©



Riproduzione riservata Antonio Picasso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾

IR TV ▾

NEWS DAI PARTNER

PARTNER

CERCAM

MY INFORICAMBI

BANCA DATI



Home Automotive

AUTOMOTIVE

Mercato auto Italia marzo 2025: lieve ripresa, ma il gap con il 2019 resta ampio

By **Marco Lasala** 2 Aprile 2025

17 0

Tempo di Lettura: 2 min



Dopo un avvio d'anno sottotono, marzo 2025 registra una ripresa per il **mercato italiano dell'auto**, con 172.223 nuove immatricolazioni e una crescita del +6,2% rispetto allo stesso mese del 2024. Un segnale positivo, anche se i numeri del primo trimestre complessivo – 443.906 unità – mostrano ancora un calo dell'1,6% rispetto al 2024. Il distacco rispetto al 2019 resta significativo: il mercato è ancora indietro di circa il 20%.

ULTIME NOTIZIE



Henkel LOCTITE Hydrogen Ready: la nuova frontiera della sigillatura per sistemi a idrogeno

2 APRILE 2025



Rottamazione veicoli fermi: ADA favorevole, ma servono correttivi

2 APRILE 2025



Q8 Italia investe nel biometano: acquisite Agriferr e ArMa

2 APRILE 2025



Texaco rivoluziona i fluidi per cambi automatici: nasce la nuova gamma Multi-Vehicle ATF

2 APRILE 2025



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vavassori (ANFIA): "Servono misure strutturali, non solo correttivi"

Il **Presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, ha commentato la situazione esprimendo preoccupazione per l'inadeguatezza delle misure europee: *"Sebbene l'ultima proposta della Commissione UE rappresenti un piccolo passo avanti, siamo lontani da un piano realmente efficace per sostenere l'industria dell'auto. Serve un progetto decennale di respiro europeo, con incentivi mirati alla decarbonizzazione e al rinnovo del parco circolante"*.

L'età media dei veicoli in circolazione in Italia ed Europa è di 12,5 anni, con impatti evidenti su sicurezza e inquinamento. Secondo ANFIA, incentivare l'acquisto di modelli a basse emissioni, prodotti e componentistica inclusi, è la strada per coniugare transizione ecologica e tutela dell'occupazione.

Alimentazioni: boom di elettriche e ibride, calano benzina e diesel

Le auto a **benzina e diesel** continuano a perdere terreno: a marzo -11,4% e -23,1% rispettivamente. Il trimestre registra un calo del 16,4% per la benzina e del 33,7% per il diesel.

Crescono invece le mild e full hybrid (+22,1% nel mese, +14,6% nel trimestre), che coprono ormai quasi il 45% del mercato. Ottima la performance anche delle auto ricaricabili (BEV +76,7%, PHEV +37,5%), che insieme rappresentano il 10% del mercato mensile.

SUV protagonisti assoluti, Fiat Panda regina tra le citycar

Nel panorama dei segmenti, i SUV dominano con oltre il 55% del mercato. Crescono soprattutto i modelli medi (+24,7%) e grandi (+56,1%), mentre i compatti flettono leggermente (-3,3%). Tra i modelli più venduti: **Jeep Avenger, Fiat 600, Alfa Romeo Junior e Opel Mokka**.

Fiat Panda si conferma l'auto più venduta in assoluto, seguita da Dacia Sandero e Jeep Avenger. Stellantis piazza cinque modelli nella top ten mensile.

DR Automobiles in forte crescita, stabile il mercato dell'usato

In forte espansione il gruppo **DR Automobiles (DR, EVO, Sportequipe, ICH-X)**, che a marzo cresce del 93,2%, arrivando a rappresentare l'1,3% del mercato.

Positivo anche il mercato dell'usato, con 512.698 trasferimenti a marzo (+6,5%) e 1.485.281 da inizio anno (+4,8%).

Dati sintetici (marzo 2025)

immatricolazioni nuove: 172.223 (+6,2%)

primo trimestre: 443.906 (-1,6%)

quota SUV: 55,4%

top 3 modelli: Fiat Panda, Dacia Sandero, Jeep Avenger

crescita BEV e PHEV: +76,7% e +37,5%

DR Automobiles: +93,2% mensile

mercato usato: +6,5% (marzo).



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Attualità

Attualità

Il mercato auto italiano migliora a Marzo, ma il primo trimestre chiude in negativo

2 Aprile 2025

ITALIA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVEETURE - Top ten
ITALY - NEW CAR REGISTRATIONS - Top ten

dati provvisori / preliminary data
Marzo / March

TOP 10

N.	MARCA	MODELLO	MARZO 2025
0	Model	Model	MARCH 2025
1	FIAT	PANDA	12.951
2	DACIA	SANDERO	5.169
3	JEEP	AVENGER	4.957
4	CITROEN	C3	4.733
5	PEUGEOT	208	4.656
6	DACIA	DUSTER	2.791
7	TOYOTA	YARIS	3.784
8	HG	ZS	3.741
9	LEXUS	YARIS CROSS	3.689
10	OPEL	CORSA	3.559

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/03/2025

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.

*"Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance (6,2%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21) – afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**.*

Oggi pomeriggio, 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.

Vicende surreali come questa ci dimostrano come purtroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di



PARTS

DISTRIBUZIONE
AFTERMARKET
PERIODICITA': 11 NUMERI
ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità.

A livello di mercato proponiamo 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 infatti 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.

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".

Immatricolazioni per alimentazione

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**², 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 51,0% ed 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. Le ibride plug-in (PHEV) aumentano del 37,5% a marzo e del 30,8% nel cumulato. Esse rappresentano il 4,5% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,2% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,4% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture GPL (che sono in aumento: +13,7% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,8%. Nel primo trimestre 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,6% del mercato.

I modelli più venduti

Nel cumulato trimestrale, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior 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.

Segmenti

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di marzo le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 30,8% del mercato, con volumi in calo dell'1,3% rispetto a quelli di marzo 2024, mentre nei tre mesi calano del 4,4% a fronte di una quota del 33,5%. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al

TAG

#ricambi 664

#aftermarket 451

#officine 246

#filtri 176

#lubrificanti 162

#mercato auto 150

quarto e Opel Corsa al sesto.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,6% a marzo, con un mercato in aumento del 2% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato, i segmenti C, D ed E hanno una quota del 9,5% (-7,9%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, al sesto posto si trova Peugeot 308.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 55,4%, con volumi in crescita del 10,9% rispetto a marzo 2024. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 10,9% del mercato del mese (+21,7% rispetto a marzo 2024), i SUV compatti il 27,6% (-3,3%), i SUV medi il 10,2%, (+24,7%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,7% del totale (+56,1%). Il 18,9% dei SUV venduti nel mese di marzo è di un brand del Gruppo Stellantis.

In aumento dello 0,4% nel cumulato, i SUV detengono una quota del 54%. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten dei SUV piccoli. Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al quarto posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka all'ottavo.

Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è l'ottava auto più venduta del segmento.

L'Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude il trimestre al sesto posto. In top ten, anche la Peugeot 3008 al terzo posto.

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

Infine, è sempre marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (2% di quota nel mese e 1,8% nel cumulato), in crescita, rispettivamente, del 29,4% e del 28,8%.

Secondo l'indagine ISTAT, a marzo si stima un calo sia dell'**indice del clima di fiducia dei consumatori** (base 2010=100), che passa da 98,8 a 95, sia dell'**indice composito del clima di fiducia delle imprese** (Iesi), che scende da 94,7 a 93,3.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, diminuisce anche l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -54,4 a -69,2.

Secondo le stime ISTAT, a marzo l'**indice nazionale dei prezzi al consumo** aumenta dello 0,4% su base mensile e del 2% su marzo 2024 (da +1,6% del mese precedente). La dinamica dell'indice generale riflette principalmente la risalita del tasso di variazione tendenziale dei prezzi degli Energetici non regolamentati, tornato positivo (da -1,9% a +1,3%) e, in misura minore, l'accelerazione dei prezzi dei Tabacchi e degli Alimentari non lavorati. Un sostegno all'inflazione si deve anche ai Servizi relativi alle comunicazioni (da +0,5% a +0,8%), ai Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,1% a +3,3%) e infine ai Beni durevoli (la cui flessione si attenua da -1,5% a -1,2%). All'opposto, decelerano i prezzi degli Energetici regolamentati (da +31,4% a +27,3%) e quelli dei Servizi relativi ai trasporti (da +1,9% a +1,6%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, l'accelerazione è dovuta soprattutto alla risalita dei prezzi del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -2,2% a +7,5%) e dell'Energia mercato libero (da -6% a +3,2%); tali effetti non sono del tutto compensati dall'accentuata flessione dei prezzi della **Benzina** (da -1,2% a -3,9%; -1,8% su febbraio), del **Gasolio per mezzi di trasporto** (da -4,4% a -6,0%; -2,0% su febbraio) e del Gasolio per riscaldamento (da -5,6% a -6,5%).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese 52.128 immatricolazioni (-0,9%), con una quota di mercato del 30,3%.

Primo trimestre 2025

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).

Il mercato di **DR Automobiles**, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X registra una crescita del 93,2% nel mese e del 7,8% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,3% del mercato di marzo e l'1,5% nel primo trimestre 2025.

Usato

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 512.698 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a marzo 2025, il 6,5% in più rispetto a marzo

2024. Nei primi tre mesi del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 1.485.281, in crescita del 4,8% rispetto allo stesso periodo del 2024.

#anfia #immatricolazioni
#marzo 2025 #mercato auto

← Precedente

MANN-FILTER
presenta i nuovi filtri
ecologici ispirati dalla
natura

Ti potrebbero interessare



Mercato auto in ripresa a Marzo (+6,2%)

Attualità



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Inform

Energia →

Mercato →

Economia Circolare →

Green Building →

Mobilità →

Agrifood →

Clima e Ambiente →

Partner

Magazine

Eventi

Cresce il mercato delle auto elettriche. Top ten delle BEV più vendute a marzo

Paolo Traversi • 2 Aprile 2025 • Tempo di lettura: 3 minuti

Ag SHARE

Le elettriche superano la quota di mercato del 5% e vanno molto bene le ibride. Quali sono le elettriche più popolari in Italia?

Advisory e Consulenze

Share

Agenzia di Comunicazione



About

About Us

Podcast



Career

Abbonamenti Premium

Accedi



Fonte immagine Tesla

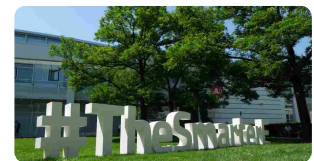


Il mercato italiano dell'auto torna a crescere nel mese di marzo 2025. **Aumento del 6,2% rispetto allo stesso periodo del 2024**, con **172.223 immatricolazioni** ed una flessione dell'1,6% nel primo trimestre dell'anno. Insomma si tira un sospiro di sollievo, ma dietro l'angolo ci sono i dazi americani, secondo i dati diffusi da **ANFIA**, basati su quelli del **Ministero dei Trasporti**. Diamo uno sguardo alla situazione generale ed alla **top ten elettriche**. (Ecco come era andato a febbraio).

INDICE DEI CONTENUTI

1. Le alimentazioni preferite: molto bene ibride, bene le elettriche
2. Elettriche in Europa
3. Top Ten elettriche marzo 2025
4. La top 10 di marzo

Consigliati



AZIENDE

The Smarter E Europe: la visione di Dufner su rinnovabili, IA e futuro dell'energia

La Redazione • 28 Marzo 2025

FOTOVOLTAICO

Incentivi fotovoltaico, tutti i bonus 2025 per privati e famiglie

Stefania Del Bianco • 16 Marzo 2025

POLITICHE E NORMATIVA

Energy & Policy Talks, scopri il nuovo ciclo di webinar per professionisti...

Stefania Del Bianco • 15 Gennaio 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

5. Top Ten elettriche Gen-Mar 2025

Le alimentazioni preferite: molto bene ibride, bene le elettriche

Le **full electric piacciono**. E tanto, visto che **crescono del 76,7%** rispetto a marzo 2024, e salgono nella quota di **mercato complessiva al 5,2%** (dal 3,2% di marzo 2024). A marzo 2025 sono state immatricolate 9.373 EV. Considerando il primo trimestre dell'anno, sono 23.019 le elettriche registrate, **+75,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso**. Insomma il vento in poppa c'è, nonostante tutto.

Anche per le **ibride plug-in (PHEV)** le cose vanno bene. Aumentano **del 37,5% a marzo** e del 30,8% nel cumulato, rappresentando il 4,5% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,2% del totale da inizio anno. Molto bene invece per **mild e full hybrid** che 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%**.

Per i motori tradizionali la situazione è meno rosea, ed i cali ormai sembrano strutturali perché seguono la tendenza dei costruttori. Le auto a benzina a marzo sono 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%. Infine le **autovetture a gas** rappresentano **l'8,4% dell'immatricolato di marzo**, interamente composto da autovetture GPL (che sono in aumento: +13,7% nel mese).

Elettriche in Europa

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%.

"I dati italiani del primo trimestre si prestano a una duplice lettura", commenta il presidente di Motus-E, Fabio Pressi, "da un lato, infatti, non può non preoccupare il ritardo sull'elettrico rispetto agli altri major market europei, ma dall'altro si rafforzano i segnali positivi per un possibile recupero".

Top Ten elettriche marzo 2025

Ed eccoci alla sempre attesa classifica delle top ten elettriche vendute a marzo 2025. In testa c'è la **Tesla Model 3**, l'elettrica più amata dagli italiani con **1.565 immatricolazioni**. Subito dopo la **Dacia Spring**, di cui nei prossimi giorni pubblicheremo il test drive sui nostri canali social, che dopo resta l'elettrica più economica sul mercato. A marzo ne sono stati venduti 655 esemplari.

Al terzo posto, ancora una **Tesla, il modello Y**, con 649 immatricolazioni. Fuori

In Evidenza



AUTOMOTIVE

Tre anni di flessibilità sulle emissioni, le case auto UE incassano la 1° vittoria

La Redazione • 2 Aprile 2025

PREMIUM

Dazi Trump, l'Ue compatta. Von der Leyen: "Scontro è un errore"

Paolo Traversi • 1 Aprile 2025

AUTOMOTIVE

Sulle auto elettriche, l'Ue cerca sponda della Cina

Paolo Traversi • 31 Marzo 2025

AUTOMOTIVE

Bando Ecomobilità della Lombardia, fino a 4mila € di incentivi

La Redazione • 31 Marzo 2025

Iscriviti alle nostre newsletter per ricevere periodicamente le notizie più importanti di settore

Accetto la [Privacy Policy](#).

Iscriviti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dalla zona medaglia, la **Citroen e-C3 con 373 unità** e fa il suo ingresso la **Renault 5** (che proveremo nei prossimi mesi) con 315 unità A chiudere la classifica, fa il suo ingresso la **Fiat Grande Panda, 233 pezzi**.

La top 10 di marzo

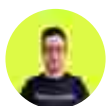
1. **Tesla Model 3: 1.565**
2. **Dacia Spring: 655**
3. **Tesla Model Y: 649**
4. Citroen e-C3: 373
5. Renault 5: 315
6. Audi Q4: 310
7. BMW iX1: 283
8. Mercedes EQA: 261
9. Jeep Avenger: 238
10. Fiat Grande Panda: 233

Secondo Motus-E, in questo momento un intervento limitato ma ben mirato potrebbe avere un impatto determinante sul mercato. *“Un sostegno alla domanda, anche modesto, sarebbe sufficiente per generare un effetto moltiplicatore positivo, incentivando ulteriormente la diffusione delle auto elettriche e accelerando l’adeguamento delle infrastrutture di ricarica”*, aggiunge Pressi.

Top Ten elettriche Gen-Mar 2025

1. **Tesla Model 3: 2.207**
2. **Dacia Spring: 2.076**
3. **Citroen e-C3: 1.455**
4. Tesla Model Y: 1.254
5. Renault 5: 738
6. Jeep Avenger: 691
7. BMW iX1: 689
8. Audi Q4: 611
9. Fiat 500e: 605
10. Leapmotor T03: 525

MOBILITÀ AUTOMOTIVE



About Author / Paolo Travisi

Ancora prima che giornalista, curioso per natura. Ha iniziato a scrivere per mestiere nel 2004, dapprima in tv, poi su giornali nazionali e web. Appassionato di scienza e tecnologia (ma non solo), ama scoprire nuovi argomenti di cui poter scrivere ed imparare. In questa avventura per Rinnovabili si occupa in particolare di economia circolare e mobilità sostenibile, e realizza i contenuti video per i social.

Esplora



PRECEDENTE

Trasporti-Italia.com



AUTO CAMION AUTOBUS TRENO NAVE AEREO LOGISTICA MOBILITÀ LAVORO INFO TRAFFICO 🔍

SPONSORIZZATI

CONTENUTO SPONSORIZZATO

Auto, scenari di mercato in Italia e in Europa del Cluster Trasporti



MARTA BETTINI

2 APRILE 2025

📌 AUTO 📌 MERCATO AUTO 📌 AUTOMOTIVE

E' disponibile il rapporto completo con analisi e tendenze del mercato auto

🔗 Il workshop *“Scenari del mercato auto in Italia e in Europa”*, organizzato dal **Cluster Nazionale Trasporti**, il 31 marzo 2025 presso la Sala Pininfarina di Confindustria a Roma, ha fornito **un’analisi approfondita del contesto attuale**, con dati, tendenze e previsioni che delineano il **futuro del mercato delle auto**.

✕ L’incontro ha visto la **partecipazione di soci e stakeholder** del settore, con l’obiettivo di **analizzare l’evoluzione del mercato automotive**, affrontando le sfide derivanti dalle nuove politiche europee e dalla crisi strutturale che colpisce l’industria automobilistica.

✈️ Per approfondire i temi trattati durante il workshop *“Scenari del mercato auto in Italia e in Europa”* e leggere tutte le analisi dettagliate sulle tendenze del mercato automotive, le politiche energetiche, e le soluzioni per il futuro del settore automobilistico, è **disponibile il rapporto completo**, indispensabile per chi opera nel settore per essere aggiornati sulle prospettive future.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[Scarica il Rapporto Cluster Nazionale Trasporti.](#)

Auto, settore crisi e il nuovo orientamento del mercato

Il settore dell'auto, sia in Italia che in Europa, è in una fase di **profonda trasformazione**. Il **Presidente del Cluster Nazionale Trasporti, Prof. Ennio Cascetta**, ha delineato lo scenario, evidenziando la diminuzione delle vendite di nuove auto che si associa ad un aumento di dimensioni e prezzo, e aumento di veicoli usati in circolazione e traffico.

Il **Prof. Ennio Cascetta** ha sottolineato inoltre che, per la **transizione energetica del settore auto**, è necessaria una **neutralità tecnologica** per evitare penalizzazioni ingiustificate nei confronti dell'**industria automobilistica**, cercando, quindi, un equilibrio tra gli obiettivi di decarbonizzazione e la sostenibilità economica.

I dati del settore auto: SUV, auto elettriche e ibride

Un punto centrale è l'**evoluzione del mercato auto** in Italia. Le **immatricolazioni** sono calate significativamente, passando da 2 milioni pre-pandemia a 1,5 milioni negli ultimi anni. I SUV, in particolare, dominano il mercato con una quota del 57%.

La crescita delle immatricolazioni di **auto ibride** è un segno positivo, ma l'adozione dei **veicoli elettrici** rimane limitata, con una quota che si attesta intorno al 4%, ben al di sotto della media europea.

Auto usate e invecchiamento del parco auto

Con il **mercato delle auto nuove** in difficoltà, si registra un forte incremento delle transazioni nel mercato dell'usato, con 2,9 milioni di passaggi di proprietà nell'ultimo anno.

Un dato che evidenzia l'**invecchiamento del parco auto**, con un'età media che è passata da 8 anni nel 2010 a quasi 13 anni nel 2024. Questo porta a problematiche relative alla **sicurezza stradale e alle emissioni**.

Crisi del settore: costo veicoli e politiche europee

A livello europeo, il settore sta affrontando una **riduzione delle vendite** e una crescente pressione da parte dei produttori asiatici.

L'**incremento dei costi delle materie prime** e le **politiche europee di transizione** verso l'elettrico pongono sfide importanti. Le scelte strategiche delle case automobilistiche, che si sono concentrate su modelli di fascia alta, hanno reso il mercato meno competitivo nel segmento delle auto accessibili.

Prospettive future per l'automotive

Durante il workshop "*Scenari del mercato auto in Italia e in Europa*", diversi **esperti del settore** hanno affrontato **temi fondamentali per il settore**.

Carlo Beatrice di STEAMS – CNR, ha parlato del ruolo delle auto ibride nella decarbonizzazione e delle potenzialità dei biocarburanti, un'opzione che potrebbe supportare anche la transizione nei veicoli pesanti.

Armando Carteni, della **Struttura Tecnica di Missione MIT – Università Vanvitelli**, ha analizzato le tendenze della mobilità in Italia, evidenziando l'aumento del traffico passeggeri sulle autostrade, ma anche il rallentamento del trasporto pubblico locale.

Gianpiero Mastinu del Politecnico di Milano, ha discusso l'importanza delle tecnologie per la sicurezza stradale, come l'intelligenza artificiale e i modelli digitali, che possono prevenire incidenti e migliorare la gestione del traffico.

Saverio Gaboardi del Cluster Lombardo Mobilità ha parlato delle opportunità offerte dai carburanti rinnovabili per il settore auto.

Fabrizia Vigo di ANFIA ha sottolineato la necessità di una neutralità tecnologica per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione senza penalizzare l'industria.

Enrico Pisino, di CIM 4.0, ha illustrato il progetto HD-Motion, un'iniziativa volta a supportare le piccole e medie imprese nella transizione digitale e sostenibile, grazie ai fondi del PNR.

Il workshop si è concluso con un intervento del **Prof. Ennio Cascetta**, che ha sottolineato l'importanza di **basarsi su dati concreti, come quelli elaborati dal Cluster Nazionale Trasporti**, per affrontare in modo efficace le trasformazioni in atto nel settore auto.

Continua a leggere: [Assicurazione: in caso di incidente, nuova denuncia di sinistro digitale, ecco cosa cambia](#)

Continua a leggere

Biocarburanti: Tour d'Europe, auto e camion in viaggio per la decarbonizzazione dei trasporti

Scopri come i biocarburanti, già utilizzabili oggi, riducono le emissioni di CO2

Auto elettriche, Antitrust: istruttoria contro BYD, Stellantis, Tesla e Volkswagen

Ispezioni AGCM e del Nucleo Speciale Antitrust della Guardia di Finanza presso le sedi delle case auto

BYD Atto 2: il nuovo B-SUV elettrico per la mobilità urbana

La garanzia è estesa fino a 8 anni sulla batteria e 6 anni sul veicolo

Fiat Grande Panda: ecco il costo della versione ibrida in Italia

Tecnologia, stile e prezzo competitivo. Scopri tutti i dettagli

SETTIMANALE DI ALBA BRA LANGHE E ROERO

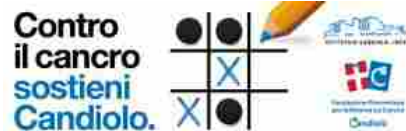
CORRIERE

Home , Dal Cuneese , Filiera automotive: le imprese di Cuneo rispondono alle complessità con consapevolezza e...

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

DAL CUNEESE **ECONOMIA & LAVORO**

PUBBLICATO IL 02/04/2025 | DA **REDAZIONE CORRIERE** |



NUOVA FORD PUMA HYBRID **KM0**

TUA CON AUTHOSÌ A
~~€ 29.500~~
€ 18.900
SCONTO 35%

SCOPRI DI PIÙ

AUTHOS

UTEN-FER
UTENSILERIA FERRAMENTA

**CI TROVIAMO
IN CORSO CANALE, 5 A GUARENE**

Telefono 0173.610205

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*

ULTIMI ARTICOLI

RICORDATA A BRA GIOVANE VITTIMA: "NO" A VIOLENZA POLITICA
«Mantenere viva la memoria di Sergio Ramelli e promuovere i valori di giustizia, libertà...
03/04/2025

LA REGIONE PIEMONTE IMPEGNATA NELLA LOTTA CONTRO LO SFRUTTAMENTO LAVORATIVO
La Regione Piemonte e l'ente capofila, in partenariato con le Regioni Liguria, Veneto, Friuli...
03/04/2025

LA PROVINCIA DI ASTI INCONTRA LA FONDAZIONE CRT
TORINO – Rafforzare il sostegno al territorio dell'astigiano e promuovere nuove opportunità di collaborazione:...
03/04/2025

DUE MESI AL THE TITANS SHOW OFF
ALBA - E' una tradizione che ormai prosegue da diversi anni quella che rinnova...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

cultura industriale, qualità e competenze».

03/04/2025

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>



LEGGI ANCHE

PRESENTATO A NIZZA IL PROGETTO DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA "SE.TE. SICCA E TERRITORIO" PROGETTO ALCOTRA DI RICARICA ARTIFICIALE DELLE FALDE DI IRRIGAZIONE, DI CUI LA PROVINCIA...

CUNEO - Lo scorso giovedì 20 marzo, a Nizza, presso la sede dell'Institut Méditerranéen...
02/04/2025

COLDIRETTI PIEMONTE: DIFENDERE I PRODOTTI DEL TERRITORIO CONTRO I CIBI ULTRAFORMATI

Consumare cibi del territorio per avere certezza della provenienza di cosa si porta sulle...
02/04/2025

VALENTINO PIACENZA È IL NUOVO PRESIDENTE DELL'AVIS PROVINCIALE DI CUNEO

CUNEO - Lunedì 31 marzo nella sede sociale di via Bruni a Cuneo si...
02/04/2025

CHI SIAMO ANNUNCI NECROLOGI ABBONATI PUBBLICITA' CORRIERE DIGITALE

INFORMAZIONI

Il Corriere.net Srl
Redazione:
Via Fornace Sorba 2, 12051 Alba (cn)
Telefono 0173.284077
Ufficio Marketing: 324.5880616



Azienda

Direttore
Responsabile:
Eugenio
Ecclesiastico
eugenio@ilcorriere.net
Responsabile Marketing
Jerry Pavan
pavan@ilcorriere.net
Registrato presso Tribunale di Alba
18/09/1992
Partita IVA:
02327550048

Ultimi articoli

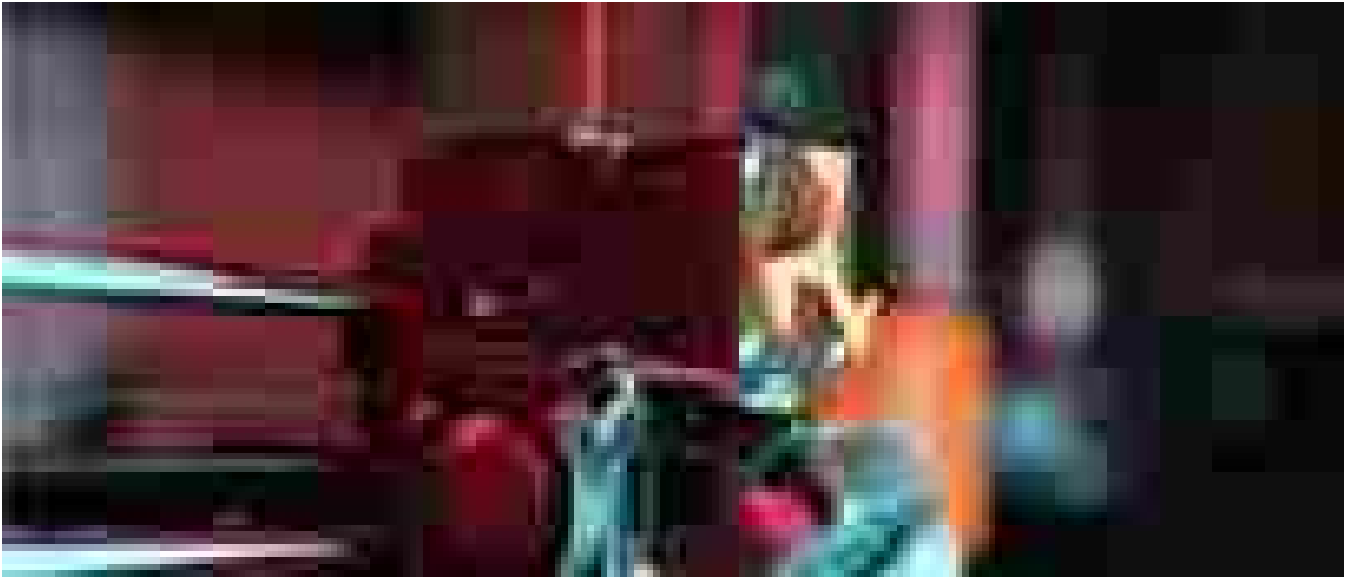
Ricordata a Bra giovane vittima: "no" a violenza politica
BRA 03/04/2025

La Regione Piemonte impegnata nella lotta contro lo sfruttamento lavorativo
DAL PIEMONTE 03/04/2025

La Provincia di Asti incontra la Fondazione CRT
DAL PIEMONTE 03/04/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Rifkin: 'La politica dei dazi fallirà con la rivoluzione della stampa 3D'



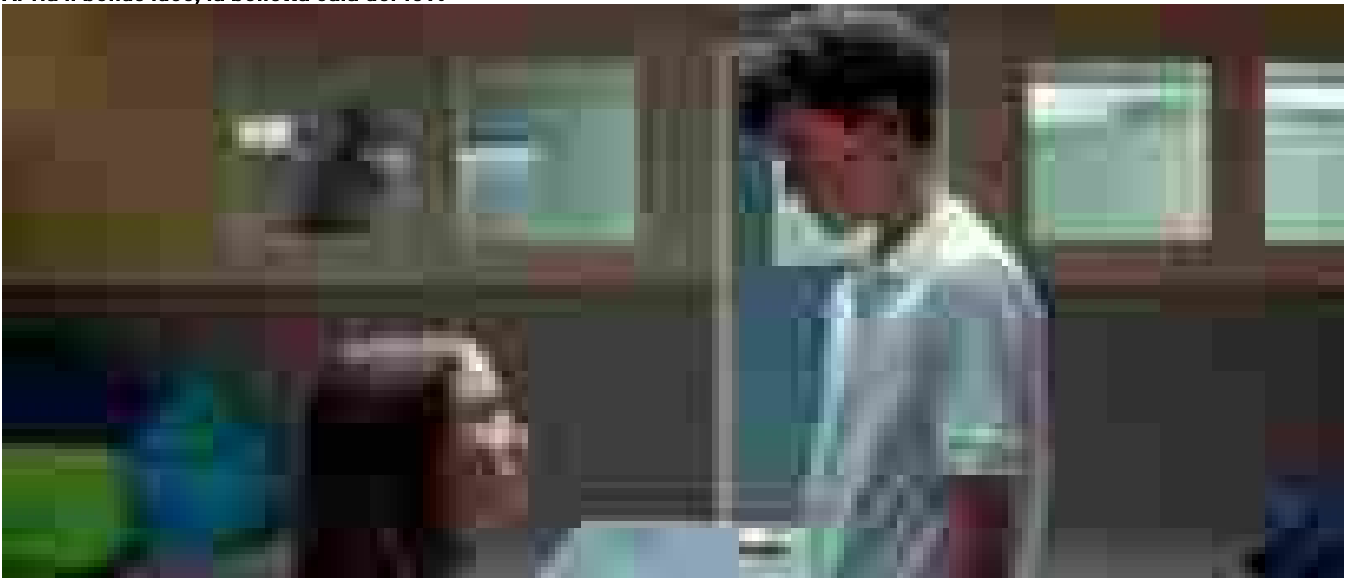
'Una vela senza esclusi', studenti in mare con la Lega Navale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

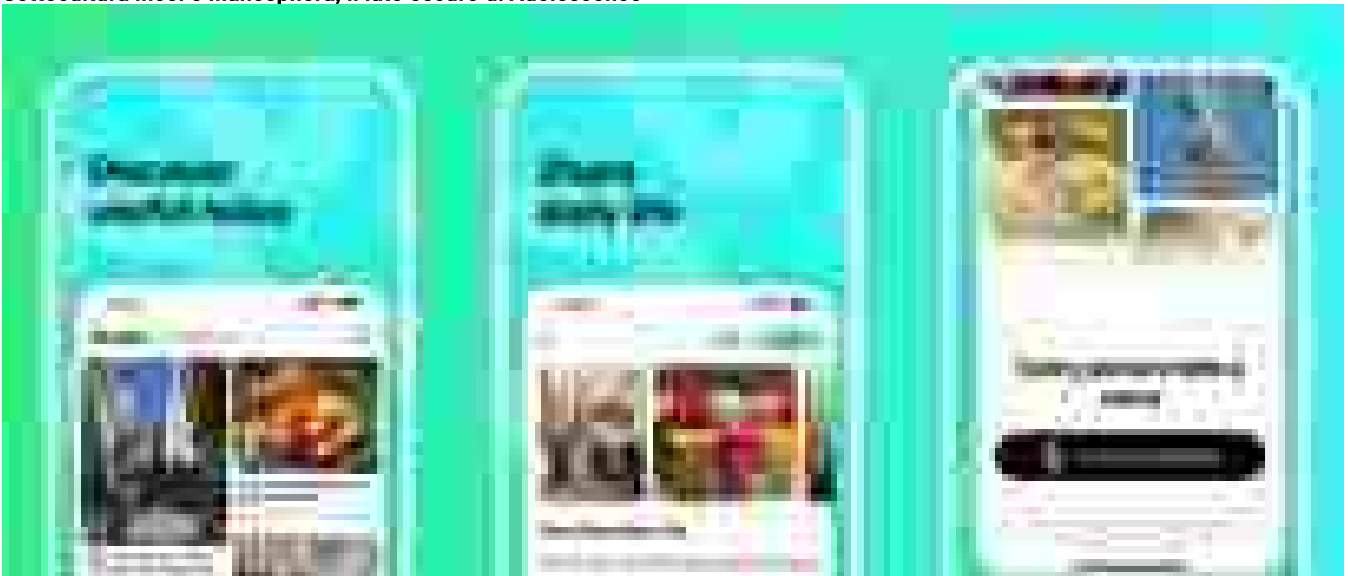
089849



Al via il bonus luce, la bolletta cala del 10%



Sottocultura Incel e mansphera, Il lato oscuro di Adolescenza



TikTok abbandona Notes, concorrente di Instagram

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Messico, missione imprenditoriale italiana per l'automotive

Dal 5 al 10 maggio in tre città del Paese

CITTÀ DEL MESSICO, 03 aprile 2025, 15:35

Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Dal 5 al 10 maggio 2025 si terrà una missione imprenditoriale italiana in Messico, organizzata dal Consolato generale del Messico a Milano, il Consiglio imprenditoriale messicano per il commercio estero, gli investimenti e la tecnologia (Comce) e la Camera di commercio italiana in Messico, in collaborazione con l'Industria nazionale di componenti auto (Ina), l'Associazione nazionale filiera dell'industria automobilistica in Italia (Anfia), l'Associazione messicana dei parchi industriali privati (Ampip), la Camera di commercio messicana in Italia (CaMexItal) e Promos Italia.

L'invito è stato rivolto ai dirigenti delle imprese lombarde e in generale del nord Italia che desiderano esplorare i settori automobilistico e della componentistica, aerospaziale, verniciatura e impianti industriali, che potranno conoscere in prima persona i vantaggi che il Messico offre nell'attuale contesto internazionale e come piattaforma di affari (nearshoring), con lo scopo di favorire maggiori e nuovi investimenti che contribuiscano a posizionare nuovamente il Bel Paese tra i principali investitori esteri in Messico (nel 2019 è stato il primo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

investitore mondiale in terra azteca).

La missione inizierà a Città del Messico, dove si sosterranno incontri istituzionali e con associazioni industriali.

Posteriormente gli imprenditori visiteranno Querétaro, dove parteciperanno alla terza edizione internazionale dell'International Automotive Industry Supply Summit, principale piattaforma di affari che collega l'offerta e la domanda di materiali e prodotti del settore automobilistico e in cui la maggior parte delle imprese messicane e degli altri Paesi presenti concludono affari attraverso gli incontri B2B ed altri momenti di contatto. Seguirà una visita al Parco industriale Querétaro – dove sono già presenti 7 aziende italiane – e riunioni con rappresentanti governativi e industriali locali.

L'ultima tappa della missione sarà Guanajuato, in cui oltre a celebrare incontri istituzionali di alto livello, è prevista una visita al Parco industriale di Puerto Interior, sede di tre aziende dello Stivale, tra cui Pirelli.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora di Mondo

14:41

Orban, 'la Cpl è diventata un tribunale politico'

14:29

Tajani, 'i dazi Usa contrari a richiesta del 5% in difesa'

13:57

Netanyahu ringrazia Orban, 'Cpl corrotta, importante opporsi'

13:05

Sanchez, Trump ha deciso di tornare al protezionismo XIX secolo

13:01

Rubio, 'vogliamo marcia credibile verso il 5% in difesa'

Video di Mondo >

Ft, piano di Londra per fondo europeo per finanziare riarmo



Tutte le news >
▶ Sisma in Myanmar, tra le macerie a Naypyidaw e Mandalay



▶ Gualtieri (Pd), "per difesa Ue risorse fresche non fondi coesione"



▶ Giappone, Ishiba: "I dazi imposti dagli Usa sono estremamente deplorabili"



▶ Londra, Starmer sui dazi: "Siamo preparati"



Newsletter ANSA
Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella mail.

Iscriviti alle newsletter

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dazi, Vavassori (Anfia): Export vale 5 mld e ci saranno danni indiretti

03 Aprile 2025

Per le auto sono scattati dazi del 25% e per il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, “sono una misura sbagliata e ingiusta. Tra automobili e componenti l’export Italia-Usa vale quasi 5 miliardi di euro, il danno rischia di essere significativo. Speriamo in un negoziato. Ai dazi sulle componenti importate negli Usa, potrebbe aggiungersi un danno indiretto per l’export italiano di componenti destinate a veicoli tedeschi poi venduti negli Stati Uniti”. Come riporta il Corriere della Sera, Vavassori poi aggiunge: “L’Europa può far sentire la sua voce con un ampio spettro di iniziative che possono diventare anche opportunità per l’industria europea: penso al mondo del tech, dove abbiamo una forte dipendenza dagli Stati Uniti, o ai pagamenti digitali che passano attraverso circuiti americani. Il presupposto di partenza, però, è che l’Europa “risponda in modo unitario”.



Ti potrebbe interessare anche



INFOGRAFICA INTERATTIVA
Auto, la Cina fa la parte del leone nell’export di veicoli

29 Luglio 2024 di Redazione

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



Commercio, l’andamento di import ed export Ue nel 2024

17 Febbraio 2025 di Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LE IMPRESE

Agroalimentare

«Perderemo il 10% di ricavi, alcuni prodotti reggeranno»



L'export agroalimentare italiano verso gli Stati Uniti ha raggiunto circa 7,8 miliardi di euro nel 2024. E ora i dazi rischiano di fare male alle eccellenze italiane. Per il presidente di Federalimentare Paolo Mascarino «è difficile stimare l'effetto di dazi universali del 20% su tutto l'export alimentare negli Usa, in quanto ciascuna merceologia ha curve di elasticità diverse. La nostra previsione è una perdita del 10% di fatturato. L'Ue deve rispondere in modo fermo ma prudente e essere aperta al negoziato». Con tariffe

aggiuntive del 20%, «i dazi sul nostro prodotto passano dal 15% al 35%. Di certo la notizia non ci rende felici, ma il Parmigiano Reggiano è un prodotto premium e l'aumento del prezzo non porta automaticamente a una riduzione dei consumi», dice il presidente del Consorzio Nicola Bertinelli. Per Federvini i dazi del 20% sono un gravissimo colpo al libero scambio che impatta su oltre 2 miliardi di esportazioni italiane, 40 mila imprese e oltre 450 mila lavoratori.

Valentina Iorio
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Acciaio

«Noi dal 2018 subiamo i dazi La Cina invaderà i mercati»



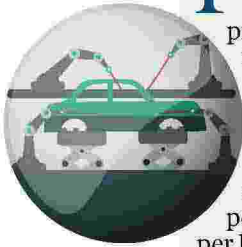
I dazi sull'acciaio al 25% ci sono dal 2018. «L'effetto — commenta Antonio Gozzi, presidente di FederAcciai — lo abbiamo già scontato sull'export, sceso da 900 mila tonnellate a meno di 300 mila nel 2024. La siderurgia italiana ha compensato orientandosi su altri mercati: l'acciaio è venduto per il 50% in Italia, per il 30% nel resto d'Europa e per il 20% in Nord Africa e Canada». Ma non si rischiano ulteriori ripercussioni con dazi su prodotti fatti con l'acciaio come le auto? «Qui — commenta — piovrebbe sul bagnato: il settore è già in crisi a causa delle politiche

green della Ue». Soluzioni? «La manifattura americana da sola non ce la può fare, perché utilizza componenti che non produce. Usa e Ue si devono alleare, invece rischiano di far la fine dei polli di Renzo, che si beccavano quando stavano andando in pentola». E chi è la pentola? «La Cina, che ha una politica commerciale molto aggressiva. Nell'acciaio ha una sovracapacità e sta invadendo i mercati, dall'Europa al Pacifico. Ora il rischio è un'ulteriore invasione: Bruxelles deve mettere barriere».

Fausta Chiesa
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Automotive

«L'export vale 5 miliardi e ci sono i danni indiretti»



Per le auto sono scattati dazi del 25%. «Sono una misura sbagliata e ingiusta — commenta Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, l'associazione filiera industria automobilistica —. Tra automobili e componenti l'export Italia-Usa vale quasi 5 miliardi di euro, il danno rischia di essere significativo. Speriamo in un negoziato. Ai dazi sulle componenti importate negli Usa, potrebbe aggiungersi un danno indiretto per l'export italiano di componenti destinate a veicoli tedeschi poi venduti negli

Stati Uniti». Vavassori sottolinea che «la risposta europea deve essere creativa» e andare al di là del colpo su colpo. «L'Europa può far sentire la sua voce con un ampio spettro di iniziative che possono diventare anche opportunità per l'industria europea: penso al mondo del tech, dove abbiamo una forte dipendenza dagli Stati Uniti, o ai pagamenti digitali che passano attraverso circuiti americani», prosegue il presidente di **Anfia**. «La cosa più importante è che l'Ue risponda in modo unitario». (v.ior.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Farmaceutica

«Nessun impatto specifico, affidiamoci al negoziato»



La Ue «non applica dazi sui farmaci Usa, l'Italia applica un'Iva al 10% su tutti i farmaci, che siano prodotti nel nostro Paese o importati — spiega il presidente di Farindustria Marcello Cattani — e Trump ieri non ha annunciato tariffe dirette sul nostro settore». L'export per la farmaceutica italiana vale molto, ma sembra essere passata indenne. «Abbiamo una leva molto forte — prosegue Cattani — che sono undici miliardi di farmaci e vaccini innovativi esportati oltreoceano. I dazi avrebbero rappresentato un fallimento prima di tutto

per gli Stati Uniti con carenze di medicinali, perché non è pensabile che sostituiscano l'Italia sull'importazione dei farmaci in tempo zero. In più, vi sono farmaci e vaccini che nel proprio ciclo di produzione vanno e vengono diverse volte di qua e di là dall'Atlantico». Farindustria confida nel negoziato che sarà condotto a livello europeo per salvaguardare i rapporti con Washington: «Siamo allineati con il governo. Gli Usa sono un Paese alleato: i dazi e i contro-dazi sono negativi e impoveriscono tutti». (f.ch.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

DAZI USA ELON MUSK TIKTOK FRANCESCO RUTELLI ASKATASUNA GAZA CHIARA POGGI

AZIENDE

Dazi, ecco i primi effetti: stabilimenti Stellantis fermi per due settimane

Vavassori, presidente di Anfia: "Questi dazi sono una misura sbagliata". L'omologo tedesco Mueller: "Protezionismo Usa crea solo perdenti"

Pierluigi Bonora | 3 Aprile 2025 - 11:33



ASCOLTA ORA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il primo impatto tangibile per Stellantis dei dazi (25% sulle auto straniere importate) di **Donald Trump**? È la chiusura per due settimane, dal 7 aprile, dello stabilimento di Windsor, in Canada, a poca distanza dal confine con il Michigan. La decisione forzata, però, potrebbe essere seguita da altre nelle prossime settimane, ha subito messo le mani avanti il presidente dell'Unifor Local 444, James Stewart.

Preoccupazioni anche in Messico, dove pure Stellantis produce, ma anche negli stessi impianti americani del gruppo. Sia il presidente John Elkann sia i capi di Gm e Ford, incontrando Trump nei giorni scorsi, avevano sottolineato il rischio di “effetti catastrofici” soprattutto per quanto riguarda le forniture di componenti.

Sempre per Stellantis caduta del titolo a Milano in avvio delle contrattazioni in Piazza Affari per poi riprendersi, in attesa di vedere come andrà il resto della giornata.

Dall'Italia, intanto, è Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, l'Associazione della filiera automotive, a intervenire a nome del settore. “Questi dazi - afferma - sono una misura sbagliata e ingiusta. Tra automobili e componenti l'export Italia-Usa vale quasi 5 miliardi di euro, il danno rischia di essere significativo. Speriamo in un negoziato. Ai dazi sui componenti importati negli Usa, potrebbe aggiungersi un danno indiretto per l'export italiano di componenti destinati a veicoli tedeschi poi venduti negli Stati Uniti”. Vavassori, dialogando con il *Corriere della Sera*, aggiunge anche che “l'Europa può far sentire la sua voce con un ampio spettro di iniziative che possono diventare anche opportunità per l'industria del Vecchio continente: penso al mondo del tech, dove abbiamo una forte dipendenza dagli Stati Uniti, o ai pagamenti digitali che passano attraverso circuiti americani. Il presupposto di partenza, però, è che l'Europa risponda in modo unitario”.

Tornando a Stellantis, dall'Italia vengono esportati verso gli Usa modelli con i marchi Maserati (Grecale, Gran Turismo e Gran Cabrio), Fiat (500 elettrica), Alfa Romeo (Giulia, Stelvio, Tonale e la versione targata Dodge, di quest'ultimo, cioè Hornet). Ferrari, controllata da Exor, ha già fatto sapere che i rincari dei listini negli Usa saranno del 10% con alcune eccezioni. Per il Cavallino rampante, comunque, l'effetto dazi sarà minimo, tanto che stamane le azioni in Borsa sono partite con il segno positivo (+0,5%).

È allarme rosso in Germania dove il presidente della Vda, che rappresenta l'industria del settore, Hildegard Mueller, vede “questo protezionismo Usa creare solo perdenti”. “Ci sarà un impatto enorme sulla nostra industria - avverte - e l'Ue, a questo punto, deve rispondere in modo determinato e forte, e allo stesso tempo segnalare la disponibilità a trattare”.

Da parte sua, Volkswagen comunica che aggiungerà una “tassa d'importazione” ai prezzi di listino delle sue auto colpite dalla tariffa doganale.

Lo stato maggiore di Wolfsburg ha inoltre annunciato di aver temporaneamente sospeso le spedizioni ferroviarie di veicoli dal Messico verso gli Stati Uniti e di aver deciso di trattenere nei porti le auto in arrivo via nave dall'Europa.

TAGS

VEDI TUTTI I COMMENTI (1)

LASCIA UN COMMENTO

DAZIAUTOMOTIVESTELLANTISCANADA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Impianti di dosatura,
tappatura ed etichettatura
per liquidi e polveri.
Soluzioni personalizzate

cm3@cm3engineering.com

ALTOVICENTINONLINE.it

IL GIORNALE DI THIENE, SCHIO E DINTORNI
Direttore Responsabile Rosa Natalia Bandiera

Impianti di dosatura,
tappatura ed etichettatura
per liquidi e polveri.
Soluzioni personalizzate

cm3@cm3engineering.com



MASSIMI STANDARD
DI SICUREZZA



HOME ALTRI COMUNI

Imprese, Donazzan: "Nel Vicentino soffre più l'automotive, occorre invertire rotta"

03/04/2025 Altri Comuni, Economia



Secondo l'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive dell'università Ca' Foscari, il Veneto conta 183 aziende che, nel 2022, hanno fatturato 7,3 miliardi di euro. Nel Vicentino c'è una nutritissima filiera dell'automotive, con quasi diecimila lavoratori impiegati, che si trova in difficoltà nell'affrontare un mercato, sempre più competitivo, che soffre della crisi del comparto automobilistico e dell'aumento dei costi di produzione.

Temi affrontati in sede europea dall'europarlamentare di Fratelli d'Italia, Elena Donazzan, vicepresidente della commissione Industria all'Eurocamera,

intervenuta nel corso della recente plenaria di Strasburgo all'incontro organizzato dal Gruppo dei Conservatori e Riformisti europei, con i deputati delle commissioni Itre ed Envi. Alla riunione erano presenti, tra gli

altri, **i rappresentanti di AutoSao, Anfia, Confetra, Acea, Clepa, Iveco, Skoda, Hyundai e Toyota.**

"Dal primo momento in cui ci siamo insediati, il gruppo dei Conservatori, spinto da Fratelli d'Italia, ha posto l'accento sull'emergenza e sui danni già arrecati al settore dell'automotive, il più importante e strategico per l'economia europea - **esordisce Donazzan** -. La mia consapevolezza, essendomi occupata a lungo di aziende, è che il sistema di produzione veneto è molto basato sulla catena di fornitura, tanto da avere tutti gli elementi della produzione sul nostro territorio: ciò significa che noi soffriamo peggio di altri".

Donazzan osserva: "Il Governo italiano, con il ministro Urso, ha definito un non paper che ha smosso le acque a partire dalla revisione del sistema di multe che penalizzano in modo assurdo i produttori perché i consumatori non scelgono l'auto elettrica. Come se si potesse imporre a un consumatore di acquistare un bene che non vuole, con l'auto elettrica che non è voluta non solo dagli italiani ma dalla maggioranza degli europei".

"Dobbiamo abbandonare timidezza e ipocrisia e l'auspicio è che anche i produttori di auto rivendichino chiaramente neutralità tecnologica e l'abolizione del divieto di produzione di auto tradizionali - **continua la vicepresidente della commissione Itre** -. Ancora più grave la situazione dei camion, con il tema della rimozione delle multe non ancora pienamente affrontato, e con il nostro tessuto imprenditoriale che si distingue ancora per componentistica e filiera di produzione per i mezzi pesanti. Così come l'ambito della logistica, che non può che far girare le merci di cui Veneto e Italia sono importatori ed esportatori massimi, con l'autotrasporto a trazione elettrica, come vorrebbe l'Ue, che costerebbe una follia", **conclude Donazzan.**

Ti è piaciuto questo articolo? Condividilo su: facebook 0

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stampa questa notizia

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE...

L'automobile più antica di Schio ammirata al Vicenza Classic Car Show 2025

02/04/2025 Schio e Dintorni, Sport



Strepitoso successo di pubblico per la seconda edizione del Vicenza Classic Car Show 2025 dove l'Historic Club Schio, assieme ad altri 12 prestigiosi club, è stato presente nell'area tematica riservata alle vetture...

[continua a leggere...](#)

Calvene. Incendio negli alloggi del ristorante. Indagini in corso sulle cause

30/01/2025 Altri Comuni, Cronaca...



Il ristorante è salvo e a prendere fuoco è stata l'abitazione dei proprietari dell'esercizio commerciale. Da quantificare i danni provocati dal rogo, le cui cause devono essere accertate con precisione. I fatti....

[continua a leggere...](#)

Santorso. Luigi Dall'Igna visita la Pediatria dell'Ulss 7 e firma la "Ducati" dei piccoli pazienti del reparto

30/01/2025 Cronaca, Schio e Dintorni



Da Natale nella Pediatria dell'Ospedale di Santorso, per i piccoli e le piccole pazienti che non sono allettati, c'è una nuova attrazione: due motociclette elettriche giocattolo, con le quali destreggiarsi in inseguimenti...

[continua a leggere...](#)

Pd Veneto: "Da Meloni a Zaia si scusino per aver tifato Trump"

03/04/2025 Altri Comuni, Politica

L'automobile più antica di Schio ammirata al Vicenza Classic Car Show 2025

02/04/2025 Schio e Dintorni, Sport



Strepitoso successo di pubblico per la seconda edizione del Vicenza Classic Car Show 2025 dove l'Historic Club Schio, assieme ad altri 12 prestigiosi club, è stato presente nell'area tematica riservata alle vetture...

[continua a leggere...](#)

Calvene. Incendio negli alloggi del ristorante. Indagini in corso sulle cause

30/01/2025 Altri Comuni, Cronaca...



Il ristorante è salvo e a prendere fuoco è stata l'abitazione dei proprietari dell'esercizio commerciale. Da quantificare i danni provocati dal rogo, le cui cause devono essere accertate con precisione. I fatti....

[continua a leggere...](#)

Santorso. Luigi Dall'Igna visita la Pediatria dell'Ulss 7 e firma la "Ducati" dei piccoli pazienti del reparto

30/01/2025 Cronaca, Schio e Dintorni



Da Natale nella Pediatria dell'Ospedale di Santorso, per i piccoli e le piccole pazienti che non sono allettati, c'è una nuova attrazione: due motociclette elettriche giocattolo, con le quali destreggiarsi in inseguimenti...

[continua a leggere...](#)

Schio. Usb: "Ancora un incidente sul lavoro: protesta dei lavoratori Ava per la sicurezza"

03/04/2025 Schio e Dintorni, Sindacale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● **live** Mascarino (Federalimentare): “-10% di ricavi” **09:31** Auto elettrica, vendite Tesla trimestre -13% [Espandi](#) [Accesso Agenzia Stampa](#)
 (2) **09:28** Auto elettrica, vendite Tesla trimestre -13% **09:20** Pnrr, 12 miliardi € progetti

HOME » Dazi, Vavassori (Anfia): “Export auto 5 mld, più danni indiretti”

Dazi, Vavassori (Anfia): “Export auto 5 mld, più danni indiretti”

3 Aprile 2025 di (ebl)



Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo. Altrimenti effettua il login:

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia

- 09:37 **Dazi, Vavassori (Anfia): “Export auto 5 mld, più danni indiretti”**
- 09:37 **Dazi, Orsini (Confindustria): “Serve piano straordinario” (2)**
- 09:35 **Dazi, Orsini (Confindustria): “Serve piano straordinario”**
- 09:35 **Dazi, Gozzi (Federacciai): “Cina invaderà mercati”**
- 09:31 **Dazi Usa, Mascarino (Federalimentare): “-10% di ricavi”**
- 09:31 **Auto elettrica, vendite Tesla trimestre -13% (2)**
- 09:28 **Auto elettrica, vendite Tesla trimestre -13%**
- 09:20 **Pnrr, 12 miliardi € progetti fantasma (3)**
- 09:18 **Pnrr, 12 miliardi € progetti fantasma (2)**
- 09:14 **Pnrr, 12 miliardi € progetti fantasma**
- 09:11 **Auto, da mezzanotte dazi Usa 25% su importazioni**
- 08:34 **Energia, le misure Ue per abbandonare definitivamente il gas russo (3)**

234 7.498

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

la **ROTTA** dei **TRASPORTI**

adv

Approfitta
della prima in corso
[CLICK HERE](#)MILANO Via G. Fantoli 5/18
BUCCINASCO Via Idiomi 17
ARLUNO Via Castiglioni 22
www.milanoindustrial.it | Tel. 02 507299 1
MILANO INDUSTRIAL

IVECO

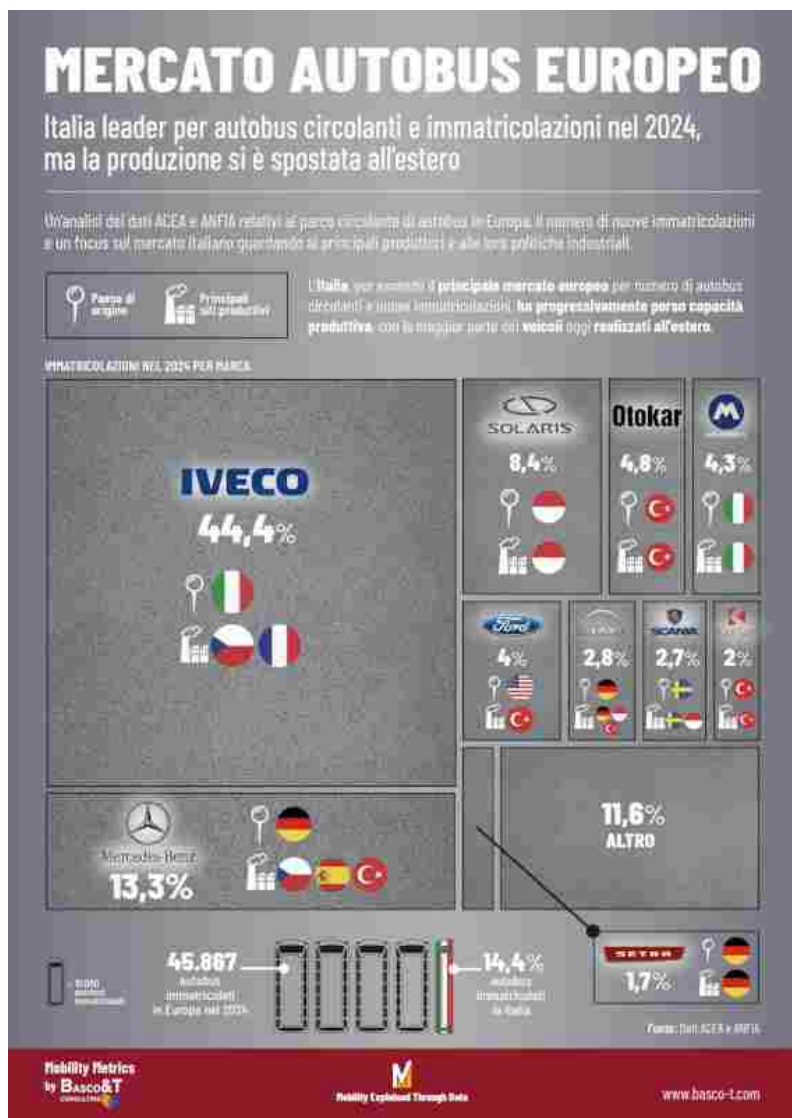
[NEWS](#) [TRUCK](#) [VAN](#) [MOBILITÀ](#) [LOGISTICA](#) [PARTS](#) [TRAILER](#) [SERVIZI](#) [INTERMODALE](#) [PAROLA LEGALE](#)[Home](#) > [Mobilità](#) > Italia leader per autobus circolanti e immatricolazioni, ma la produzione si è...

Italia leader per autobus circolanti e immatricolazioni, ma la produzione si è spostata all'estero

E' quanto emerge da un'analisi dei dati ACEA e ANFIA relativi al mercato autobus europeo.

Di **Redazione** - 2 Aprile 2025

10



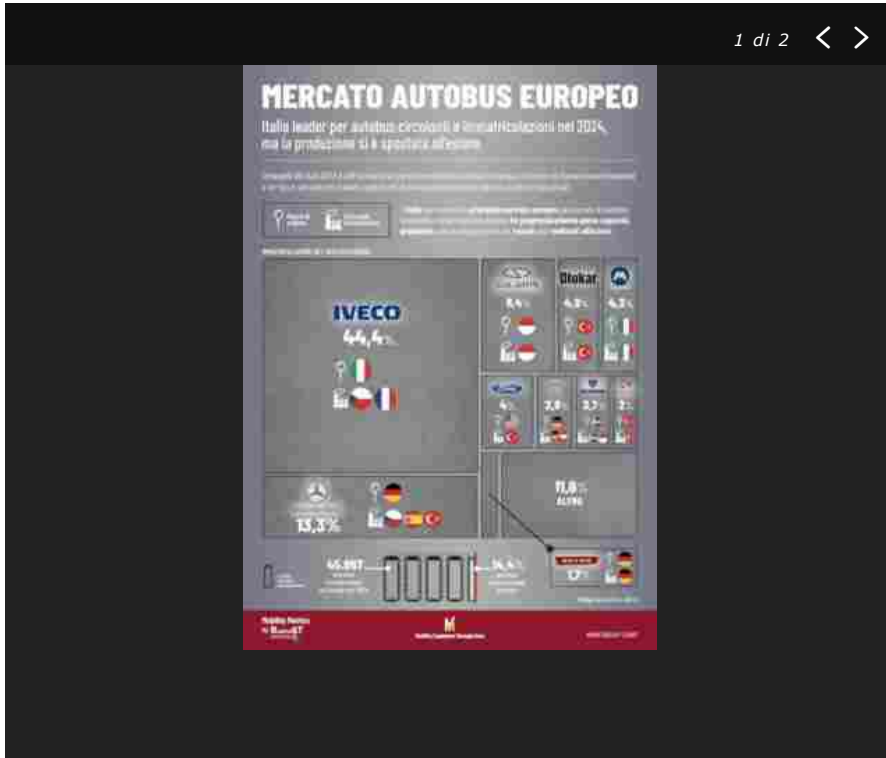
Secondo i dati ACEA e Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), l'Italia consolida la propria rilevanza nel mercato europeo con oltre 100.000 autobus in circolazione e 6.594 nuove immatricolazioni nel 2024. Nel dettaglio, il marchio con il maggior numero di immatricolazioni nel 2024 è Iveco, con 2.930 unità, pari al 44,4% del totale. Seguono Mercedes Benz con 878 unità (13,3%), Solaris con 551 unità (8,4%), Otokar con 314 unità (4,8%) e Menaribus con 285 unità (4,3%). Le successive posizioni sono occupate da Ford (262 unità, 4,0%), MAN (184 unità, 2,8%), Scania (181 unità, 2,7%), Karsan (134 unità, 2,0%) e Setra (112 unità, 1,7%).

Tuttavia, la produzione nazionale, salvo rare eccezioni, risulta ancora marginale rispetto ai volumi complessivi. Grandi costruttori come Iveco, storicamente italiano, hanno da tempo delocalizzato la produzione in impianti esteri. Menaribus mantiene la produzione interamente sul territorio nazionale, con stabilimenti operativi a Bologna e Flumeri. Accanto ai grandi produttori, altre realtà italiane hanno mantenuto una presenza industriale autonoma, come nel caso di Rampini Carlo S.p.A., con sede e produzione a Passignano sul Trasimeno. L'azienda è specializzata nella realizzazione di autobus elettrici e a idrogeno di piccole e medie dimensioni. Nel 2024 ha immatricolato 48 autobus, un numero che non consente l'ingresso nella top 10 nazionale, ma che si accompagna a una presenza consolidata anche su mercati esteri. Una situazione che evidenzia la carenza di una politica industriale che punta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sulla valorizzazione della capacità produttiva nazionale. Solo di recente si sono registrati segnali di rilocalizzazione.



[autobus](#) [immatricolazioni](#) [mobilità](#) [produzione](#) [trasporto passeggeri](#)

Articolo precedente

Texaco Lubricants lancia la gamma High-Performance Multi-Vehicle ATF

Articolo successivo

L'inclusione di PizzAut viaggia con IVECO Daily "foodtruck"

POPOLARI OGGI

- Il General Manager Roberto Righi lascia Prometeon
12 Dicembre 2024
- Giropoltrone in Schmitz Cargobull
2 Aprile 2025
- Texaco Lubricants lancia la gamma High-Performance Multi-Vehicle ATF
2 Aprile 2025

ULTIMISSIME NOTIZIE

- Dolomiti Bus, al via l'indagine di mercato per servizi di autotrasporto per Milano-Cortina 2026
3 Aprile 2025
- Svizzera, TIT Imhof punta sull'elettrico con il nuovo FUSO eCanter
3 Aprile 2025
- Holding Parts, accelerazione nel mercato

CATEGORIE

Mobilità	809
Truck	667
Aziende	565
Aziende	520
Servizi	456
Aziende	412
Logistica	359
Parts	309

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

USB Ufficio Stampa Basilicata

www.ufficiostampabasilicata.it

HOME CRONACA AMBIENTE E TERRITORIO ECONOMIA POLITICA SALUTE E SANITÀ SPORT CULTURA ED EVENTI

Ufficio Stampa Basilicata > Blog > Economia > Potenza: Stellantis e gli effetti dei dazi di Trump sull'automotive

Economia IN EVIDENZA

Potenza: Stellantis e gli effetti dei dazi di Trump sull'automotive

Redazione 3 Aprile 2025

Condividi



Condividi

La mattinata del 2 aprile era cominciata con la presentazione nello stabilimento lucano di Stellantis, del nuovo modello della DS n°8 prodotta a San Nicola di Melfi. A circa 12 ore di distanza, quando a Washington erano le 16, il presidente Usa Donald Trump ha annunciato al mondo la scelta di imporre dazi universali, in un ribattezzato giorno della liberazione che rischia di produrre effetti epocali sull'economia globale. Tra le principali misure imposte dal Tycoon è previsto uno specifico 25% per quanto riguarda le auto straniere importate in Nord America. Un settore che, tra automobili e componenti – ha spiegato al Corriere della sera Roberto Vavassori, presidente dell'anfia – produce nelle relazioni commerciali Italia-Usa, circa cinque miliardi di euro. In questo quadro generale il comparto dell'auto, da solo corrisponde alla metà dei prodotti esportati dalla Basilicata. Secondo l'ultimo aggiornamento congiunturale della Banca d'Italia il primo semestre 2024 ha fatto registrare un meno 58% di produzione, associato ad una riduzione delle vendite sia in Italia che all'estero. Dunque i dazi peggioreranno questa già fragile economia? Lo abbiamo chiesto ad uno dei massimi esperti dell'automotive lucana, il segretario generale della Uilm di Basilicata, Marco Lomio

B CERCA...

Aa

- Ad -



ULTIMI ARTICOLI

“Bonus Acqua” Regione Basilicata, richieste via WhatsApp: possibilità di azzerare le bollette

Potenza: da Bcc una legge per contrastare il calo demografico

Potenza, la nuova piscina olimpionica alla ex Cip-Zoo

FAL, biglietti e abbonamenti in vendita anche nei tabaccai e sulla App Tabnet

A Matera il 4 e 5 aprile gli atenei italiani per il workshop “Star-Codau”

Aor San Carlo: un convegno di pneumologia su aggiornamenti e prospettive delle malattie respiratorie

Gli atleti dell'Accademia Arti Marziali e Sport da Combattimento di Potenza pronti per le sfide nazionali

Daspo emesso dal Questore di Potenza nei confronti di due tifosi della Cavese

La guerra secondo Flaiano con gli studenti del Classico di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Rionero nella Notte del Liceo

Potenza, presentata la Campagna della Polizia contro le truffe agli anziani

Potrebbe interessarti anche:

“Bonus Acqua” Regione Basilicata, richieste via WhatsApp: possibilità di azzerare le bollette

Potenza, la nuova piscina olimpionica alla ex Cip-Zoo

Bonus gas Regione Basilicata: scadenze, conguagli e modalità

Potenza: nel laboratorio di ingegneria dell’Unibas dove si studiano i terremoti

Emergenza idrica. Convocato dall’assessore Cicala il Tavolo Verde

Tag dazi, economia, stellantis

Condividi su:

Facebook

Twitter



PRECEDENTE

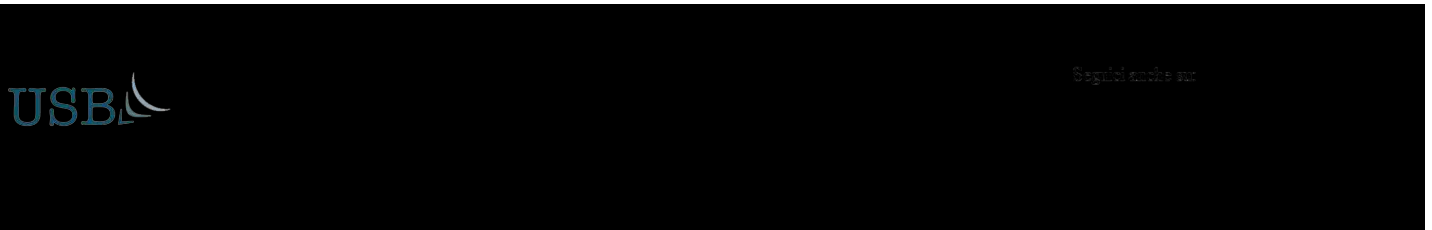
SUCCESSIVO



Potenza: da Bcc una legge per contrastare il calo demografico



“Bonus Acqua” Regione Basilicata, richieste via WhatsApp: possibilità di azzerare le bollette



USB

Segnala errore su

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849