



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 17 al 23 giugno

Torino, 25 giugno 2025

Sommarrio Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--------|----------------------------|------------|--|------|
| 44/50 | Interauto News | 01/06/2025 | <i>Mercato Italia- Fine della crescita, maggio inverte la tendenza Bev +42%, plug-in +94%. Primi 5 mes</i> | 2 |
| 99 | Interauto News | 01/06/2025 | <i>Persone & Poltrone</i> | 9 |
| 59 | Notiziario Motoristico | 01/06/2025 | <i>IL RILANCIO DI MEYLE IN ITALIA: QUALITA' E SOLUZIONI SU MISURA PER L'AFTERMARKET</i> | 10 |
| 64 | Notiziario Motoristico | 01/06/2025 | <i>RIELETTO MASSIMO PELLEGRINO ALLA GUIDA DI ANFIA-AFTERMARKET</i> | 11 |
| | Ansa.it | 17/06/2025 | <i>Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)</i> | 12 |
| | Borsaitaliana.it | 17/06/2025 | <i>Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)</i> | 14 |
| | Teleborsa.it | 17/06/2025 | <i>Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)</i> | 15 |
| | IlsecoloXIX.it | 17/06/2025 | <i>Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)</i> | 16 |
| | Lastampa.it | 17/06/2025 | <i>Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)</i> | 17 |
| | PneusNews.it | 17/06/2025 | <i>Paolo Marini nominato presidente della sezione Autobus di Anfia</i> | 18 |
| | Repubblica.it | 17/06/2025 | <i>Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)</i> | 20 |
| | Vaielettrico.it | 17/06/2025 | <i>Camion e bus elettrici: triplicano le vendite e Man ora li produce in serie</i> | 22 |
| 12 | La Provincia di Cremona | 20/06/2025 | <i>Mondo Business Il futuro dell'automotive</i> | 27 |
| 13 | La Repubblica - Ed. Torino | 20/06/2025 | <i>- Dall'ibrido all'elettrico la carica dei nuovi motori (M.Sciullo)</i> | 28 |
| 13+14/ | La Repubblica - Ed. Torino | 20/06/2025 | <i>Il noleggio traina il mercato (M.Sciullo)</i> | 30 |
| | PneusNews.it | 20/06/2025 | <i>Anfia: focus Italia Trade Automotive marzo 2025</i> | 32 |
| 3 | La Provincia di Cremona | 21/06/2025 | <i>Mondo business - Crisi dell'auto Tra sfide e ritardi il tempo stringe</i> | 34 |
| 8/9 | La Provincia di Cremona | 21/06/2025 | <i>Mondo business - "Servono una transizione pragmatica e una politica industriale europea"</i> | 35 |
| | Internazionale.it | 23/06/2025 | <i>La fine dell'utilitaria</i> | 37 |
| 44/51 | Auto Tecnica | 01/07/2025 | <i>TOUR D'EUROPE: E' L'ORA DEI CARBURANTI RINNOVABILI</i> | 40 |



MERCATO ITALIA

Fine della crescita, maggio inverte la tendenza
Bev +42%, plug-in +94%. Primi 5 mesi a -0,5%

Maggio va adagio, e il mercato dell'auto rallenta ancora. Si inverte la tendenza, dopo marzo e aprile in positivo, maggio con l'immatricolato di 139mila autovetture scivola, seppur di poco, in territorio negativo. Di buono c'è che il cambiamento avviene con un effetto calendario sfavorevole, penalizzato da una giornata di vendita in meno rispetto a maggio 2024. Comunque non c'è molto di cui gioire quando nell'analisi della struttura per utilizzatore i Privati fanno registrare una contrazione tendenziale del 3,7%, con un ridimensionamento della quota di quasi 2 punti percentuali. Proprio sui Privati varrebbe la pena di approfondire due aspetti. Il primo è quello indicato dal Governatore della Banca d'Italia, Fabio Pennetta, nelle sue considerazioni finali relative al 2024, dove se il potere d'acquisto è tornato a crescere è rimasto tuttavia moderato l'incremento della spesa per consumi, frenata dagli incentivi al risparmio derivanti dai livelli storicamente elevati dei tassi di interesse reali. Quindi una percezione dominata ancora dall'incertezza, con i numeri che indicano una direzione e la realtà che ne consiglia un'altra. Il secondo aspetto è

quello degli incentivi, le cui lezioni di un recente passato non hanno sufficientemente chiarito che l'effetto atteso può risultare più deleterio della totale assenza. Oggi, tra incentivi europei, cui si aggiungerebbero quelli provenienti dalla rimodulazione del Pnrr, l'attesa potrebbe protrarsi per mesi con esiti a dir poco incerti, visti i fondi a disposizione e i meccanismi di assegnazione. Rimanendo nella struttura del mercato, decisamente meglio vanno le Società che portano un progresso del 5%. Sempre decisivo il contributo del Noleggio, passato dalla quota del 37% di aprile a quella più verosimile del 33% di maggio, sebbene sempre grazie alla spinta fornita dalle Captive cresciute nel mese del 42%, con tutti gli altri Operatori in zona rossa. Un passo indietro per le Autoimmatricolazioni che chiudono il mese con un calo del 4,6%, ma con una quota in doppia cifra e con volumi quasi completamente a carico del Dealer. Nelle alimentazioni, a maggio l'elettrico migliora del 42% e le plug-in del 94%. Dati incoraggianti in ottica Cafe, ma sempre indiscutibilmente marginali. I primi 5 mesi restano un poco al di sotto della parità con 722mila autovetture.



MAGGIO 2025, CHI SALE E CHI SCENDE

| Marche | Quota % | Diff. % |
|-----------------------|---------------|--------------|
| Omoda&Jaecoo | 0,71 | 4840,00 |
| BYD | 1,40 | 3569,81 |
| Mahindra | 0,12 | 770,00 |
| Sportequipe | 0,14 | 680,00 |
| Altre | 0,52 | 490,98 |
| EMC | 0,21 | 178,30 |
| Subaru | 0,21 | 82,80 |
| Dacia | 5,62 | 67,75 |
| Honda | 0,61 | 64,86 |
| Lexus | 0,44 | 47,47 |
| Cupra | 1,67 | 47,01 |
| Polestar | 0,02 | 45,45 |
| Aston Martin | 0,01 | 40,00 |
| Peugeot | 6,19 | 31,45 |
| Ferrari | 0,06 | 28,33 |
| Mini | 1,00 | 26,63 |
| Alfa Romeo | 1,78 | 24,04 |
| DS | 0,40 | 16,67 |
| Skoda | 2,67 | 16,21 |
| MG | 3,08 | 16,06 |
| Ford | 4,95 | 9,66 |
| BMW | 4,91 | 6,47 |
| Suzuki | 1,94 | 4,97 |
| DR Motor | 1,45 | 3,37 |
| Mercedes | 3,43 | 0,76 |
| Totale mercato | 100,00 | -0,16 |
| Toyota | 7,96 | -0,86 |
| Lamborghini | 0,04 | -5,36 |
| Renault | 5,58 | -5,59 |
| Volkswagen | 7,71 | -6,52 |
| Audi | 4,52 | -7,59 |
| Fiat | 8,56 | -7,95 |
| Citroën | 3,75 | -8,29 |
| Hyundai | 3,09 | -9,87 |
| Jeep | 4,24 | -10,08 |
| Lotus | 0,02 | -12,12 |
| Porsche | 0,45 | -13,49 |
| Opel | 2,58 | -13,91 |
| Mazda | 0,69 | -17,30 |
| Tesla | 0,61 | -20,32 |
| EVO | 0,30 | -22,01 |
| Kia | 2,49 | -22,93 |
| Volvo | 0,83 | -31,96 |
| Nissan | 1,49 | -32,62 |
| Maserati | 0,10 | -38,60 |
| Land Rover | 0,41 | -47,27 |
| Seat | 0,43 | -56,99 |
| smart | 0,04 | -81,29 |
| Lynk & Co | 0,02 | -82,14 |
| Lancia | 0,46 | -83,30 |
| Mitsubishi | 0,09 | -85,13 |
| Jaguar | 0,01 | -85,53 |
| SsangYong | 0,01 | -89,73 |

IMMATRICOLAZIONI 2025, 2024 E 2023 A CONFRONTO

| | Immatricol. 2025 | Immatricol. 2024 | Immatricol. 2023 | Diff. unità 2025 su '24 | Diff. % 2025 su '24 | Diff. unità 2025 su '23 | Diff. % 2025 su '23 |
|----------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|
| Gennaio | 133.719 | 142.009 | 128.328 | -8.290 | -5,84 | 5.391 | 4,20 |
| Febbraio | 137.965 | 147.171 | 130.405 | -9.206 | -6,26 | 7.560 | 5,80 |
| Marzo | 172.271 | 162.140 | 168.324 | 10.131 | 6,25 | 3.947 | 2,34 |
| 1° trimestre | 443.955 | 451.320 | 427.057 | -7.365 | -1,63 | 16.898 | 3,96 |
| Aprile | 139.107 | 135.415 | 125.884 | 3.692 | 2,73 | 13.223 | 10,50 |
| Maggio | 139.390 | 139.612 | 149.482 | -222 | -0,16 | -10.092 | -6,75 |
| Giugno | | 160.120 | 139.150 | | | | |
| 2° trimestre | | 435.147 | 414.516 | | | | |
| 1° semestre | | 886.467 | 841.573 | | | | |
| Luglio | | 124.870 | 119.247 | | | | |
| Agosto | | 69.126 | 79.787 | | | | |
| Settembre | | 121.720 | 136.316 | | | | |
| 3° trimestre | | 315.716 | 335.350 | | | | |
| Primi 9 mesi | | 1.202.183 | 1.176.923 | | | | |
| Ottobre | | 126.543 | 139.078 | | | | |
| Novembre | | 124.267 | 139.319 | | | | |
| Dicembre | | 105.725 | 111.201 | | | | |
| 4° trimestre | | 356.535 | 389.598 | | | | |
| 2° semestre | | 672.251 | 724.948 | | | | |
| Totale anno | | 1.558.718 | 1.566.521 | | | | |
| 1° consolidato | | 1.558.704 | 1.566.448 | | | | |
| Cumulato | 722.452 | 726.347 | 702.423 | -3.895 | -0,54 | 20.029 | 2,85 |

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

EMISSIONI DI CO₂ (G/KM) – MEDIA PONDERATA SU IMMATRICOLATO MERCATO ITALIA

| | 5 mesi 2025 | 5 mesi 2024 | Diff. % | Mag. 2025 | Mag. 2024 | Diff. % |
|-----------------|-------------|-------------|---------|-----------|-----------|---------|
| Media ponderata | 114,9 | 121,2 | -5,2 | 113,3 | 121,1 | -6,4 |

Fonte: Elaborazioni Unrae al 31/05/2025

Elaborazione InterAutoNews (dati Min. Infrastrutture)

MERCATO ITALIA

IL MERCATO ITALIANO RESO NOTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Fonte: Unrae - Dati al 31/05/2025

| Marche | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % | Maggio 2025 | Quota % | Maggio 2024 | Quota % | Diff. % |
|-----------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| Fiat | 71.449 | 9,89 | 78.687 | 10,83 | -9,20 | 11.932 | 8,56 | 12.962 | 9,28 | -7,95 |
| Toyota | 55.569 | 7,69 | 55.118 | 7,59 | 0,82 | 11.090 | 7,96 | 11.186 | 8,01 | -0,86 |
| Volkswagen | 52.614 | 7,28 | 54.384 | 7,49 | -3,25 | 10.752 | 7,71 | 11.502 | 8,24 | -6,52 |
| Dacia | 46.678 | 6,46 | 40.288 | 5,55 | 15,86 | 7.834 | 5,62 | 4.670 | 3,34 | 67,75 |
| Peugeot | 43.060 | 5,96 | 36.881 | 5,08 | 16,75 | 8.635 | 6,19 | 6.569 | 4,71 | 31,45 |
| Renault | 35.529 | 4,92 | 36.288 | 5,00 | -2,09 | 7.772 | 5,58 | 8.232 | 5,90 | -5,59 |
| BMW | 33.023 | 4,57 | 31.400 | 4,32 | 5,17 | 6.848 | 4,91 | 6.432 | 4,61 | 6,47 |
| Ford | 32.253 | 4,46 | 33.011 | 4,54 | -2,30 | 6.900 | 4,95 | 6.292 | 4,51 | 9,66 |
| Jeep | 32.197 | 4,46 | 32.440 | 4,47 | -0,75 | 5.914 | 4,24 | 6.577 | 4,71 | -10,08 |
| Audi | 30.982 | 4,29 | 31.744 | 4,37 | -2,40 | 6.294 | 4,52 | 6.811 | 4,88 | -7,59 |
| Citroën | 29.529 | 4,09 | 31.491 | 4,34 | -6,23 | 5.222 | 3,75 | 5.694 | 4,08 | -8,29 |
| MG | 25.143 | 3,48 | 17.276 | 2,38 | 45,54 | 4.299 | 3,08 | 3.704 | 2,65 | 16,06 |
| Mercedes | 24.070 | 3,33 | 21.512 | 2,96 | 11,89 | 4.780 | 3,43 | 4.744 | 3,40 | 0,76 |
| Hyundai | 21.029 | 2,91 | 22.805 | 3,14 | -7,79 | 4.310 | 3,09 | 4.782 | 3,43 | -9,87 |
| Kia | 19.378 | 2,68 | 20.545 | 2,83 | -5,68 | 3.466 | 2,49 | 4.497 | 3,22 | -22,93 |
| Opel | 18.913 | 2,62 | 21.446 | 2,95 | -11,81 | 3.596 | 2,58 | 4.177 | 2,99 | -13,91 |
| Nissan | 17.378 | 2,41 | 18.493 | 2,55 | -6,03 | 2.070 | 1,49 | 3.072 | 2,20 | -32,62 |
| Skoda | 16.743 | 2,32 | 16.147 | 2,22 | 3,69 | 3.720 | 2,67 | 3.201 | 2,29 | 16,21 |
| Suzuki | 14.684 | 2,03 | 16.848 | 2,32 | -12,84 | 2.703 | 1,94 | 2.575 | 1,84 | 4,97 |
| Alfa Romeo | 14.249 | 1,97 | 10.820 | 1,49 | 31,69 | 2.482 | 1,78 | 2.001 | 1,43 | 24,04 |
| Cupra | 9.397 | 1,30 | 7.745 | 1,07 | 21,33 | 2.333 | 1,67 | 1.587 | 1,14 | 47,01 |
| BYD | 7.601 | 1,05 | 269 | 0,04 | 2725,65 | 1.945 | 1,40 | 53 | 0,04 | 3569,81 |
| DR Motor | 7.542 | 1,04 | 7.892 | 1,09 | -4,43 | 2.023 | 1,45 | 1.957 | 1,40 | 3,37 |
| Mini | 6.405 | 0,89 | 6.042 | 0,83 | 6,01 | 1.398 | 1,00 | 1.104 | 0,79 | 26,63 |
| Volvo | 6.201 | 0,86 | 8.865 | 1,22 | -30,05 | 1.160 | 0,83 | 1.705 | 1,22 | -31,96 |
| Tesla | 4.771 | 0,66 | 5.138 | 0,71 | -7,14 | 855 | 0,61 | 1.073 | 0,77 | -20,32 |
| Mazda | 4.765 | 0,66 | 6.353 | 0,87 | -25,00 | 956 | 0,69 | 1.156 | 0,83 | -17,30 |
| Lancia | 4.649 | 0,64 | 20.542 | 2,83 | -77,37 | 639 | 0,46 | 3.827 | 2,74 | -83,30 |
| Seat | 4.333 | 0,60 | 6.726 | 0,93 | -35,58 | 603 | 0,43 | 1.402 | 1,00 | -56,99 |
| Omoda&Jacoo | 3.983 | 0,55 | 127 | 0,02 | 3036,22 | 988 | 0,71 | 20 | 0,01 | 4840,00 |
| Honda | 3.949 | 0,55 | 3.297 | 0,45 | 19,78 | 854 | 0,61 | 518 | 0,37 | 64,86 |
| Land Rover | 3.484 | 0,48 | 4.596 | 0,63 | -24,19 | 569 | 0,41 | 1.079 | 0,77 | -47,27 |
| Porsche | 2.928 | 0,41 | 4.158 | 0,57 | -29,58 | 622 | 0,45 | 719 | 0,51 | -13,49 |
| Lexus | 2.901 | 0,40 | 2.062 | 0,28 | 40,69 | 612 | 0,44 | 415 | 0,30 | 47,47 |
| EVO | 2.832 | 0,39 | 2.576 | 0,35 | 9,94 | 418 | 0,30 | 536 | 0,38 | -22,01 |
| DS | 2.469 | 0,34 | 2.742 | 0,38 | -9,96 | 560 | 0,40 | 480 | 0,34 | 16,67 |
| EMC | 1.111 | 0,15 | 558 | 0,08 | 99,10 | 295 | 0,21 | 106 | 0,08 | 178,30 |
| Subaru | 1.066 | 0,15 | 643 | 0,09 | 65,79 | 287 | 0,21 | 157 | 0,11 | 82,80 |
| Sportequipe | 879 | 0,12 | 643 | 0,09 | 36,70 | 195 | 0,14 | 25 | 0,02 | 680,00 |
| Maserati | 778 | 0,11 | 1.231 | 0,17 | -36,80 | 140 | 0,10 | 228 | 0,16 | -38,60 |
| Mitsubishi | 734 | 0,10 | 2.137 | 0,29 | -65,65 | 123 | 0,09 | 827 | 0,59 | -85,13 |
| Mahindra | 590 | 0,08 | 126 | 0,02 | 368,25 | 174 | 0,12 | 20 | 0,01 | 770,00 |
| Ferrari | 375 | 0,05 | 350 | 0,05 | 7,14 | 77 | 0,06 | 60 | 0,04 | 28,33 |
| smart | 352 | 0,05 | 1.459 | 0,20 | -75,87 | 52 | 0,04 | 278 | 0,20 | -81,29 |
| Lamborghini | 248 | 0,03 | 224 | 0,03 | 10,71 | 53 | 0,04 | 56 | 0,04 | -5,36 |
| Jaguar | 181 | 0,03 | 553 | 0,08 | -67,27 | 11 | 0,01 | 76 | 0,05 | -85,53 |
| Lynk & Co | 176 | 0,02 | 500 | 0,07 | -64,80 | 25 | 0,02 | 140 | 0,10 | -82,14 |
| Polestar | 156 | 0,02 | 70 | 0,01 | 122,86 | 32 | 0,02 | 22 | 0,02 | 45,45 |
| Lotus | 122 | 0,02 | 152 | 0,02 | -19,74 | 29 | 0,02 | 33 | 0,02 | -12,12 |
| SsangYong | 88 | 0,01 | 312 | 0,04 | -71,79 | 15 | 0,01 | 146 | 0,10 | -89,73 |
| Aston Martin | 55 | 0,01 | 44 | 0,01 | 25,00 | 7 | 0,01 | 5 | 0,00 | 40,00 |
| Altre | 2.861 | 0,40 | 591 | 0,08 | 384,09 | 721 | 0,52 | 122 | 0,09 | 490,98 |
| Totale mercato | 722.452 | 100,00 | 726.347 | 100,00 | -0,54 | 139.390 | 100,00 | 139.612 | 100,00 | -0,16 |

ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE PER GRUPPI - Fonte: Unrae - Dati al 31/05/2025

| Marche | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % | Maggio 2025 | Quota % | Maggio 2024 | Quota % | Diff. % |
|-----------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| Gruppo Stellantis | 217.293 | 30,08 | 236.280 | 32,53 | -8,04 | 39.120 | 28,07 | 42.515 | 30,45 | -7,99 |
| Gruppo Volkswagen | 114.317 | 15,82 | 116.970 | 16,10 | -2,27 | 23.755 | 17,04 | 24.559 | 17,59 | -3,27 |
| Gruppo Renault | 82.207 | 11,38 | 76.576 | 10,54 | 7,35 | 15.606 | 11,20 | 12.902 | 9,24 | 20,96 |
| Gruppo Toyota | 58.470 | 8,09 | 57.180 | 7,87 | 2,26 | 11.702 | 8,40 | 11.601 | 8,31 | 0,87 |
| Gruppo Hyundai Kia | 40.407 | 5,59 | 43.350 | 5,97 | -6,79 | 7.776 | 5,58 | 9.279 | 6,65 | -16,20 |
| Gruppo BMW | 39.428 | 5,46 | 37.442 | 5,15 | 5,30 | 8.246 | 5,92 | 7.536 | 5,40 | 9,42 |
| Gruppo Ford | 32.253 | 4,46 | 33.011 | 4,54 | -2,30 | 6.900 | 4,95 | 6.292 | 4,51 | 9,66 |
| Gruppo Daimler | 24.422 | 3,38 | 22.971 | 3,16 | 6,32 | 4.832 | 3,47 | 5.022 | 3,60 | -3,78 |
| Gruppo Nissan | 17.378 | 2,41 | 18.493 | 2,55 | -6,03 | 2.070 | 1,49 | 3.072 | 2,20 | -32,62 |
| Gruppo DR | 11.253 | 1,56 | 11.111 | 1,53 | 1,28 | 2.636 | 1,89 | 2.518 | 1,80 | 4,69 |
| Jaguar Land Rover | 3.665 | 0,51 | 5.149 | 0,71 | -28,82 | 580 | 0,42 | 1.155 | 0,83 | -49,78 |
| Altre marche | 81.359 | 11,26 | 67.814 | 9,34 | 19,97 | 16.167 | 11,60 | 13.161 | 9,43 | 22,84 |
| Totale mercato | 722.452 | 100,00 | 726.347 | 100,00 | -0,54 | 139.390 | 100,00 | 139.612 | 100,00 | -0,16 |

MERCATO ITALIA

VENDITE PER GIORNO LAVORATIVO

| | 2025 Giorni | 2025 Vendite | 2024 Giorni | 2024 Vendite | 2023 Giorni | 2023 Vendite | 2022 Giorni | 2022 Vendite | 2021 Giorni | 2021 Vendite | 2020 Giorni | 2020 Vendite | 2019 Giorni | 2019 Vendite |
|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| Gennaio | 21 | 6.368 | 22 | 6.455 | 21 | 6.111 | 20 | 5.393 | 19 | 7.063 | 21 | 7.422 | 22 | 7.512 |
| Febbraio | 20 | 6.898 | 21 | 7.008 | 20 | 6.520 | 20 | 5.546 | 20 | 7.158 | 20 | 8.156 | 20 | 8.925 |
| Marzo | 21 | 8.203 | 21 | 7.721 | 23 | 7.318 | 23 | 5.198 | 23 | 7.386 | 22 | 1.292 | 21 | 9.252 |
| Aprile | 20 | 6.955 | 20 | 6.771 | 18 | 6.994 | 19 | 5.124 | 21 | 6.916 | 21 | 205 | 20 | 8.746 |
| Maggio | 21 | 6.638 | 22 | 6.346 | 22 | 6.795 | 22 | 5.516 | 21 | 6.806 | 20 | 4.992 | 22 | 8.995 |
| Giugno | 20 | | 20 | 8.006 | 21 | 6.626 | 21 | 6.059 | 21 | 7.127 | 21 | 6.319 | 20 | 8.616 |
| Luglio | 23 | | 23 | 5.429 | 21 | 5.678 | 21 | 5.220 | 22 | 5.023 | 23 | 5.946 | 23 | 6.667 |
| Agosto (-10 gg) | 11 | | 11 | 6.284 | 12 | 6.649 | 12 | 5.934 | 12 | 5.397 | 11 | 8.088 | 11 | 8.108 |
| Settembre | 22 | | 21 | 5.796 | 21 | 6.491 | 22 | 5.045 | 22 | 4.787 | 22 | 7.107 | 21 | 6.787 |
| Ottobre | 23 | | 23 | 5.502 | 22 | 6.322 | 21 | 5.517 | 21 | 4.814 | 22 | 7.145 | 23 | 6.837 |
| Novembre | 20 | | 20 | 6.213 | 21 | 6.634 | 21 | 5.708 | 21 | 4.977 | 21 | 6.601 | 20 | 7.550 |
| Dicembre | 20 | | 20 | 5.286 | 18 | 6.178 | 20 | 5.248 | 22 | 3.942 | 21 | 5.696 | 20 | 7.022 |
| Media annua | 20 | 7.012 | 20 | 6.401 | 20 | 6.526 | 20 | 5.459 | 20 | 5.950 | 20 | 5.747 | 20 | 7.918 |
| Media periodo | 21 | 7.012 | 21 | 6.860 | 21 | 6.748 | 21 | 5.355 | 21 | 7.066 | 21 | 4.413 | 21 | 8.686 |

LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO PER USO - Fonte: Unrae - Dati al 31/05/2025

| Usò | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % | Maggio 2025 | Quota % | Maggio 2024 | Quota % | Diff. % |
|---------------------------|-------------|---------|-------------|---------|---------|-------------|---------|-------------|---------|---------|
| PRIVATI | 376.857 | 51,81 | 396.930 | 53,96 | -5,06 | 69.505 | 49,57 | 72.367 | 51,25 | -3,95 |
| AUTOIMMATRICOL. | 68.246 | 9,38 | 78.056 | 10,61 | -12,57 | 16.493 | 11,76 | 17.721 | 12,55 | -6,93 |
| Usò privato | 62.921 | 8,65 | 73.725 | 10,02 | -14,65 | 15.394 | 10,98 | 16.880 | 11,95 | -8,80 |
| Usò noleggio | 5.325 | 0,73 | 4.331 | 0,59 | 22,95 | 1.099 | 0,78 | 841 | 0,60 | 30,68 |
| NOLEGGIO | 241.575 | 33,21 | 220.096 | 29,92 | 9,76 | 45.828 | 32,68 | 43.094 | 30,52 | 6,34 |
| Lungo termine | 174.922 | 24,05 | 155.616 | 21,16 | 12,41 | 32.757 | 23,36 | 31.639 | 22,41 | 3,53 |
| - Top (1) | 64.565 | 8,88 | 79.000 | 10,74 | -18,27 | 11.866 | 8,46 | 15.747 | 11,15 | -24,65 |
| - Captive (2) | 100.388 | 13,80 | 60.820 | 8,27 | 65,06 | 18.546 | 13,23 | 13.132 | 9,30 | 41,23 |
| - Altre | 9.969 | 1,37 | 15.796 | 2,15 | -36,89 | 2.345 | 1,67 | 2.760 | 1,95 | -15,04 |
| Breve termine | 66.653 | 9,16 | 64.480 | 8,77 | 3,37 | 13.071 | 9,32 | 11.455 | 8,11 | 14,11 |
| - Top (1) | 50.466 | 6,94 | 52.244 | 7,10 | -3,40 | 9.336 | 6,66 | 9.208 | 6,52 | 1,39 |
| - Altre* | 16.187 | 2,23 | 12.236 | 1,66 | 32,29 | 3.735 | 2,66 | 2.247 | 1,59 | 66,22 |
| SOCIETÀ | 40.751 | 5,60 | 40.472 | 5,50 | 0,69 | 8.398 | 5,99 | 8.019 | 5,68 | 4,73 |
| Totale | 727.429 | 100,00 | 735.554 | 100,00 | -1,10 | 140.224 | 100,00 | 141.201 | 100,00 | -0,69 |
| di cui persone giuridiche | 350.572 | 48,19 | 338.624 | 46,04 | 3,53 | 70.719 | 50,43 | 68.834 | 48,75 | 2,74 |
| di cui noleggio | 246.900 | 33,94 | 224.427 | 30,51 | 10,01 | 46.927 | 33,47 | 43.935 | 31,12 | 6,81 |

(1) Top = principali società di noleggio a Breve e Lungo Termine; (2) Captive = società di diretta emanazione delle Case auto; (3) Newcomers = società di noleggio che iniziano ad avere volumi rilevanti in parco; (*) autoimmatricolazioni uso noleggio effettuato da Concessionari e Case auto

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE PER REGIONI E AREE

| Regione-Area | 5 m. 2025 | Q. % | 5 m. 2024 | Q. % | Diff. % | Mag. '25 | Mag. '24 | Diff. % |
|---------------------|-----------|--------|-----------|--------|---------|----------|----------|---------|
| Valle d'Aosta | 1.867 | 0,26 | 1.936 | 0,27 | -3,56 | 345 | 387 | -10,85 |
| Piemonte | 90.428 | 12,51 | 78.678 | 10,83 | 14,93 | 18.875 | 16.127 | 17,04 |
| Lombardia | 105.480 | 14,60 | 109.677 | 15,10 | -3,83 | 20.569 | 21.561 | -4,60 |
| Liguria | 12.035 | 1,67 | 12.229 | 1,68 | -1,59 | 2.333 | 2.406 | -3,03 |
| Italia Nord-Ovest | 209.810 | 29,03 | 202.520 | 27,88 | 3,60 | 42.122 | 40.481 | 4,05 |
| Friuli | 9.625 | 1,33 | 10.074 | 1,39 | -4,46 | 1.769 | 1.970 | -10,20 |
| Trentino Alto Adige | 125.209 | 17,33 | 133.734 | 18,41 | -6,37 | 24.433 | 25.219 | -3,12 |
| Veneto | 44.465 | 6,15 | 45.670 | 6,29 | -2,64 | 8.558 | 8.699 | -1,62 |
| Emilia Romagna | 53.623 | 7,42 | 60.509 | 8,33 | -11,38 | 9.736 | 11.042 | -11,83 |
| Italia Nord-Est | 232.922 | 32,23 | 249.987 | 34,41 | -6,83 | 44.496 | 46.930 | -5,19 |
| Toscana | 75.457 | 10,44 | 82.449 | 11,35 | -8,48 | 13.648 | 16.402 | -16,79 |
| Umbria | 7.577 | 1,05 | 7.761 | 1,07 | -2,37 | 1.470 | 1.494 | -1,61 |
| Marche | 12.115 | 1,68 | 12.550 | 1,73 | -3,47 | 2.314 | 2.448 | -5,47 |
| Lazio | 86.232 | 11,93 | 65.744 | 9,05 | 31,16 | 17.125 | 12.675 | 35,11 |
| Italia Centro | 181.381 | 25,10 | 168.504 | 23,20 | 7,64 | 34.557 | 33.019 | 4,66 |
| Abruzzo | 9.656 | 1,34 | 10.290 | 1,42 | -6,16 | 1.742 | 1.978 | -11,93 |
| Basilicata | 2.638 | 0,37 | 3.057 | 0,42 | -13,71 | 490 | 578 | -15,22 |
| Campania | 23.544 | 3,26 | 27.091 | 3,73 | -13,09 | 4.318 | 4.796 | -9,97 |
| Molise | 1.348 | 0,19 | 2.197 | 0,30 | -38,64 | 231 | 259 | -10,81 |
| Puglia | 16.990 | 2,35 | 17.975 | 2,47 | -5,48 | 3.200 | 3.234 | -1,05 |
| Calabria | 10.347 | 1,43 | 10.388 | 1,43 | -0,39 | 1.956 | 1.950 | 0,31 |
| Sicilia | 24.960 | 3,45 | 24.896 | 3,43 | 0,26 | 4.509 | 4.360 | 3,42 |
| Sardegna | 9.108 | 1,26 | 9.550 | 1,31 | -4,63 | 1.863 | 2.088 | -10,78 |
| Italia Sud-Isole | 98.591 | 13,64 | 105.444 | 14,51 | -6,50 | 18.309 | 19.243 | -4,85 |
| Italia | 722.704 | 100,00 | 726.455 | 100,00 | -0,52 | 139.484 | 139.673 | -0,14 |

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Anifa

TOP 5 MESI DI MAGGIO

| | |
|-------------|---------|
| Maggio 2007 | 248.195 |
| Maggio 2000 | 237.273 |
| Maggio 2001 | 235.146 |
| Maggio 1990 | 232.221 |
| Maggio 1997 | 230.674 |

TOP 5 MESI DI GIUGNO

| | |
|-------------|---------|
| Giugno 2005 | 236.486 |
| Giugno 1992 | 235.525 |
| Giugno 1999 | 229.561 |
| Giugno 2007 | 228.925 |
| Giugno 1989 | 221.489 |

BOTTOM 5 MESI DI MAGGIO - DAL 1980

| | |
|-------------|---------|
| Maggio 2020 | 99.842 |
| Maggio 2022 | 121.349 |
| Maggio 2014 | 132.312 |
| Maggio 2013 | 136.850 |
| Maggio 2025 | 139.390 |

BOTTOM 5 MESI DI GIUGNO - DAL 1980

| | |
|-------------|---------|
| Giugno 2013 | 122.815 |
| Giugno 2022 | 127.232 |
| Giugno 2014 | 128.272 |
| Giugno 2012 | 129.112 |
| Giugno 2020 | 132.691 |

MERCATO ITALIA

TOP 50 PROVINCE

| Provincia | 5 mesi 2025 | Quota % |
|--------------------|-------------|---------|
| 1 Roma | 77.147 | 10,61 |
| 2 Trento | 72.771 | 10,00 |
| 3 Torino | 70.670 | 9,71 |
| 4 Bolzano | 51.696 | 7,11 |
| 5 Firenze | 43.209 | 5,94 |
| 6 Milano | 36.644 | 5,04 |
| 7 Bologna | 12.313 | 1,69 |
| 8 Reggio Emilia | 11.816 | 1,62 |
| 9 Brescia | 11.756 | 1,62 |
| 10 Napoli | 11.313 | 1,56 |
| 11 Bergamo | 10.242 | 1,41 |
| 12 Monza e Brianza | 10.153 | 1,40 |
| 13 Varese | 10.068 | 1,38 |
| 14 Verona | 9.239 | 1,27 |
| 15 Padova | 9.154 | 1,26 |
| 16 Vicenza | 8.616 | 1,18 |
| 17 Modena | 8.362 | 1,15 |
| 18 Como | 8.031 | 1,10 |
| 19 Treviso | 7.499 | 1,03 |
| 20 Palermo | 7.041 | 0,97 |
| 21 Bari | 6.565 | 0,90 |
| 22 Venezia | 6.474 | 0,89 |
| 23 Genova | 6.394 | 0,88 |
| 24 Catania | 6.062 | 0,83 |
| 25 Pisa | 5.903 | 0,81 |
| 26 Perugia | 5.830 | 0,80 |
| 27 Parma | 5.499 | 0,76 |
| 28 Pavia | 5.467 | 0,75 |
| 29 Cuneo | 5.380 | 0,74 |
| 30 Lucca | 5.351 | 0,74 |
| 31 Salerno | 5.109 | 0,70 |
| 32 Alessandria | 4.387 | 0,60 |
| 33 Caserta | 4.352 | 0,60 |
| 34 Lecce | 4.344 | 0,60 |
| 35 Ravenna | 4.340 | 0,60 |
| 36 Udine | 4.242 | 0,58 |
| 37 Ancona | 4.121 | 0,57 |
| 38 Cremona | 3.989 | 0,55 |
| 39 Cosenza | 3.979 | 0,55 |
| 40 Novara | 3.913 | 0,54 |
| 41 Livorno | 3.793 | 0,52 |
| 42 Prato | 3.717 | 0,51 |
| 43 Pistoia | 3.691 | 0,51 |
| 44 Arezzo | 3.590 | 0,49 |
| 45 Forlì - Cesena | 3.454 | 0,47 |
| 46 Lecco | 3.395 | 0,47 |
| 47 Sassari | 3.335 | 0,46 |
| 48 Latina | 3.259 | 0,45 |
| 49 Cagliari | 3.217 | 0,44 |
| 50 Ferrara | 3.213 | 0,44 |

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

TOP 5 IMMATRICOLAZIONI PER REGIONE

| Regione | 5 mesi 2025 | Quota % |
|-----------------------|-------------|---------|
| 1 Trentino Alto Adige | 124.467 | 17,11 |
| 2 Lombardia | 106.429 | 14,63 |
| 3 Piemonte | 90.762 | 12,48 |
| 4 Lazio | 86.485 | 11,89 |
| 5 Toscana | 76.427 | 10,51 |

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

TOP 10 - MAGGIO 2025 - Fonte: Unrae - Dati al 31/05/2025

5 MESI 2025

| | |
|----------------------|--------|
| 1 Fiat Panda | 54.826 |
| 2 Jeep Avenger | 24.390 |
| 3 Dacia Sandero | 24.076 |
| 4 Citroën C3 | 23.392 |
| 5 Peugeot 208 | 19.034 |
| 6 Dacia Duster | 17.158 |
| 7 Toyota Yaris | 16.485 |
| 8 Toyota Yaris Cross | 15.952 |
| 9 MG ZS | 14.682 |
| 10 Renault Clio | 13.213 |

DIESEL MAGGIO 2025

| | |
|------------------------|-------|
| 1 Volkswagen Tiguan | 1.032 |
| 2 Volkswagen T-Roc | 787 |
| 3 Mercedes GLA | 780 |
| 4 BMW X1 | 668 |
| 4 BMW Serie 1 | 663 |
| 6 Audi A3 | 621 |
| 6 Cupra Formentor | 621 |
| 8 Audi Q3 | 592 |
| 9 Ford Focus | 585 |
| 10 Citroën C5 Aircross | 536 |

PLUG-IN 5 MESI 2025

| | |
|---------------------|-------|
| 1 BYD Seal U | 5.519 |
| 2 Toyota C-HR | 4.205 |
| 3 BMW X1 | 2.076 |
| 4 Volkswagen Tiguan | 1.876 |
| 5 Ford Kuga | 1.524 |
| 6 Volkswagen Golf | 1.137 |
| 7 Jeep Renegade | 1.091 |
| 8 Cupra Formentor | 963 |
| 9 Jaecoo 7 | 881 |
| 10 Cupra Terramar | 875 |

MAGGIO 2025

| | |
|----------------------|-------|
| 1 Fiat Panda | 8.194 |
| 2 Jeep Avenger | 4.715 |
| 3 Peugeot 208 | 3.731 |
| 4 Dacia Sandero | 3.565 |
| 5 Toyota Yaris Cross | 3.401 |
| 6 Dacia Duster | 3.338 |
| 7 Citroën C3 | 3.233 |
| 8 Renault Clio | 3.207 |
| 9 Ford Puma | 3.055 |
| 10 Toyota Yaris | 3.010 |

GPL 5 MESI 2025

| | |
|------------------|--------|
| 1 Dacia Sandero | 20.641 |
| 2 Dacia Duster | 13.657 |
| 3 Renault Captur | 6.691 |
| 4 Renault Clio | 5.256 |
| 5 DR 5.0 | 4.055 |
| 6 Dacia Jogger | 2.348 |
| 7 Kia Picanto | 1.283 |
| 8 Kia Sportage | 1.269 |
| 9 DR 6.0 | 1.075 |
| 10 Kia Stonic | 984 |

PLUG-IN MAGGIO 2025

| | |
|---------------------|-------|
| 1 BYD Seal U | 1.571 |
| 2 Toyota C-HR | 783 |
| 3 BMW X1 | 625 |
| 4 Volkswagen Tiguan | 526 |
| 5 Ford Kuga | 386 |
| 6 Volkswagen Golf | 365 |
| 7 Jeep Renegade | 309 |
| 8 Jaecoo 7 | 277 |
| 9 Cupra Terramar | 249 |
| 10 MG EHS | 223 |

BENZINA 5 MESI 2025

| | |
|-------------------------|--------|
| 1 Citroën C3 | 20.797 |
| 2 Jeep Avenger | 11.182 |
| 3 Peugeot 208 | 11.033 |
| 4 Opel Corsa | 10.740 |
| 5 Volkswagen T-Cross | 10.330 |
| 6 Toyota Aygo X | 9.866 |
| 7 MG ZS | 8.892 |
| 8 Volkswagen T-Roc | 7.874 |
| 9 Peugeot 2008 | 5.932 |
| 10 Ford Tourneo Courier | 5.333 |

GPL MAGGIO 2025

| | |
|------------------|-------|
| 1 Dacia Sandero | 3.226 |
| 2 Dacia Duster | 2.760 |
| 3 Renault Clio | 1.361 |
| 4 Renault Captur | 1.267 |
| 5 DR 5.0 | 923 |
| 6 DR 6.0 | 495 |
| 7 Dacia Jogger | 481 |
| 8 DR 3.0 | 242 |
| 9 Kia Picanto | 235 |
| 10 Kia Sportage | 210 |

ELETRICHE 5 MESI 2025

| | |
|-----------------|-------|
| 1 Tesla Model 3 | 2.603 |
| 2 Citroën C3 | 2.575 |
| 3 Dacia Spring | 2.487 |
| 4 Tesla Model Y | 2.153 |
| 5 Jeep Avenger | 1.510 |
| 6 BMW iX1 | 1.218 |
| 7 Renault 5 | 1.060 |
| 8 Leapmotor T03 | 980 |
| 9 Fiat 500 | 884 |
| 10 Audi Q4 | 874 |

BENZINA MAGGIO 2025

| | |
|----------------------|-------|
| 1 Citroën C3 | 2.822 |
| 2 Toyota Aygo X | 2.507 |
| 3 Jeep Avenger | 2.099 |
| 4 Volkswagen T-Cross | 2.038 |
| 5 Peugeot 208 | 1.725 |
| 6 Volkswagen T-Cross | 1.709 |
| 7 Opel Corsa | 1.524 |
| 8 MG ZS | 1.431 |
| 9 Peugeot 2008 | 1.270 |
| 10 Hyundai i10 | 1.142 |

IBRIDE 5 MESI 2025

| | |
|----------------------|--------|
| 1 Fiat Panda | 54.793 |
| 2 Toyota Yaris | 16.422 |
| 3 Toyota Yaris Cross | 15.952 |
| 4 Ford Puma | 12.404 |
| 5 Jeep Avenger | 11.698 |
| 6 Fiat 600 | 11.563 |
| 7 Nissan Qashqai | 8.981 |
| 8 Peugeot 208 | 7.619 |
| 9 Peugeot 3008 | 7.426 |
| 10 Kia Sportage | 6.854 |

ELETRICHE MAGGIO 2025

| | |
|---------------------|-----|
| 1 Tesla Model Y | 635 |
| 2 Jeep Avenger | 482 |
| 3 Citroën C3 | 396 |
| 4 BMW iX1 | 333 |
| 5 Ford Puma | 262 |
| 6 Dacia Spring | 237 |
| 7 Leapmotor T03 | 231 |
| 8 Tesla Model 3 | 214 |
| 9 Alfa Romeo Junior | 190 |
| 10 Audi Q6 | 157 |

DIESEL 5 MESI 2025

| | |
|---------------------|-------|
| 1 Volkswagen Tiguan | 6.054 |
| 2 Audi Q3 | 4.334 |
| 3 Mercedes GLA | 4.137 |
| 4 Volkswagen T-Roc | 4.025 |
| 5 Ford Focus | 3.534 |
| 6 BMW X1 | 3.504 |
| 7 Alfa Romeo Tonale | 3.495 |
| 8 Audi A3 | 3.067 |
| 9 Volkswagen Golf | 2.905 |
| 10 BMW Serie 1 | 2.461 |

IBRIDE MAGGIO 2025

| | |
|----------------------|-------|
| 1 Fiat Panda | 8.188 |
| 2 Toyota Yaris Cross | 3.401 |
| 3 Toyota Yaris | 3.001 |
| 4 Ford Puma | 2.793 |
| 5 Fiat 600 | 2.784 |
| 6 Jeep Avenger | 2.134 |
| 7 Peugeot 208 | 1.971 |
| 8 Peugeot 3008 | 1.756 |
| 9 Hyundai Tucson | 1.176 |
| 10 MG ZS | 1.161 |



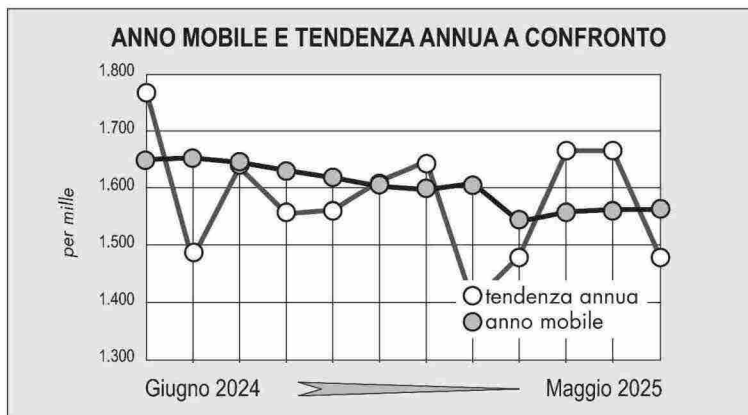
MERCATO ITALIA

TENDENZA ANNUA Diff. %

| | | |
|---------------------|------------------|---------------|
| Gennaio 2024 | 1.490.070 | -11,91 |
| Febbraio | 1.594.838 | 7,03 |
| Marzo | 1.585.060 | -0,61 |
| Aprile | 1.581.616 | -0,22 |
| Maggio | 1.485.358 | -6,09 |
| Giugno | 1.732.538 | 16,64 |
| Luglio | 1.438.356 | -16,98 |
| Agosto | 1.597.234 | 11,05 |
| Settembre | 1.516.513 | -5,05 |
| Ottobre | 1.523.659 | 0,47 |
| Novembre | 1.573.994 | 3,30 |
| Dicembre | 1.608.319 | 2,18 |
| Gennaio 2025 | 1.403.085 | -12,76 |
| Febbraio | 1.495.076 | 6,56 |
| Marzo | 1.684.099 | 12,64 |
| Aprile | 1.624.738 | -3,52 |
| Maggio | 1.482.996 | -8,72 |

ANNO MOBILE Diff. %

| | | |
|----------------------------|------------------|--------------|
| Feb. '23 - Gen. '24 | 1.580.202 | 0,87 |
| Mar. '23 - Feb. '24 | 1.596.968 | 1,06 |
| Apr. '23 - Mar. '24 | 1.590.784 | -0,39 |
| Mag. '23 - Apr. '24 | 1.600.315 | 0,60 |
| Giu. '23 - Mag. '24 | 1.590.445 | -0,62 |
| Lug. '23 - Giu. '24 | 1.611.415 | 1,32 |
| Ago. '23 - Lug. '24 | 1.617.038 | 0,35 |
| Set. '23 - Ago. '24 | 1.606.377 | -0,66 |
| Ott. '23 - Set. '24 | 1.591.781 | -0,91 |
| Nov. '23 - Ott. '24 | 1.579.246 | -0,79 |
| Dic. '23 - Nov. '24 | 1.564.194 | -0,95 |
| Gen. '24 - Dic. '24 | 1.558.718 | -0,35 |
| Feb. '24 - Gen. '25 | 1.550.428 | -0,53 |
| Mar. '24 - Feb. '25 | 1.541.222 | -0,59 |
| Apr. '24 - Mar. '25 | 1.551.353 | 0,66 |
| Mag. '24 - Apr. '25 | 1.555.045 | 0,24 |
| Giu. '24 - Mag. '25 | 1.554.823 | -0,01 |



PRODUZIONE NAZIONALE AUTO

| Anno | Produzione | Diff. % su periodo prec. |
|------|------------|--------------------------|
| 2011 | 485.606 | -15,28 |
| 2012 | 396.817 | -18,28 |
| 2013 | 388.465 | -2,10 |
| 2014 | 401.317 | 3,31 |
| 2015 | 663.139 | 65,24 |
| 2016 | 712.971 | 7,55 |
| 2017 | 742.642 | 4,16 |
| 2018 | 670.982 | -9,65 |
| 2019 | 542.472 | -19,49 |
| 2020 | 451.718 | -16,73 |
| 2021 | 443.819 | -1,75 |
| 2022 | 473.194 | 6,62 |
| 2023 | 538.212 | 13,74 |
| 2024 | 254.092 | -53,12 |

ESPORTAZIONI DI AUTO NAZIONALI

| Anno | Esportazioni | Diff. % su periodo prec. |
|------|--------------|--------------------------|
| 2015 | 385.739 | 103,97 |
| 2016 | 398.277 | 3,26 |
| 2017 | 418.324 | 5,03 |
| 2018 | 380.503 | -9,04 |
| 2019 | 292.415 | -23,56 |
| 2020 | 252.452 | -13,67 |

Fonte: elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

PRODUZIONE DI AUTOVETTURE

| Mese | 2025 | 2024 | Diff. % |
|----------------------|---------------|----------------|---------------|
| Gennaio | 12.973 | 29.439 | -55,93 |
| Febbraio | 24.295 | 43.937 | -44,70 |
| Marzo | 29.770 | 38.958 | -23,58 |
| I trimestre | 67.038 | 112.334 | -40,32 |
| Aprile | | 31.829 | |
| Maggio | | 31.256 | |
| Giugno | | 24.233 | |
| II trimestre | | 87.318 | |
| I semestre | | 143.986 | |
| Luglio | | 25.051 | |
| Agosto | | 6.318 | |
| Settembre | | 25.299 | |
| III trimestre | | 56.668 | |
| Ottobre | | 18.117 | |
| Novembre | | 24.760 | |
| Dicembre | | 10.561 | |
| IV trimestre | | 53.438 | |
| II semestre | | 110.106 | |
| Cumulato | 67.038 | 112.334 | -40,32 |

Fonte: Anfia

LA QUOTA % DI CIASCUN MESE NEL CORSO DELL'ANNO

| Mese | Media* | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 |
|-----------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Gennaio | 9,53% | 9,11% | 8,19% | 8,19% | 9,20% | 11,28% | 8,62% | 9,33% | 8,73% | 8,54% | 8,38% | 8,71% | 8,75% | 9,82% |
| Febbraio | 9,23% | 9,44% | 8,32% | 8,42% | 9,82% | 11,81% | 9,31% | 9,54% | 9,35% | 9,48% | 8,59% | 8,74% | 8,35% | 9,36% |
| Marzo | 10,23% | 10,40% | 10,75% | 9,08% | 11,65% | 2,06% | 10,14% | 11,21% | 11,50% | 10,48% | 10,29% | 10,30% | 10,18% | 9,89% |
| Aprile | 8,56% | 8,69% | 8,04% | 7,39% | 9,96% | 0,31% | 9,13% | 9,00% | 8,17% | 9,21% | 9,50% | 8,81% | 8,96% | 9,29% |
| Maggio | 9,40% | 8,96% | 9,54% | 9,22% | 9,80% | 7,23% | 10,32% | 10,45% | 10,39% | 10,33% | 9,36% | 9,72% | 10,49% | 10,54% |
| Giugno | 9,24% | 10,27% | 8,88% | 9,66% | 10,27% | 9,60% | 8,99% | 9,17% | 9,56% | 9,10% | 9,37% | 9,43% | 9,41% | 9,20% |
| Luglio | 8,68% | 8,01% | 7,61% | 8,32% | 7,58% | 9,90% | 8,00% | 8,00% | 7,40% | 7,52% | 8,41% | 8,44% | 8,30% | 7,81% |
| Agosto | 4,33% | 4,43% | 5,09% | 5,41% | 4,44% | 6,44% | 4,65% | 4,80% | 4,24% | 3,94% | 3,78% | 3,93% | 4,09% | 4,04% |
| Settembre | 8,03% | 7,81% | 8,70% | 8,43% | 7,22% | 11,32% | 7,44% | 6,56% | 8,50% | 8,46% | 8,30% | 8,16% | 8,20% | 7,81% |
| Ottobre | 8,31% | 8,12% | 8,88% | 8,80% | 6,93% | 11,38% | 8,20% | 7,70% | 8,04% | 8,07% | 8,48% | 9,00% | 8,54% | 8,37% |
| Novembre | 7,90% | 7,97% | 8,89% | 9,10% | 7,17% | 10,03% | 7,88% | 7,71% | 7,96% | 8,02% | 8,55% | 7,98% | 7,88% | 7,63% |
| Dicembre | 6,57% | 6,78% | 7,10% | 7,97% | 5,95% | 8,66% | 7,33% | 6,52% | 6,17% | 6,85% | 6,98% | 6,78% | 6,85% | 6,24% |

Fonte: elaborazioni InterAutoNews. * la media è calcolata dal 1997

MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 31/05/2025

SEGMENTO A - BERLINE

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1 Fiat Panda | 54.826 | 79,32 | 53.380 | 66,42 | 2,71 |
| 2 Hyundai i10 | 6.246 | 9,04 | 7.013 | 8,73 | -10,94 |
| 3 Kia Picanto | 5.722 | 8,28 | 4.514 | 5,62 | 26,76 |
| 4 Leapmotor T03 | 980 | 1,42 | 0 | 0,00 | - |
| 5 Fiat 500 | 905 | 1,31 | 10.443 | 12,99 | -91,33 |
| 6 DR EQ1 | 251 | 0,36 | 111 | 0,14 | 126,13 |
| 7 Abarth 500 | 111 | 0,16 | 914 | 1,14 | -87,86 |
| 8 Renault Twingo | 72 | 0,10 | 2.780 | 3,46 | -97,41 |
| 9 Jiayuan Komi | 2 | 0,00 | 0 | 0,00 | - |
| 10 Fiat 600 | 1 | 0,00 | 1 | 0,00 | 0,00 |
| Altre | 3 | 0,00 | 1.208 | 1,50 | -99,75 |
| Tot. segm. A - Berline | 69.119 | 100,00 | 80.364 | 100,00 | -13,99 |
| % segm. A - Berline su tot. mercato | 9,5 | | 10,9 | | |

SEGMENTO A - SUV

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| 1 Toyota Aygo X | 9.866 | 66,38 | 9.568 | 65,90 | 3,11 |
| 2 Suzuki Ignis | 2.508 | 16,88 | 4.638 | 31,94 | -45,92 |
| 3 Dacia Spring | 2.487 | 16,73 | 312 | 2,15 | 697,12 |
| 4 Suzuki SJ | 1 | 0,01 | 0 | 0,00 | - |
| 5 Suzuki Jimny | 0 | 0,00 | 1 | 0,01 | -100,00 |
| Tot. segm. A - Suv | 14.862 | 100,00 | 14.519 | 100,00 | 2,36 |
| % segm. A - Suv su tot. mercato | 2,0 | | 2,0 | | |

SEGMENTO B - BERLINE

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| 1 Dacia Sandero | 24.076 | 18,88 | 26.167 | 16,67 | -7,99 |
| 2 Peugeot 208 | 19.034 | 14,93 | 14.289 | 9,10 | 33,21 |
| 3 Toyota Yaris | 16.485 | 12,93 | 14.747 | 9,39 | 11,79 |
| 4 Renault Clio | 13.212 | 10,36 | 14.323 | 9,12 | -7,76 |
| 5 Opel Corsa | 12.200 | 9,57 | 10.639 | 6,78 | 14,67 |
| 6 MG MG3 | 7.394 | 5,80 | 124 | 0,08 | - |
| 7 Skoda Fabia | 5.078 | 3,98 | 4.160 | 2,65 | 22,07 |
| 8 Suzuki Swift | 4.696 | 3,68 | 3.653 | 2,33 | 28,55 |
| 9 Lancia Ypsilon | 4.649 | 3,65 | 20.539 | 13,08 | -77,37 |
| 10 Audi A1 | 4.296 | 3,37 | 3.507 | 2,23 | 22,50 |
| Altre | 16.371 | 12,84 | 44.863 | 28,57 | -63,51 |
| Tot. segm. B - Berline | 127.491 | 100,00 | 157.011 | 100,00 | -18,80 |
| % segm. B - Berline su tot. mercato | 17,5 | | 21,3 | | |

SEGMENTO B - SUV

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| 1 Jeep Avenger | 24.390 | 10,62 | 16.941 | 8,34 | 43,97 |
| 2 Citroën C3 | 23.356 | 10,17 | 10 | 0,00 | - |
| 3 Dacia Duster | 17.158 | 7,47 | 11.986 | 5,90 | 43,15 |
| 4 Toyota Yaris Cross | 15.952 | 6,95 | 16.208 | 7,98 | -1,58 |
| 5 MG ZS | 14.682 | 6,39 | 12.988 | 6,40 | 13,04 |
| 6 Ford Puma | 12.777 | 5,56 | 13.505 | 6,65 | -5,39 |
| 7 Renault Captur | 11.997 | 5,22 | 13.325 | 6,56 | -9,97 |
| 8 Volkswagen T-Roc | 11.863 | 5,17 | 14.067 | 6,93 | -15,67 |
| 9 Fiat 600 | 11.818 | 5,15 | 838 | 0,41 | - |
| 10 Peugeot 2008 | 10.721 | 4,67 | 11.550 | 5,69 | -7,18 |
| Altre | 74.910 | 32,62 | 91.628 | 45,13 | -18,25 |
| Tot. segm. B - Suv | 229.624 | 100,00 | 203.046 | 100,00 | 13,09 |
| % segm. B - Suv su tot. mercato | 31,6 | | 27,6 | | |

SEGMENTO C - BERLINE

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|-----------------|-------------|---------|-------------|---------|---------|
| 1 Audi A3 | 7.192 | 20,31 | 6.130 | 19,13 | 17,32 |

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| 2 Volkswagen Golf | 6.685 | 18,88 | 4.669 | 14,57 | 43,18 |
| 3 BMW Serie 1 | 4.472 | 12,63 | 4.008 | 12,51 | 11,58 |
| 4 Ford Focus | 3.619 | 10,22 | 3.997 | 12,47 | -9,46 |
| 5 Mercedes Classe A | 2.537 | 7,16 | 1.823 | 5,69 | 39,17 |
| 6 Fiat Tipo | 2.134 | 6,03 | 2.224 | 6,94 | -4,05 |
| 7 Cupra Leon | 1.951 | 5,51 | 1.269 | 3,96 | 53,74 |
| 8 Citroën C4 | 1.659 | 4,68 | 1.408 | 4,39 | 17,83 |
| 9 Peugeot 308 | 854 | 2,41 | 1.153 | 3,60 | -25,93 |
| 10 Mercedes Cla | 574 | 1,62 | 396 | 1,24 | 44,95 |
| Altre | 3.734 | 10,54 | 4.965 | 15,50 | -24,79 |
| Tot. segm. C - Berline | 35.411 | 100,00 | 32.042 | 100,00 | 10,51 |
| % segm. C - Berline su tot. mercato | 4,9 | | 4,4 | | |

SEGMENTO C - SUV

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|----------------|---------------|----------------|---------------|-------------|
| 1 Volkswagen Tiguan | 10.691 | 7,55 | 6.613 | 4,85 | 61,67 |
| 2 BMW X1 | 9.661 | 6,82 | 8.134 | 5,97 | 18,77 |
| 3 Nissan Qashqai | 8.981 | 6,34 | 10.058 | 7,38 | -10,71 |
| 4 Kia Sportage | 8.803 | 6,22 | 10.216 | 7,50 | -13,83 |
| 5 Toyota C-HR | 8.117 | 5,73 | 6.616 | 4,86 | 22,69 |
| 6 Peugeot 3008 | 7.862 | 5,55 | 5.364 | 3,94 | 46,57 |
| 7 Hyundai Tucson | 6.064 | 4,28 | 4.913 | 3,61 | 23,43 |
| 8 Mercedes GLA | 5.613 | 3,96 | 5.973 | 4,38 | -6,03 |
| 9 Audi Q3 | 5.489 | 3,88 | 7.814 | 5,74 | -29,75 |
| 10 Ford Kuga | 5.405 | 3,82 | 6.582 | 4,83 | -17,88 |
| Altre | 64.943 | 45,85 | 63.934 | 46,94 | 1,58 |
| Tot. segm. C - Suv | 141.629 | 100,00 | 136.217 | 100,00 | 3,97 |
| % segm. C - Suv su tot. mercato | 19,5 | | 18,5 | | |

SEGMENTO D - BERLINE

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 1 Tesla Model 3 | 2.603 | 41,38 | 2.062 | 32,08 | 26,24 |
| 2 Audi A5 | 661 | 10,51 | 367 | 5,71 | 80,11 |
| 3 BMW Serie 3 | 493 | 7,84 | 845 | 13,15 | -41,66 |
| 4 Peugeot 408 | 394 | 6,26 | 541 | 8,42 | -21,17 |
| 5 Alfa Romeo Giulia | 389 | 6,18 | 538 | 8,37 | -27,70 |
| 6 BMW Serie 4 GC | 357 | 5,68 | 665 | 10,35 | -46,32 |
| 7 Mercedes Classe C | 355 | 5,64 | 603 | 9,38 | -41,13 |
| 8 BYD Seal | 300 | 4,77 | 46 | 0,72 | 552,17 |
| 9 Toyota Prius | 152 | 2,42 | 105 | 1,63 | 44,76 |
| 10 Citroën C5 X | 133 | 2,11 | 112 | 1,74 | 18,75 |
| Altre | 453 | 7,20 | 544 | 8,46 | -16,73 |
| Tot. segm. D - Berline | 6.290 | 100,00 | 6.428 | 100,00 | -2,15 |
| % segm. D - Berline su tot. mercato | 0,9 | | 0,9 | | |

SEGMENTO D - SUV

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| 1 BYD Seal U | 5.679 | 11,53 | 40 | 0,09 | - |
| 2 BMW X3 | 3.465 | 7,03 | 3.476 | 7,74 | -0,32 |
| 3 Mercedes GLC | 3.402 | 6,91 | 2.046 | 4,56 | 66,28 |
| 4 Audi Q5 | 2.831 | 5,75 | 2.795 | 6,22 | 1,29 |
| 5 Mercedes GLC Coupé | 2.294 | 4,66 | 1.006 | 2,24 | 128,03 |
| 6 Tesla Model Y | 2.153 | 4,37 | 2.960 | 6,59 | -27,26 |
| 7 Peugeot 5008 | 1.980 | 4,02 | 1.877 | 4,18 | 5,49 |
| 8 Alfa Romeo Stelvio | 1.795 | 3,64 | 3.053 | 6,80 | -41,21 |
| 9 Skoda Kodiaq | 1.604 | 3,26 | 1.394 | 3,10 | 15,06 |
| 10 Nissan X-Trail | 1.591 | 3,23 | 1.897 | 4,22 | -16,13 |
| Altre | 22.461 | 45,60 | 24.367 | 54,26 | -7,82 |
| Tot. segm. D - Suv | 49.255 | 100,00 | 44.911 | 100,00 | 9,67 |
| % segm. D - Suv su tot. mercato | 6,8 | | 6,1 | | |



MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 31/05/2025

SEGMENTO E/F - BERLINE

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| 1 BMW Serie 5 | 418 | 30,71 | 468 | 30,87 | -10,68 |
| 2 Mercedes Classe E | 286 | 21,01 | 337 | 22,23 | -15,13 |
| 3 Audi A6 | 115 | 8,45 | 88 | 5,80 | 30,68 |
| 4 Mercedes EQE | 108 | 7,94 | 58 | 3,83 | 86,21 |
| 5 Mercedes Classe S | 100 | 7,35 | 97 | 6,40 | 3,09 |
| 6 BMW i5 | 74 | 5,44 | 77 | 5,08 | -3,90 |
| 7 BMW Serie 7 | 74 | 5,44 | 103 | 6,79 | -28,16 |
| 8 Audi A8 | 36 | 2,65 | 52 | 3,43 | -30,77 |
| 9 Maserati Ghibli | 30 | 2,20 | 34 | 2,24 | -11,76 |
| 10 BMW Serie 8 GC | 27 | 1,98 | 30 | 1,98 | -10,00 |
| Altre | 93 | 6,83 | 172 | 11,35 | -45,93 |
| Tot. segm. E/F - Berline | 1.361 | 100,00 | 1.516 | 100,00 | -10,22 |
| <i>% segm. E/F - Berline su tot. mercato</i> | <i>0,2</i> | | <i>0,2</i> | | |

SEGMENTO E/F - SUV

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| 1 Range Rover Sport | 1.610 | 15,71 | 1.277 | 11,85 | 26,08 |
| 2 Audi Q8 | 1.315 | 12,83 | 961 | 8,92 | 36,84 |
| 3 BMW X5 | 1.128 | 11,01 | 1.523 | 14,13 | -25,94 |
| 4 Mercedes GLE | 951 | 9,28 | 731 | 6,78 | 30,10 |
| 5 Porsche Cayenne | 896 | 8,74 | 1.318 | 12,23 | -32,02 |
| 6 BMW X6 | 819 | 7,99 | 861 | 7,99 | -4,88 |
| 7 Mercedes GLE Coupé | 556 | 5,42 | 949 | 8,80 | -41,41 |
| 8 Volvo XC90 | 542 | 5,29 | 593 | 5,50 | -8,60 |
| 9 Mercedes Classe G | 341 | 3,33 | 260 | 2,41 | 31,15 |
| 10 Audi Q7 | 319 | 3,11 | 177 | 1,64 | 80,23 |
| Altre | 1.772 | 17,29 | 2.128 | 19,74 | -16,73 |
| Tot. segm. E/F - Suv | 10.249 | 100,00 | 10.778 | 100,00 | -4,91 |
| <i>% segm. E/F - Suv su tot. mercato</i> | <i>1,4</i> | | <i>1,4</i> | | |

SEGMENTO STATION WAGON

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|------------------|-------------|---------|-------------|---------|---------|
| 1 Ford Focus | 2.570 | 12,82 | 2.012 | 7,00 | 27,73 |
| 2 Skoda Octavia | 2.396 | 11,95 | 3.124 | 10,87 | -23,30 |
| 3 Audi A5 | 2.304 | 11,49 | 0 | 0,00 | - |
| 4 Peugeot 308 | 2.080 | 10,38 | 2.215 | 7,71 | -6,09 |
| 5 BMW Serie 3 | 1.731 | 8,64 | 3.027 | 10,54 | -42,81 |
| 6 Toyota Corolla | 1.317 | 6,57 | 2.410 | 8,39 | -45,35 |

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 7 Audi A6 | 1.004 | 5,01 | 841 | 2,93 | 19,38 |
| 8 Volkswagen Passat | 923 | 4,60 | 1.410 | 4,91 | -34,54 |
| 9 BMW Serie 5 | 902 | 4,50 | 303 | 1,05 | 197,69 |
| 10 Cupra Leon | 891 | 4,45 | 1.251 | 4,35 | -28,78 |
| Altre | 3.926 | 19,59 | 12.135 | 42,24 | -67,65 |
| Tot. segm. St. wagon | 20.044 | 100,00 | 28.728 | 100,00 | -30,23 |
| <i>% segm. Station wagon su tot. mercato</i> | <i>2,8</i> | | <i>3,9</i> | | |

SEGMENTO MPV

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| 1 Ford Tourneo Courier | 5.335 | 31,96 | 3.100 | 21,84 | 72,10 |
| 2 Dacia Jogger | 2.708 | 16,22 | 3.042 | 21,43 | -10,98 |
| 3 BMW Serie 2 | 1.238 | 7,42 | 1.473 | 10,38 | -15,95 |
| 4 Mercedes Classe V | 1.100 | 6,59 | 782 | 5,51 | 40,66 |
| 5 Volkswagen Caddy | 1.007 | 6,03 | 1.114 | 7,85 | -9,61 |
| 6 Citroën Berlingo | 694 | 4,16 | 201 | 1,42 | 245,27 |
| 7 Peugeot Rifter | 615 | 3,68 | 224 | 1,58 | 174,55 |
| 8 Renault Kangoo | 522 | 3,13 | 638 | 4,49 | -18,18 |
| 9 Ford Tourneo Connect | 519 | 3,11 | 611 | 4,30 | -15,06 |
| 10 Volkswagen Multivan | 490 | 2,94 | 268 | 1,89 | 82,84 |
| Altre | 2.464 | 14,76 | 2.744 | 19,33 | -10,20 |
| Tot. segm. Mpv | 16.692 | 100,00 | 14.197 | 100,00 | 17,57 |
| <i>% segm. Mpv su tot. mercato</i> | <i>2,3</i> | | <i>1,9</i> | | |

SEGMENTO SPORTIVE

| Marca e modello | 5 mesi 2025 | Quota % | 5 mesi 2024 | Quota % | Diff. % |
|---|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| 1 Porsche 911 | 916 | 16,96 | 904 | 15,59 | 1,33 |
| 2 Mercedes CLE | 658 | 12,18 | 527 | 9,09 | 24,86 |
| 3 BMW Serie 4 | 580 | 10,74 | 586 | 10,11 | -1,02 |
| 4 Mini Mini | 573 | 10,61 | 485 | 8,37 | 18,14 |
| 5 BMW Serie 2 | 293 | 5,42 | 367 | 6,33 | -20,16 |
| 6 Mazda MX-5 | 243 | 4,50 | 344 | 5,93 | -29,36 |
| 7 BMW i4 | 225 | 4,17 | 239 | 4,12 | -5,86 |
| 8 Porsche Panamera | 207 | 3,83 | 52 | 0,90 | 298,08 |
| 9 BMW Z4 | 183 | 3,39 | 205 | 3,54 | -10,73 |
| 10 Ferrari 296 | 146 | 2,70 | 117 | 2,02 | 24,79 |
| Altre | 1.378 | 25,51 | 1.971 | 34,00 | -30,09 |
| Tot. segm. Sportive | 5.402 | 100,00 | 5.797 | 100,00 | -6,81 |
| <i>% segm. Sportive su tot. mercato</i> | <i>0,7</i> | | <i>0,8</i> | | |

LA STRUTTURA DEL MERCATO - Fonte: Elaborazioni Unrae su dati del CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al 31/05/2025 (Aut. Min. D09420/H4)

| | | 5 mesi 2025 | Quota% | 5 mesi 2024 | Quota% | Diff. % | Mag. 2025 | Quota% | Mag. 2024 | Quota% | Diff. % |
|-----------------------|---------------------------|---------------|----------------|---------------|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|---------|
| Per alimentazione | Benzina | 193.140 | 26,55 | 228.090 | 31,01 | -15,32 | 36.317 | 25,90 | 45.041 | 31,90 | -19,37 |
| | Diesel | 71.650 | 9,85 | 109.806 | 14,93 | -34,75 | 13.878 | 9,90 | 20.407 | 14,45 | -31,99 |
| | Gpl | 65.029 | 8,94 | 65.141 | 8,86 | -0,17 | 12.590 | 8,98 | 9.375 | 6,64 | 34,29 |
| | Metano | 1 | 0,00 | 1.136 | 0,15 | -99,91 | 0 | 0,00 | 86 | 0,06 | -100,00 |
| | Ibride elettriche | 324.807 | 44,60 | 286.032 | 38,89 | 13,56 | 61.341 | 43,75 | 56.613 | 40,09 | 8,35 |
| | Ibride elettriche plug-in | 35.910 | 4,94 | 23.683 | 3,22 | 51,63 | 8.953 | 6,38 | 4.615 | 3,27 | 94,00 |
| | Elettriche | 36.891 | 5,07 | 21.666 | 2,95 | 70,27 | 7.144 | 5,09 | 5.064 | 3,59 | 41,07 |
| Per utilizzatore | Privati | 376.857 | 51,81 | 396.930 | 53,96 | -5,06 | 69.505 | 49,57 | 72.367 | 51,25 | -3,95 |
| | Autoimmatricolazioni | 68.246 | 9,38 | 78.056 | 10,61 | -12,57 | 16.493 | 11,76 | 17.721 | 12,55 | -6,93 |
| | Noleggio Lungo Termine | 174.922 | 24,05 | 155.616 | 21,16 | 12,41 | 32.757 | 23,36 | 31.639 | 22,41 | 3,53 |
| | Noleggio Breve Termine | 66.653 | 9,16 | 64.480 | 8,77 | 3,37 | 13.071 | 9,32 | 11.455 | 8,11 | 14,11 |
| | Società ed Enti | 40.751 | 5,60 | 40.472 | 5,50 | 0,69 | 8.398 | 5,99 | 8.019 | 5,68 | 4,73 |
| Per area geografica | Nord Occidentale | 211.173 | 29,03 | 204.740 | 27,83 | 3,14 | 42.361 | 30,21 | 40.813 | 28,90 | 3,79 |
| | Nord Orientale | 233.466 | 32,09 | 252.192 | 34,29 | -7,43 | 44.422 | 31,68 | 47.260 | 33,47 | -6,01 |
| | Centrale | 182.934 | 25,15 | 171.112 | 23,26 | 6,91 | 34.897 | 24,89 | 33.519 | 23,74 | 4,11 |
| | Meridionale | 65.524 | 9,01 | 72.538 | 9,86 | -9,67 | 12.128 | 8,65 | 13.063 | 9,25 | -7,16 |
| | Insulare | 34.332 | 4,72 | 34.972 | 4,75 | -1,83 | 6.416 | 4,58 | 6.546 | 4,64 | -1,99 |
| Totale mercato | 727.429 | 100,00 | 735.554 | 100,00 | -1,10 | 140.224 | 100,00 | 141.201 | 100,00 | -0,69 | |

PERSONE & POLTRONE

Dopo cinque anni alla guida del Gruppo Renault, Luca de Meo ha annunciato la decisione di dimettersi per intraprendere nuove sfide professionali. Il CdA, convocato dal suo Presidente Jean-Dominique Senard, ha accettato che la partenza di-

ANTONIO FILOSA



Stellantis ha annunciato che il Consiglio di Amministrazione ha scelto all'unanimità Antonio Filosa come nuovo Chief executive officer, a seguito di un approfondito processo di ricerca di candidati interni ed esterni, condotto da un Comitato speciale del Consiglio guidato dal Chairman John Elkann. John Elkann continuerà a ricoprire il ruolo di Executive chairman. Antonio Filosa ha assunto l'incarico di Chief executive officer il 23 giugno.

venti effettiva a partire dal 15 luglio. Il CdA ha avviato il processo di nomina di un nuovo Ad. Dal 1° luglio 2025, Sébastien Guigues, attuale Direttore generale Renault Spagna, è nominato Direttore generale della Marca Renault in Italia e Direttore Paese Renault Group Italia. Sostituisce Raffaele Fusilli che ha deciso di lasciare l'azienda per motivi personali. Stellantis ha annunciato la nomina di Sébastien Jacquet a Chief quality officer, con effetto immediato. Jacquet succede ad Antonio Filosa, nominato nuovo Chief executive officer dell'azienda. Grazie a un accordo con Quintegia, AsConAuto può contare su Luca Montagner che diventa Senior Advisor AsConAuto Academy. BYD ha nominato Gianluca Zampese European Lcv Manager e Lcv Country Manager Italy. Günther Frena è il nuovo Cfo di Volkswagen Group Italia, sostituisce Philippe Bailly, che assumerà il ruolo di Direttore Finanziario di Volkswagen Group España Distribución. Nel quadro della nuova governance di Anfia, Paolo Marini, Amministratore delegato di Tecnobus, è stato nominato Presidente della sezione Autobus dell'Associazione per il triennio 2025-2027. ◆

ROBERTO PIETRANTONIO



L'Assemblea generale dei Soci dell'Unrae ha eletto Roberto Pietrantonio, Amministratore delegato di Mazda Italia, 12° Presidente dell'Associazione per il triennio 2025-2028. Roberto Pietrantonio, ingegnere napoletano, vanta una carriera trentennale nel settore automotive, iniziata nel gruppo Fiat, dove ha maturato esperienze significative nella progettazione, produzione di veicoli e nell'area commerciale. Nel 2003 è entrato in Mazda Motor Italia, ricoprendo ruoli di crescente responsabilità, fino alla nomina ad Amministratore delegato nel 2016. In Unrae è diventato membro del Consiglio Direttivo la prima volta nel 2016, con partecipazione continuativa e costante dal 2020.

Francesco Cremonesi ricopre la nuova posizione lavorativa di Marketing and branding coordinator presso Omoda Jaecoo Italy. BYD continua la campagna acquisti tra i manager ex Stellantis: Lars Bialkowski è stato nominato Country manager per il mercato tedesco. Jan Ptacek, attualmente Ceo del Gruppo Renault in Turchia, è stato nominato nuovo vice Presidente responsabile di Renault Veicoli Commerciali. Entra in carica il 1° luglio, ed entra anche nel comitato di direzione della marca Renault, riportando a Fabrice Cambolive, Ceo della marca. Assolombarda informa che il vice Presidente e Consigliere generale di Confindustria, Alessandro Picardi, ha assunto anche il ruolo di Chief corporate affairs di Mobilize Renault Group in Italia. Picardi avrà la responsabilità di coordinare tutte le attività corporate di Mobilize. Il Consiglio di sorveglianza di Real Garant Versicherung AG ha prorogato anticipatamente i contratti di Lutz Kortlüke e Florian Rohkamm. Con questa decisione, il comitato riconosce il lavoro svolto dal Consiglio di amministrazione negli ultimi anni. Il Gruppo Renault ha annunciato che Amel Boubaaya, attualmente responsabile della co-

municazione Emea presso Bentley Motors, entra a far parte della marca Alpine a partire dal 1° luglio. Succede a David Gendry, che ha lasciato l'azienda nel 2024, e riporterà a Christian Stein, Chief communications officer del Gruppo Renault, e dal punto di vista funzionale a Philippe Krief, Ceo di Alpine e Chief technology officer del Gruppo. Entrerà altresì a far parte del Comitato di direzione di Alpine. Dal 1° luglio Stefan Mecha, attualmente Ceo esecutivo del marchio Volkswagen Passenger Cars con responsabilità per la regione Cina, diventa il nuovo Presidente del Consiglio di amministrazione del marchio Volkswagen Veicoli Commerciali. Prende il posto di Carsten Intra, ex Ceo del marchio Volkswagen Veicoli Commerciali, che lascia l'azienda nell'ambito di un programma di pensionamento. Automobili Lamborghini ha annunciato una serie di nomine nella struttura commerciale globale. Andrea Cavedagni, precedentemente head Uk, diventa head of area North, Americas, con sede a Toronto. Davide Sfrecola, in precedenza head of Japan, prende il posto di Cavedagni come head Uk. Paolo Sartori passa dal ruolo di head of Middle East & Africa a quello di head of Japan. Alessio Soligo sostituisce Paolo Sartori diventando head of Middle East & Africa, mentre Gaetano Santoro subentra a Soligo in qualità di sales area manager South Europe. Nidhi Kaistha assume il ruolo di head of India. È cambiata la squadra dedicata alla comunicazione per Fiat e Abarth. Andrea Laura Siro Brigiano è la nuova responsabile della Comunicazione Press dei due brand, nel ruolo riporterà a Olivier François, Ceo di Fiat e Cmo di Stellantis Global. Siro Brigiano sostituisce Danilo Coglianesi che, a partire dal 1° luglio, diventa Responsabile della Gestione eventi per la regione Enlarged Europe, riportando a Eligio Catarinella, Responsabile della Performance marketing per la regione Enlarged Europe di Stellantis. Clepa, l'Associazione europea dei fornitori del settore automobilistico, ha riletto Presidente Matthias Zink, Amministratore delegato del settore motori e telai di Schaeffler. Thierry Koskas, già Ceo del marchio Citroën, ha assunto la carica di Presidente di Sulo Group, spin-off di Plastic Omnium Environnement. L'Assemblea dei Concessionari di Ueri, Unione Concessionari Renault e Dacia Italia, ha riletto Francesco Fiori alla carica di Presidente per i prossimi tre anni. L'Assemblea ha poi eletto i componenti del nuovo CdA: Giancarlo Lagazi, titolare della concessionaria Superauto SpA di Vigevano (PV); Piero Tombolini, titolare della concessionaria Tombolini Motor Co. SpA di Porto San Giorgio e Perugia. ◆

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL RILANCIO DI MEYLE IN ITALIA: QUALITÀ E SOLUZIONI SU MISURA PER L'AFTERMARKET

Nel Padiglione 16 di Autopromotec, Meyle AG ha presentato la propria offerta, confermando la volontà di rafforzare la presenza sul mercato italiano. Allo stand E44 siamo stati accolti da Davide Busetto, responsabile per il mercato italiano, e Simone Dolle, Marketing & Communication dell'azienda, che ci hanno illustrato le principali novità e la visione strategica per il futuro. Il messaggio è chiaro: l'Italia non rappresenta un nuovo mercato per Meyle, ma un'area su cui investire con maggiore decisione, attraverso una presenza più strutturata, vicina agli operatori del settore e capace di fornire soluzioni tecniche e logistiche adeguate alle sfide dell'aftermarket.

Una gamma pensata per officine e distributori

Meyle, azienda tedesca con sede ad Amburgo, parte del gruppo Wulf Gaertner Autoparts e attiva in oltre 120 Paesi, ha portato in fiera a Bologna i suoi prodotti core e le principali innovazioni, coprendo tutte le aree critiche per l'assistenza veicoli: dalle sospensioni alla frenata, dalla trasmissione alla componentistica elettronica.

Tra i prodotti esposti spiccano il tirante preassemblato, che riduce i tempi di installazione e margini d'errore, e i filtri abitacolo Meyle PD, capaci di neutralizzare permanentemente gli NOx, contribuendo a un abitacolo più salubre e a un impatto ambientale ridotto. Molto apprezzata dai visitatori



Davide Busetto, responsabile Meyle per il mercato italiano.

anche la linea freni Meyle PD, che conta oggi 1.200 dischi e pastiglie ad alte prestazioni, oltre alle numerose soluzioni dedicate alla mobilità elettrica. In questo ambito, l'azienda non si limita alla fornitura di componenti, ma propone anche attività formative specifiche per le officine, con l'obiettivo di supportare la transizione tecnologica con strumenti concreti. Particolare interesse ha suscitato la dimostrazione pratica del cambio olio per trasmissioni automatiche, appuntamento quotidiano allo stand, in cui il team tecnico Meyle ha fornito spiegazioni operative in tempo reale e risposto alle domande degli operatori.

Una strategia mirata per il mercato italiano

"L'Italia è un mercato chiave per noi", ha spiegato Davide Busetto. "Vogliamo costruire una presenza più visibile e affidabile, rafforzando le collaborazioni con distributori e officine. Il nostro ruolo come produttori ci consente di proporre

soluzioni tecnicamente migliorate, pensate per semplificare il lavoro in officina e migliorare l'affidabilità dei veicoli, soprattutto in vista delle sfide legate alla mobilità elettrica".

La strategia Meyle in Italia prevede investimenti su più livelli:

- Rafforzamento logistico, per garantire disponibilità immediata e continuità nella supply chain;
- Supporto tecnico e formazione costante per autoriparatori;
- Comunicazione mirata, sia digitale sia tradizionale, con contenuti specifici dedicati al mercato italiano.

L'obiettivo è costruire partnership durature e offrire un valore aggiunto che vada oltre il prodotto: vicinanza, affidabilità e competenza.

Un brand solido in un mercato in evoluzione

Ricordiamo che Meyle propone tre linee principali:

- Meyle Original, per ricambi equivalenti all'OEM;

- Meyle PD, orientata alla performance;
- Meyle HD, con soluzioni tecnicamente migliorate e quattro anni di garanzia.

In un mercato aftermarket che in Italia ha registrato nel 2024 un +2,4% di fatturato rispetto all'anno precedente (dati del Barometro Aftermarket di ANFIA), il rilancio del marchio arriva in un momento favorevole. Una fase di espansione che Meyle intende accompagnare con un'offerta orientata all'efficienza e all'affidabilità, in linea con le esigenze delle officine moderne.

L'esperienza ad Autopromotec rappresenta dunque un tassello fondamentale di un percorso più ampio. Un rilancio che parte sicuramente dai prodotti, ma che guarda lontano: alla relazione con il cliente, alla formazione, e a un'idea di un aftermarket sempre più integrato, tecnico e sostenibile.

RIELETTO MASSIMO PELLEGRINO ALLA GUIDA DI ANFIA-AFTERMARKET

In occasione dell'Assemblea plenaria della Sezione Aftermarket di ANFIA, svoltasi lo scorso 9 maggio presso la sede di Sante-na (TO) di PETRONAS Lubricants International, è stata ufficializzata la nuova governance della sezione, con la riconferma di Massimo Pellegrino (ZF) nel ruolo di coordinatore per il quadriennio 2025-2028.

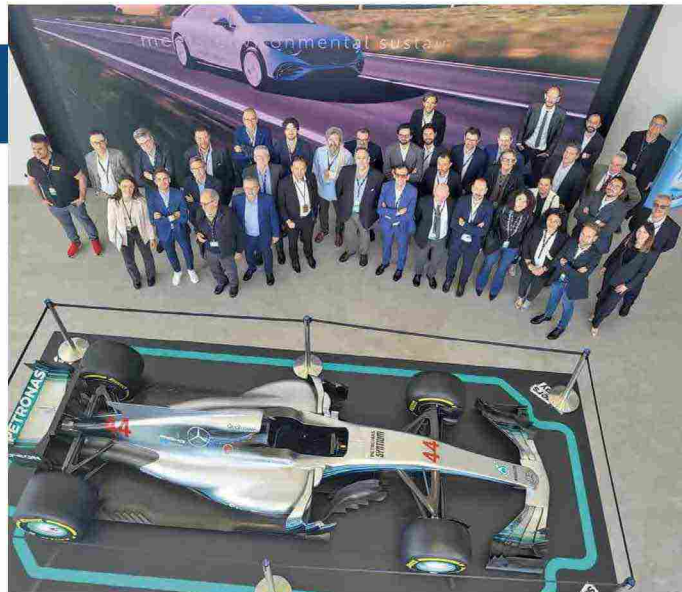
La nuova struttura organizzativa semplifica la precedente suddivisione in sei aree di attività, ora accorpate in due macro-aree: "Progetti strategici" e "Truck & Bus", ciascuna con un team di responsabili e consiglieri.

Per l'area Progetti strategici sono stati nominati responsabili Riccardo Buttafarro (CSL), Roberto Locatelli (ElringKlinger) e Davide Sassetti (Wolf Oil), affiancati dai consiglieri Gian Marco Fulgeri (HYVA), Alessio Galletti (Dayco), Marcello Maffei (OMR) e Stefano Monteleone (Metelli).



L'area Truck & Bus vede la conferma di Alessio Sitran (Continental) nel ruolo di responsabile, affiancato dai consiglieri Gian Marco Fulgeri (HYVA), Patrizia Moiso (WayAssauto), Giovanni Nappi (Mann+Hummel), Andrea Pizzi (SKF) e Andrea Poggianella (Continental).

Il coordinatore e i responsabili delle due macro-aree costituiranno il nuovo comitato decisionale, con l'incarico di programmare le attività e gestire i progetti strategici del comparto. "Ringrazio i colleghi per la fiducia e la partecipazione dimostrata, anche in occasione dell'ultima assemblea, molto seguita. In un contesto di forte cambiamento,



ANFIA-Aftermarket continua a essere un punto di riferimento per le aziende associate. Stiamo ampliando i servizi, come il nuovo cockpit per l'analisi dei dati e un futuro studio sulla distribuzione ricambi. Il mio obiettivo resta rafforzare la rappresentanza e offrire strumenti utili e aggiornati per affrontare le sfide del settore.

Il mio auspicio per il futuro, oltre ad un ulteriore allargamento

della base associativa, per accrescere la nostra rappresentanza, è riuscire a soddisfare e, dove possibile, ad anticipare, le esigenze delle nostre aziende, restando sempre al passo con i tempi che cambiano nell'offerta di servizi e di opportunità di confronto che costituiscono il vero valore aggiunto della membership ANFIA", ha dichiarato Massimo Pellegrino, coordinatore di ANFIA-Aftermarket.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)

17 Giugno 2025



(Teleborsa) – Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa 5 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 41,5 milioni per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di approfondimento di Anfia sul trade automotive in Italia.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da Giappone (5,2%) e Cina (1,8%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a

completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(Foto: CHUTERSNAP on Unsplash)

LEGGI ANCHE

Energia, l'Italia accorcia distanze su UE ma oneri e tasse annullano effetto su prezzi

ECONOMIA — 17 Giugno 2025

NPE, Crif: stock in calo del 3,1% nel 2024 e più strategia nel mercato del credito

FINANZA — 17 Giugno 2025



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

AUTO, ANFIA: NEL 1° TRIMESTRE IN CALO SIA IMPORT (-5,9%) CHE EXPORT (-9,4%)

teleborsa



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'**import di autoveicoli nuovi** in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle **autovetture**, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei **veicoli industriali** cala del -10,3%. Anche l'**export** in valore risulta

in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa **5 miliardi di Euro** per le autovetture e positivo di circa **41,5 milioni** per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di approfondimento di [Anfia](#) sul trade automotive in Italia.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei** (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da **Giappone** (5,2%) e **Cina** (1,8%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(Foto: CHUTTERSNAPO on Unsplash)

(TELEBORSA) 17-06-2025 12:26



Martedì 17 Giugno 2025, ore 13.00



teleborsa

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

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

[Home Page](#) /
 [Notizie](#) /
 Auto, **Anfia** nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)

Auto, **Anfia**: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)

Economia 17 giugno 2025 - 12.26



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei **veicoli industriali** cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa **5 miliardi di Euro** per le autovetture e positivo di circa **41,5 milioni** per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di approfondimento di **Anfia** sul trade automotive in Italia.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei** (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da **Giappone** (5,2%) e **Cina** (1,8%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(Foto: CHUTTERSAP on Unsplash)

Condividi



Argomenti trattati



[Stati Uniti \(73\)](#) ·
 [Germania \(35\)](#) ·
 [Giappone \(47\)](#) ·
 [Cina \(102\)](#) ·
 [Spagna \(22\)](#) ·
 [Francia \(27\)](#)

Altre notizie




- ▶ ISTAT, crolla l'export verso l'area extra UE
- ▶ Export, nel primo trimestre 2025 crescita guidata dalle regioni del Centro e del Nord-Est
- ▶ Giappone, prezzi produzione in frenata a maggio
- ▶ Germania, prezzi import in calo più delle attese ad aprile
- ▶ Bankitalia, quotazioni case in aumento nel 1° trimestre
- ▶ Gran Bretagna, PIL aprile si contrae più del previsto

Seguici su Facebook



Facebook

Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)

Teleborsa (Teleborsa) - Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso  l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa 5 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 41,5 milioni per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di approfondimento di **Anfia** sul trade automotive in Italia. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da Giappone (5,2%) e Cina. Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni. (Foto: CHUTTERSNAPE on Unsplash)

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)

TELEBORSA

 Pubblicato il 17/06/2025
 Ultima modifica il 17/06/2025 alle ore 12:26

cerca un titolo



Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'**import di autoveicoli nuovi** in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle **autovetture**, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei **veicoli industriali** cala del -10,3%. Anche l'**export** in

valore risulta in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa **5 miliardi di Euro** per le autovetture e positivo di circa **41,5 milioni** per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di approfondimento di **Anfia** sul trade automotive in Italia.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei** (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da **Giappone** (5,2%) e **Cina** (1,8%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(Foto: CHUTTERSAP on Unsplash)

LEGGI ANCHE

22/05/2025



Auto, Anfia: nel primo bimestre in calo sia import (-8,4%) che export (-9,5%)

29/04/2025

Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giù del 20,9%

16/05/2025

USA, prezzi import/export in aumento ad aprile

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

17/06/2025

ISCC Fintech, Websim abbassa target price: margini da ricalibrare

17/06/2025

Desertificazione, Ventura (OICE): "Prevenzione e infrastrutture resilienti per futuro sostenibile"

17/06/2025

Piazza Affari: performance negativa per Banca Popolare di Sondrio

17/06/2025

F★RTUNE
TIRES

MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici



TRUCK by
PNEUSNEWS



TRUCK

17 Giugno 2025 di Lucia Tonini

Paolo Marini nominato presidente della sezione Autobus di Anfia



IL VIAGGIO
HA INIZIO
Scopri di più



Nel quadro della nuova Governance di **ANFIA**, Paolo Marini, Amministratore Delegato di Tecnobus, è stato nominato Presidente della Sezione Autobus dell'Associazione per il triennio 2025-2027.

Come tutta l'industria automotive, anche il settore del trasporto pubblico su gomma sta vivendo un'importante fase di trasformazione, chiamato da un lato a raggiungere gli ambiziosi obiettivi europei – come il 100% di autobus urbani elettrici entro il 2035 – e dall'altro a fronteggiare un mercato altalenante, che negli ultimi mesi, com'era prevedibile una volta conclusa la forte iniezione di risorse del PNRR, ha visto un importante calo della domanda.

Nonostante l'incertezza del contesto, la filiera italiana dell'autobus continua ad investire nelle nuove tecnologie, in particolare nell'elettrico e nell'idrogeno, evidenziando una chiara tendenza verso soluzioni di trasporto più ecologiche, segno concreto della risposta dell'industria alla

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

crescente domanda di mobilità sostenibile.

“Desidero ringraziare gli Associati per la fiducia che mi è stata accordata e mi metto con piacere a disposizione di questa importante Sezione – ha affermato il Neo Presidente. Nell’attuale sfidante contesto, intendo proseguire nel lavoro di riposizionamento competitivo della filiera industriale italiana dell’autobus e di valorizzazione delle competenze innovative dei player che ne fanno parte, così da sfruttare al meglio le opportunità offerte dalla transizione energetica e, parallelamente, sostenere le nostre imprese in questo percorso. Di qui, l’importanza di condividere con le istituzioni nazionali ed europee la centralità del TPL nelle politiche di decarbonizzazione e di rafforzare la già buona collaborazione con le associazioni del Trasporto Pubblico”.

Paolo Marini succede ad Andrea Rampini, a cui ANFIA e le aziende associate rivolgono un sentito ringraziamento per l’impegno e il lavoro svolto a favore della rappresentanza della filiera produttiva italiana degli autobus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



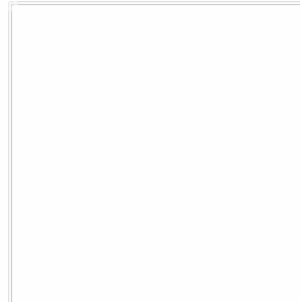
Anfia: focus sul mercato autobus italiano

18 Marzo 2015



Andrea Rampini nominato presidente della Sezione Autobus di ANFIA

21 Luglio 2023



Roberto Vavassori (Brembo) eletto alla presidenza di Anfia

10 Aprile 2012

PN La classifica dei produttori di pneumatici

Del rapporto n. 04/06/2025

| Posizione (anno precedente) | Azienda | Fatturato | | |
|-----------------------------|---------------------------------|-----------|----------|-----------|
| | | 2024 | 2023 | Variaz. % |
| 1. (1) | Michelin | 27.183,3 | 25.874,3 | 106,1% |
| 2. (2) | Bridgestone | 27.168,5 | 24.348,3 | 111,2% |
| 3. (3) | Goodyear | 18.171,1 | 18.171,1 | 100,0% |
| 4. (4) | Continental | 16.719,0 | 15.881,0 | 105,3% |
| 5. (5) | Pirelli | 6.773,3 | 6.773,3 | 100,0% |
| 6. (6) | Quantum Rubber Industries (QRI) | 5.142,5 | 4.817,2 | 106,8% |
| 7. (7) | Sumitomo | 4.142,5 | 4.142,5 | 100,0% |
| 8. (8) | Yokohama | 3.044,0 | 3.044,0 | 100,0% |
| 9. (9) | Sabot Group | 2.103,7 | 1.903,7 | 109,9% |
| 10. (10) | Yokohama | 1.847,1 | 1.847,1 | 100,0% |
| 11. (11) | Yokohama | 1.847,1 | 1.847,1 | 100,0% |
| 12. (12) | MRF Tyres | 2.027,8 | n.a. | n.a. |
| 13. (13) | Kumho Tyre | 2.958,1 | 2.822,0 | 104,8% |
| 14. (14) | Lighting Tire | 2.906,8 | 2.906,8 | 100,0% |
| 15. (15) | Giti Tire | 2.855,0 | n.a. | n.a. |
| 16. (16) | Apella Tyres | 2.836,0 | n.a. | n.a. |
| 17. (17) | Cheng Shin Tyres (Mitsui) | 2.834,1 | 2.834,1 | 100,0% |
| 18. (18) | Nasos Tire | 1.836,0 | n.a. | n.a. |
| 19. (19) | Stan Tire | 1.770,0 | 1.770,0 | 100,0% |
| 20. (20) | JK Tyre & Industries | 1.588,0 | n.a. | n.a. |

UPDATED 12.06.25

PneusNews.it
rivista online sul mondo dei pneumatici

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, Anfia: nel 1° trimestre in calo sia import (-5,9%) che export (-9,4%)



17 giugno 2025 - 12.31

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa 5 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 41,5 milioni per i veicoli industriali. È quanto emerge dal focus di approfondimento di Anfia sul trade automotive in Italia.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da Giappone (5,2%) e Cina (1,8%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 42.515 INV.

FTSE 100 8.835 -0,46%

FTSE MIB 39.320 -1,52%

Germany DAX 23.394 -1,29%

Hang Seng Index* 23.997,00 +0,81%

Nasdaq 19.701 INV.

Nikkei 225 38.445,00 +0,35%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(Foto: CHUTTERSAP on Unsplash)

1

1,16

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

powered by **teleborsa**

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDil VenerdÃ~Robinson

GEDİ NEWS NETWORK

La Stampa
HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News

QUOTIDIANI LOCALI

La Provincia Pavese
La Sentinella del Canavese

PERIODICI

Le Scienze
Limes

National Geographic

RADIO

DeeJay
Capital
m2o

INIZIATIVE EDITORIALI

In edicola
Biblioteca Digitale

PARTNERSHIP

LAB
MvMovies

AutoXY
Formula Passion
Sport.it

SERVIZI, TV E CONSUMI

Annunci
Ilmiolibro
Necrologie
Miojob
Enti e Tribunali
Meteo
Tvizap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

NETWORK LENA

Die WeltEl PaisGazeta WyborczaLe FigaroLe SoirTages AnzeigerTribune de Geneve



Notizie

Gian Basilio Nieddu il 17 Giugno 2025 0

VaiEnergy

Camion e bus elettrici: triplicano le vendite e Man ora li produce in serie

Listini

Camion, bus e mezzi da lavoro

Usato

camion elettrici
Premium

Youtube



4 min



Crescono le vendite di camion e bus elettrici nei primi cinque mesi del 2025. Da gennaio a maggio sono aumentati del 218,7% le immatricolazioni di camion elettrici, crescono anche gli autobus a batteria: +69,2%. Sono i numeri elaborati e diffusi da **Anfia**. E Man, ha venduto 700 e-Camion, annuncia la produzione in serie a Monaco.



Il camion elettrico eActros 600

Camion elettrici crescono le vendite anche senza Incentivi

Il differenziale di prezzo tra mezzi termici ed elettrici è rilevante, **supera anche i 100mila euro**, ma negli ultimi cinque mesi è cresciuto, in percentuale anche se la distanza in termini assoluti resta rilevante, il numero di camion elettrici immatricolati. Questi i numeri: **341 contro i 107 del 2024** che corrisponde a una variazione positiva del 218,7%.

Sulla crescita incidono operazioni come quella della Lidl e i suoi 30 nuovi camion a batteria, [ne abbiamo scritto qui](#), che permettono di cambiare i numeri del settore a livello nazionale. Incide anche l'avvio dei primi hub dedicati ai camion che molto difficilmente, anche per questioni di spazio, riescono a parcheggiare sugli stalli riservati alle auto.

Il primo taglio del nastro a Mantova ([leggi qui](#)). Le case costruttrici, come Tesla e altri (non tutti) nell'automotive, si sono poste il **problema della ricarica** e investito risorse per offrire il servizio. Anche ad un costo compatibile con il cambio di alimentazione: **meno di 40 centesimi**. Una tariffa concorrenziale rispetto alle auto.



Bolzano propone sconti ai pedaggi. Crescono gli ibridi

Ricordiamo anche l'iniziativa del **presidente della Provincia di Bolzano** che propone al collega austriaco sconti sui pedaggi per i camion elettrici ([leggi](#)). Qualcosa si muove anche su altre alimentazioni più sostenibili.

«Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi cinque mesi dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,6% (era del 2% a gennaio-maggio 2024), per un totale di 199 unità, mentre gli autocarri **elettrici e ibridi** gasolio/elettrico rappresentano il 2,9% del totale (lo 0,8% a gennaio-maggio 2024)»

Vanno forte anche gli autobus elettrici (+69,2%)



I nuovi autobus elettrici a Vicenza

Bene i camion, altrettanto gli autobus elettrici: 335 le unità immatricolate rispetto ai 198 del 2024. Un balzo del +69,2%.

Vediamo l'analisi di [Anfia](#): «La quota di mercato degli autobus alimentati a gas è del 20,9% a gennaio-maggio 2025 (contro il 18,6% dei primi cinque mesi del 2024), mentre gli **elettrici, ibridi** gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il **24,1%** (21,4% a gennaio-maggio 2024)».

Sui numeri degli autobus pesano i finanziamenti dell'Unione europea grazie ai fondi Pnrr del programma Green Deal e sono tantissimi i bandi, [qui alcuni delle ultime settimane](#), e ci sono città come [Milano, Torino e Genova](#) dove circola più della metà dei bus elettrici ma anche [Cagliari dove entro il 2026 l'80% della flotta sarà elettrica](#).

Insomma il settore più maturo **della mobilità elettrica è quello relativo agli autobus urbani**. Sui camion ci sono dei significati passi avanti.

Man inaugura a Monaco la produzione in serie

Al boom degli e-Camion segue l'annuncio della produzione in serie dei camion elettrici da parte di MAN. Il Ceo **Alexander Vlaskamp** e **Michael Kobriger**, membro del Consiglio di Amministrazione per Produzione e Logistica, insieme a Manfred Weber, Europarlamentare e Presidente del PPE, hanno dato il via ufficiale alla produzione nello stabilimento di Monaco. Da ora in poi, i camion elettrici e diesel verranno prodotti tramite un processo completamente **integrato sulla stessa linea**.



Da sinistra a destra: Il Direttore della Produzione di MAN, Michael Kobriger, insieme a Manfred Weber, membro del Parlamento Europeo e Presidente del PPE, e al CEO di MAN, Alexander Vlaschka

Alexander Vlaschka: «L'avvio della produzione in serie dei nostri camion elettrici è un evento storico. Il futuro di MAN inizia ora, in questo preciso istante. Il fatto che possiamo produrre camion elettrici sulla stessa linea dei nostri modernissimi camion diesel ci offre anche una grande flessibilità e aumenta l'efficienza produttiva».

Un investimento da 400 milioni

«Abbiamo investito quasi 400 milioni in ricerca e sviluppo per offrire la nostra gamma di camion anche con trazione elettrica a batteria. Questa va da 12 a 50 tonnellate e copre tutto, dai veicoli per la **raccolta rifiuti ai camion per il trasporto a lungo raggio**. Puntiamo a consegnare i primi 1.000 camion elettrici entro la fine dell'anno».

Manfred Weber ha aggiunto: «Innovazione e tecnologia non sono solo la chiave del successo economico europeo e della competitività internazionale, ma sono anche fondamentali per conciliare gli obiettivi della politica economica e climatica. Con il suo eTruck, MAN guida il cambiamento e mostra come il trasporto merci possa diventare più sostenibile».

Le vendite di Man: 700 camion elettrici

Prima dell'avvio della produzione in serie, MAN aveva già prodotto circa **200 camion elettrici pre-serie** e li aveva consegnati ai clienti. Questi veicoli hanno già percorso circa due milioni di chilometri sulle strade europee, alcuni con tragitti giornalieri **fino a 850 km** e un consumo medio molto basso di 97 kWh per 100 km. MAN ha ricevuto circa 700 ordini per i camion elettrici.

MAN propone anche una linea completa di autobus elettrici, prodotti nello stabilimento polacco di Starachowice, ed è stato anche il primo produttore europeo a presentare un **autobus turistico elettrico ad Ankara**. Al momento, nelle città europee sono in funzione oltre **2.500 autobus MAN** elettrici. Come per i camion, anche le batterie del nuovo model year saranno realizzate a Norimberga, nello stabilimento produttivo in cui MAN ha **investito 250 milioni**.

- **LEGGI** anche *"Auto elettrica: senza un piano del governo, produzione dimezzata al 2030"* e guarda la VIDEO intervista ad Andrea Boraschi (T&E)

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

– Iscriviti alla [Newsletter](#) e al nostro canale [YouTube](#) –

[Camion a batteria](#)[Manricarica autobus elettrici](#)

[Gian Basilio Nieddu](#) il 17 Giugno 2025

[Camion, bus e mezzi da lavoro](#)

Scrivi un commento

<

ARTICOLO PRECEDENTE

Maranà -Tha, dove ricarica e campeggio sono a offerta libera

Mondo Business Il futuro dell'automotive

Il magazine economico domani in edicola gratis per i lettori de 'La Provincia'

■ **CREMONA** Domani in edicola, in omaggio con il quotidiano La Provincia, torna Mondo Business, il magazine che analizza l'economia reale con uno sguardo attento al territorio e alle grandi sfide del nostro tempo. Mondo Business offre ai lettori un'inchiesta completa, documentata e attuale, uno strumento utile a capire dove sta andando uno dei settori più strategici per l'economia italiana: al centro dell'edizione di giugno c'è la crisi che sta attraversando il settore dell'automotive, raccontata in una cover story approfondita e ricca di testimonianze esclusive. Il dossier affronta uno dei temi più urgenti per l'industria italiana: il futuro dell'automobile tra mercato in difficoltà, transizione ecologica, nuove tecnologie e normative europee sempre più stringenti in tema di emissioni. Una trasformazione epocale che sta mettendo in discussione intere filiere produttive e milioni di posti di

lavoro in tutta Europa. Ad analizzare la situazione sono protagonisti di primo piano del settore. Tra questi, **Roberto Vavassori**, presidente di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), che evidenzia i nodi critici dell'attuale contesto normativo; **Guido Guidesi**, assessore regionale allo Sviluppo economico e presidente dell'ARA (Alleanza delle Regioni dell'Automotive), che parla delle ricadute sui territori e delle strategie per reagire; **Massimiliano Salini**, europarlamentare di Forza Italia, che offre uno sguardo dall'interno delle istituzioni europee e infine **Francesco Buzzella**, presidente di Federchimica, che sottolinea l'intreccio profondo tra industria chimica e mobilità. Nel magazine grande spazio anche ai veri protagonisti del mercato: i concessionari. Quattro dei gruppi più rappresentativi della provincia di Cremona condividono esperien-

ze, numeri e previsioni sul futuro dell'auto tra incertezze e timidi segnali di ripresa. Non manca un approfondimento sui carburanti del futuro: biocarburanti, elettrico e soluzioni alternative, tra opportunità e limiti tecnologici e infrastrutturali. E spazio anche alle imprese, industriali e artigiane, la cui attività è strettamente connessa al settore dell'automotive. Come di consueto una sezione del magazine è la vetrina dedicata alle associazioni. In questo numero molto importante il focus sull'Associazione Industriali che nei giorni scorsi è data un nuovo presidente: **Maurizio Ferraroni** ha raccolto il testimone lasciato da **Stefano Allegri**. Mentre CNA punta l'attenzione su alcuni servizi per gli associati, la Libera Artigiani di Crema presenta una sua impresa. La nuova sede inaugurata a Casalmaggiore e la Giornata del latte sono i temi affrontati dalla Libera Agricoltori Cremonesi.



La copertina del numero di giugno



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Dall'ibrido all'elettrico la carica dei nuovi motori

A maggio quasi dimezzate le immatricolazioni di vetture diesel in Piemonte e Valle d'Aosta
Triplicano le auto green, tornano a salire anche i modelli a gpl

di MASSILIANO SCIULLO

3 a pagina 15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Ibrido, gpl o elettrico la carica dei nuovi motori

Ibrido, gpl, ma anche un po' di elettrico. Le motorizzazioni più innovative sembrano ritagliarsi sempre più spazio nel mercato automobilistico piemontese. Secondo gli ultimi dati del ministero dei Trasporti (elaborate da Anfia), maggio lancia segnali piuttosto evidenti.

Basti pensare che, rispetto allo stesso mese dell'anno prima, le vetture con motorizzazione ibrida sono passate da 6916 a 9207. In crescita anche le vetture alimentate a gpl, che da 954 sono salite a 1628. Altrettanto significativo il balzo delle immatricolazioni di vetture elettriche, che sono passate da 288 a 789. Quasi triplicate, insomma.

Tendenza decisamente diversa per le motorizzazioni endotermiche tradizionali. La benzina si muove ma di poche unità, passando da 4299 a 4694 vetture. Il diesel invece inchioda e scende da 3253 a 1871 immatricolazioni: quasi dimezzato. Coerente al quadro, infine, la crescita delle vetture plug in, che da 415 sono salite a 700 nel solo maggio.

Che non si tratti di un'eccezione, viene confermato dai numeri che prendono in considerazione i primi cinque mesi dell'anno. Anche in questo caso le motorizzazioni tradizionali sembrano in affanno: le vetture

I NUMERI

820

Le vetture green

Sono le auto elettriche immatricolate a maggio in Piemonte e Valle d'Aosta: quasi il triplo rispetto alle 309 dello stesso mese del 2024

1.871

Scivolare diesel

A maggio sono state messe su strada 1.871 auto a gasolio, quasi la metà se confrontate alle 3.278 di un anno fa. I motori benzina sono invece passati da 4.495 a 4.849

9.326

Propulsori misti

Le ibride benzina-elettrico immatricolate a maggio sono state circa 2.300 in più rispetto allo stesso mese di un anno fa: è in assoluto il tipo di motore più venduto. In crescita anche le vetture a Gpl, passate da 964 a 1.636 nell'arco di 12 mesi.

a benzina salgono da 23.022 a 25.230. Il diesel fa decisamente peggio, calando da 12.871 a 8.472. Stabili invece le vetture alimentate a gpl, che da 6142 passano a 6302, mentre quelle elettriche mostrano una crescita più netta: da 1116 a 3489. In aumento (moderato) anche le vetture plug in, che salgono da 1538 a 2459. Ma il salto più consistente è senza dubbio quello delle ibride, che nel giro di un anno sono passate da 33.972 a 44.467.

Se però si va a caccia di certezze, eccole alla voce "modelli più venduti". Ancora una volta a svettare è la Fiat Panda, che può vantare a maggio 2305 immatricolazioni. Alle sue spalle la Peugeot 208 e la Jeep Avenger, che però non tentano nemmeno di sfidare la capolista: i loro numeri, infatti, si fermano rispettivamente a 1207 e 1106 esemplari messi su strada. Un dominio che si estende a quasi tutte le province piemontesi. Fa eccezione Asti, con la Renault Symbioz e addirittura anche la Dacia Duster a relegare la Panda al terzo posto. Si "ribella" anche Vercelli, che invece ai primi posti mette due Suzuki (Swift e Vitara), seguite dalla Toyota Yaris. La Panda, qui, è addirittura ottava. — **M.SCI.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il trend
Il noleggio traina il mercato

alle pagine 14 e 15

Maggio ha il segno più il noleggio trascina le immatricolazioni

Altro mese in positivo per il mercato dell'auto piemontese e aostano
Bene le province di Torino, Alessandria e Asti, calano le altre

di MASSIMILIANO SCIULLO

Ancora un'accelerata per il settore auto in Piemonte. Nonostante le difficoltà che il comparto sta incontrando a livello produttivo, i numeri del ministero dei Trasporti (rielaborati da Anfia) confermano anche per maggio un aumento piuttosto consistente delle immatricolazioni in tutta la regione. Si parla di 18.875 vetture immesse su strada, a fronte delle 16.127 dello stesso mese dell'anno precedente.

Così come capitato anche nelle rilevazioni precedenti, però, è sempre Torino con la sua provincia a recitare la parte del leone: il capoluogo piemontese, infatti, sale dalle 12.087 immatricolazioni di un anno fa alle attuali 14.871, andando di fatto a generare la quasi totalità della spinta verso l'alto delle statistiche. Sono invece gli altri territori piemontesi a continuare a zoppicare, tra riduzioni e aumenti, anche se piuttosto limitati in valore assoluto.

Un esempio è quello della provincia di Cuneo, che diminuendo la presenza di immatricolazioni a maggio rischia addirittura di scendere sotto quota mille: da 1139 è scivolata a 1063. Cali anche per Vercelli (che da 319 scende a 298), per Verbania (da 296 a 289) e Novara, che passa da 789 a 759. In diminuzione anche la provincia di Biella, che passa da 309 a 301 immatricolazioni nel mese, mentre le uniche altre due aree regionali che mostrano un impulso positivo sono la provincia di Alessan-

dria (salita da 842 a 886 unità) e quella di Asti, che passa da 346 a 408.

A conferma del fatto che si tratti di una tendenza ormai piuttosto consolidata, ci sono i numeri "cumulativi" di Anfia, ovvero quelli che riguardano i primi cinque mesi del 2025. Anche in questo caso il numero di vetture immatricolate in Piemonte è in deciso aumento, ma il contributo arriva praticamente da una sola zona della regione. Si passa infatti da 78.678 messe su strada a 90.428. Ma anche qui la quasi totalità della spinta si limita al Torinese, che rispetto ai primi cinque mesi del 2024 passa da poco meno di 57mila a 70.496. Allargando l'orizzonte a tutta la regione, ecco che si ritorna a osservare una situazione stagnante nelle altre province: Vercelli cala da 1702 a 1472, Verbania da 1493 a 1436, mentre Novara flette da 4221 a 3878. Giù anche la provincia di Cuneo, che passa da 6079 a 5353, così come Biella (da 1702 a 1599), Asti (1857) e Alessandria, che passa da 4596 a 4337.

Tra i "motori" che tornano a spingere le immatricolazioni delle vetture, peraltro, il noleggio sembra ormai stabilmente quello più efficace: sia nel singolo mese che nei primi cinque, infatti, si nota una forte crescita di questa voce: solo a maggio si è passati da 5.537 a 0936 vetture immatricolate per questa finalità, così come nel corso dei cinque mesi l'effetto moltiplicatore è stato evidente, passando da 27192 a 47586 esem-

plari. I privati appaiono invece in lieve flessione, in entrambi gli archi temporali: da 6170 a 6029 in un mese e da 33733 a 31207 da inizio anno. Situazione simile anche per chi si trova a chiudere il gruppo: le società, che sono passate da 4807 immatricolazioni nel singolo mese a 4155 e da 19689 a 13502 nei cinque mesi.

Ma cosa viene immatricolato più spesso, in termini di segmento? Secondo i dati Anfia, la voce più ricorrente a maggio è stata quella legata ai Suv (10.688), che hanno staccato decisamente le utilitarie, ferme a 6784 e in lievissimo calo rispetto a un anno prima. Sull'arco dei cinque mesi la differenza appare meno marcata: 44.337 suv e 40.262 utilitarie in tutto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MERCATO DELL'AUTO A MAGGIO

Vetture immatricolate

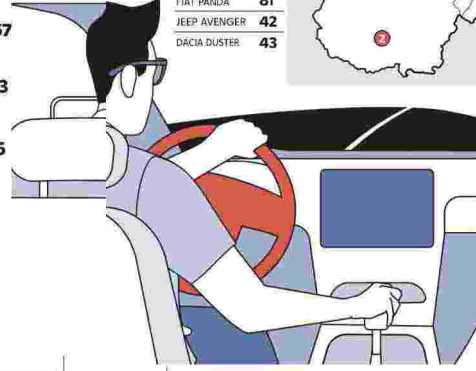
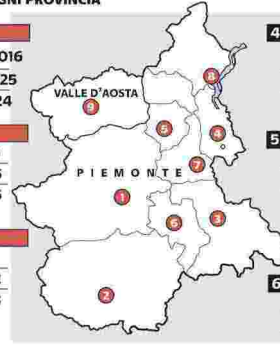
| | Maggio 2024 | Maggio 2025 |
|-------------------------|-------------|-------------|
| 1 PIEMONTE | 16.127 | 18.875 |
| 2 ALESSANDRIA | 842 | 886 |
| 3 ASTI | 346 | 408 |
| 4 BIELLA | 309 | 301 |
| 5 CUNEO | 1.139 | 1.063 |
| 6 NOVARA | 789 | 759 |
| 7 TORINO | 12.087 | 14.871 |
| 8 VERBANIA | 296 | 289 |
| 9 VERCELLI | 319 | 298 |
| 10 VALLE D'AOSTA | 387 | 345 |

LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

| | | |
|-------------------|---------------------|-------|
| FIAT | FIAT PANDA | 2.305 |
| PEUGEOT | PEUGEOT 208 | 1.207 |
| Jeep | Jeep AVENGER | 1.106 |
| FIAT | FIAT 600 | 892 |
| CITROEN | CITROEN C3 | 857 |
| PEUGEOT | PEUGEOT 2008 | 753 |
| PEUGEOT | PEUGEOT 3008 | 666 |
| CITROEN | CITROEN C5 AIRCROSS | 439 |
| ALFA ROMEO | ALFA ROMEO JUNIOR | 361 |
| ALFA ROMEO | ALFA ROMEO TONALE | 352 |

LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

| | |
|----------------------|---|
| 1 TORINO | FIAT PANDA 2.016 PEUGEOT 208 1.125 JEEP AVENGER 924 |
| 2 CUNEO | FIAT PANDA 75 JEEP AVENGER 45 DACIA SANDERO 45 |
| 3 ALESSANDRIA | FIAT PANDA 81 JEEP AVENGER 42 DACIA DUSTER 43 |
| 4 NOVARA | FIAT PANDA 35 DACIA DUSTER 27 TOYOTA YARIS 24 |
| 5 BIELLA | FIAT PANDA 34 DACIA SANDERO 20 JEEP AVENGER 12 |
| 6 ASTI | RENAULT SYMBIOZ 63 DACIA DUSTER 13 FIAT PANDA 12 |
| 7 VERCELLI | SUZUKI SWIFT 15 SUZUKI VITARA 13 TOYOTA YARIS 12 |
| 8 VERBANIA | FIAT PANDA 22 JEEP AVENGER 17 DACIA SANDERO 12 |
| 9 AOSTA | MG MOTOR ZS 51 PEUGEOT 208 31 PEUGEOT 2008 19 |



Lieve flessione per gli acquisti da parte di privati e imprese
Scatto in avanti dei Suv che arrivano quasi a doppiare le utilitarie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto

Dall'ibrido all'elettrico la carica dei nuovi motori

Un'immagine che mostra un'auto ibrida con i cavi di ricarica collegati.

ORLANDO MALGRE: PER IL MONDO AUTOMOTIVE

Maggio ha il segno più il noleggio trascina le immatricolazioni

Un grafico a linee che mostra i dati di mercato.

torino auto

Ibrido, gpl o elettrico la carica dei nuovi motori

NUOVA GRANDE PANDA LIFE IS FUNDAMENTAL

PROMO ESTATE

DUE IN UNO

torino auto

089849



MENU

PneusNews.it

rivista online sul mondo dei pneumatici



NOTIZIE

20 Giugno 2025 di Ludovico Bencini

Anfia: focus Italia Trade Automotive marzo 2025



Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo trimestre del 2024, del -16,4%; il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del -31,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del -9,4%. Il saldo è negativo per circa -5,0 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 41,50 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo trimestre del 2025, il 62,8% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (19,5%), seguiti da Giappone (5,2%) e Cina (1,8%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -7,9%, che l'export, del -5,9%, con un saldo positivo di circa 1,68 miliardi di euro (era di 1,69 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 78,2% del valore dell'import e il 80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 16,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,1% del totale.

Per quel che riguarda la **gomma**, nel periodo gennaio-marzo 2025 crescono sia l'import che l'export rispetto allo stesso periodo 2024: 0,67 miliardi l'import, 0,49 l'export, rispetto a 0,59 e 0,48 miliardi di un anno fa.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,7% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

[Scarica il report](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Altri articoli che potrebbero interessarti



ANFIA Focus Italia Trade Automotive: Export pneumatici a +5,9% nel periodo gennaio-agosto. Import a -3,5%

28 Novembre 2024



A dicembre 2024 l'indice della produzione dell'industria automotive italiana registra il peggior risultato dell'anno appena trascorso: -36,6%

13 Febbraio 2025



Febbraio a -6,9% per la produzione dell'industria automotive in Italia

15 Aprile 2019

L'EDITORIALE

di Luca Puerari

Crisi dell'auto Tra sfide e ritardi il tempo stringe



Negli ultimi anni il settore automotive ha dovuto affrontare una serie di sfide epocali che ne hanno messo alla prova la solidità strutturale e la capacità di adattamento. L'emergenza pandemica, la crisi globale dei semiconduttori, la carenza di materie prime e le interruzioni nelle catene di fornitura hanno rappresentato un duro banco di prova per l'intero comparto. A queste si aggiungono nuove pressioni legate alla sostenibilità ambientale, alla necessità di ridurre le emissioni di carbonio e all'adozione di tecnologie green. Eppure, nonostante la retorica ottimistica sulla transizione ecologica, il passaggio all'elettrico in Europa - e in particolare in Italia - fatica a decollare, generando incertezze, criticità industriali e gravi ricadute occupazionali.

Dopo il crollo registrato nel 2020 a causa della pandemia, il settore automotive non ha più recuperato i volumi di vendita pre-crisi. In Italia, nonostante una parziale ripresa nel biennio successivo, la produzione industriale nel comparto automobilistico è tornata a calare. Anche a livello europeo, le vendite di auto nuove rimangono ben al di sotto dei livelli del 2019, segnale che la domanda non ha ancora recuperato del tutto, complice anche un clima di incertezza economica e inflazione elevata.

La transizione verso l'elettrico, indicata come la strada obbligata per l'automotive del futuro, si sta rivelando più complessa del previsto. Le vendite di veicoli elettrici non stanno crescendo ai ritmi sperati, soprattutto in mercati come quello italiano, dove la penetrazione dei veicoli a batteria è ancora molto contenuta rispetto ad altri Paesi europei. A frenare la diffusione ci sono molteplici fattori: il costo elevato dei veicoli elettrici, la scarsa capillarità della rete di ricarica (anche se da questo punto di vista qualcosa si sta muovendo), l'au-

tonomia percepita ancora insufficiente e, non da ultimo, il progressivo taglio agli incentivi statali.

L'Unione Europea ha fissato obiettivi ambiziosi per il settore: lo stop alla vendita di veicoli a combustione interna entro il 2035 è il punto cardine del Green Deal europeo. Ma queste politiche, se da un lato rispondono all'urgenza climatica, dall'altro stanno generando un acceso dibattito. I costruttori denunciano un approccio troppo rigido e poco pragmatico, che rischia di penalizzare la competitività dell'industria europea rispetto ai colossi cinesi, oggi leader nella produzione di veicoli elettrici a basso costo. Le critiche più forti arrivano da Paesi con un importante tessuto manifatturiero come Italia e Germania. In particolare, il sistema industriale italiano, composto in gran parte da PMI e fornitori specializzati, rischia di essere travolto da una transizione troppo rapida, senza una rete di protezione adeguata. Secondo stime industriali, migliaia di posti di lavoro sono a rischio se non verranno messe in campo politiche attive per la riconversione professionale e industriale.

Il futuro dell'automotive sarà certamente elettrico, connesso, autonomo e sostenibile. Ma perché questa visione diventi realtà, è necessario un cambio di passo concreto. Servono investimenti mirati nelle infrastrutture di ricarica, un quadro normativo stabile, incentivi coerenti e duraturi, ma soprattutto una strategia industriale europea che metta al centro l'occupazione, la competitività e la sovranità tecnologica. L'Europa - e l'Italia in particolare - devono evitare che la transizione green si trasformi in una desertificazione industriale. La sfida non è solo ecologica, ma anche sociale ed economica. E il tempo per agire si sta rapidamente esaurendo, come ricordano in due interviste che potrete leggere in questo magazine l'assessore regionale allo Sviluppo economico Guido Guidesi e il presidente dell'ANFIA Roberto Vavassori.

di Luca Puerari

«Servono una transizione pragmatica e una politica industriale europea»

INTERVISTA A ROBERTO VAVASSORI

Appello del presidente dell'ANFIA

«Neutralità tecnologica e un convinto sostegno alla riconversione produttiva»

Il presidente di ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - **Roberto Vavassori**, fa il punto sullo stato di salute del settore automotive in Italia e in Europa, in un momento cruciale segnato dalla transizione ecologica e da tensioni geopolitiche. Tra criticità strutturali e opportunità tecnologiche, emerge l'urgenza di una strategia industriale chiara e sostenibile.

Presidente Vavassori, qual è oggi lo stato di salute del settore automotive in Italia e in Europa? Quali sono i principali segnali di criticità e quali, se ci sono, quelli di ripresa?

«Stiamo vivendo una fase di instabilità e forte cambiamento per effetto non solo del percorso di decarbonizzazione della mobilità intrapreso dall'UE, ma anche dell'influenza di fattori geopolitici e di politiche industriali che hanno trasformato il posizionamento globale dei vari player del settore. Del resto, il mercato dell'auto attraversa quasi ovunque un momento di inerzia, con l'eccezione dell'Asia, dove la Cina è il Paese trainante i cui produttori di autoveicoli stanno conquistando quote anche in Europa. Le principali criticità derivano da una transizione ecologica tracciata dalle istituzioni europee senza tener conto di una serie di elementi centrali, dai consumatori e le loro esigenze, a fattori abilitanti come una pianificazione attenta e razionale dello sviluppo infrastrutturale e dell'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili, alla disponibilità di tecnologie alternative all'elettrico puro, come i biocarburanti e in generale i vettori energetici a bassa impronta carbonica. Sicuramente la ripresa passa anche da una revisione di questo percorso, che dovrebbe avviarsi a breve, visto che la clausola di revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo quarto trimestre 2025. Altri fattori critici sono la sovracapacità produttiva ormai strutturale dell'UE, solo in parte superabile con l'attrazione di nuovi investimenti esteri e

con il rinnovo della gamma dei prodotti da parte dei Costruttori già insediati, oltre che con un coordinato piano di rinnovo del parco veicolare che possa spingere la domanda focalizzando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa.

Quali sono secondo lei le principali difficoltà strutturali che frenano la competitività della filiera automobilistica italiana rispetto ad altri Paesi europei?

«In primis fattori come il costo dell'energia decisamente più elevato rispetto ad alcuni dei Paesi competitor, il maggior costo e la minore flessibilità del mercato del lavoro, la mancanza di un sostegno adeguato agli investimenti in upskilling e reskilling dei lavoratori. Per quanto riguarda la ricerca e sviluppo, che è il cuore di ogni piano di mantenimento e sviluppo della nostra filiera, la dimensione media delle nostre imprese, assai inferiore per numero di addetti e fatturati medi rispetto ai principali concorrenti europei, costituisce un ulteriore limite alla competitività».

Le normative europee sulle emissioni zero e sulla transizione elettrica stanno avendo un impatto forte sull'industria. Cosa pensa dell'attuale impostazione regolatoria? Ritiene che i tempi e le modalità siano compatibili con le capacità produttive e di adattamento delle imprese italiane?

«Le imprese italiane stanno investendo molto per allinearsi al dettato normativo, ma bisogna riconoscere che il vero problema che sta generando una perdita di competitività dell'UE nel settore automotive è il grave disallineamento tra le politiche climatiche, industriali e commerciali e l'assenza di una politica industriale settoriale per la transizione produttiva e la riconversione della catena di fornitura. L'industria è a favore degli obiettivi di decarbonizzazione ma è il percorso per raggiungerli a dover essere rivisto in maniera pragmatica e razionale, rinunciando ad un approccio mono-tecnologico in favore della neutralità tecnologica e conciliando la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale. Come ANFIA siamo dell'idea che anche il metodo di calcolo delle

emissioni vada ripensato in modo da non tracciare unicamente le emissioni allo scarico, bensì lungo tutto il ciclo di produzione e impiego dei carburanti. Questi ultimi sono, in definitiva, il vero oggetto della decarbonizzazione, indipendentemente da una poco condivisibile demonizzazione dell'una o dell'altra tecnologia veicolare».

La transizione ecologica rappresenta una sfida ma anche un'opportunità. Come può il settore evitare che diventi invece una crisi occupazionale e industriale? Quali sono le misure più urgenti da mettere in campo?

«Oltre a quanto già specificato sulla revisione della normativa, ritengo che sia importante sostenere e incentivare, oltre agli investimenti per la riconversione produttiva, la ricerca relativamente allo sviluppo di batterie di nuova generazione e al riciclo delle batterie, in modo da affrancare il più possibile l'Europa dalla dipendenza dal Far

East su questo tipo di prodotti e colmare i gap tecnologici del nostro continente. È indubbio, infatti, che la tecnologia dell'elettrico rimarrà il mainstream per il prossimo futuro, auspicabilmente insieme ad altre tecnologie in grado di dare un contributo ambientale importante. Inoltre, in generale serve incoraggiare le imprese italiane più in difficoltà nella direzione della diversificazione e della riconversione produttiva, ad esempio guardando a settori limitrofi come l'aerospazio - valutandone l'accessibilità in termini di adeguamenti normativi e certificazioni - e, in ultima istanza, è utile prevedere ammortizzatori sociali straordinari per le aziende che non riusciranno ad evitare una ristrutturazione».

L'Italia ha una forte tradizione nella componentistica. Qual è oggi il ruolo dell'industria italiana nella filiera automotive europea e come può essere rafforzato in questa fase di cambiamento tecnologico?

«La componentistica automotive italiana è uno dei fiori all'occhiello della nostra industria, essendo in grado di coprire tutti gli ambiti produttivi in cui si articola questa specifica filiera ed essendo riconosciuta a livello internazionale per la qualità dei prodotti e dei processi, la propensione all'innovazione e all'export - oltre vent'anni di bilancia commerciale positiva, con un saldo intorno ai 6 miliardi di euro l'anno - e la flessibilità e l'alto livello di servizio al cliente anche sui piccoli volumi. In questo momento storico, è importante puntare su un'innovazione tecnologica spinta, anche attraverso collaborazioni con centri di ricerca e università e su nuove

competenze e figure professionali (dai sistemi di ricarica all'elettronica avanzata)».

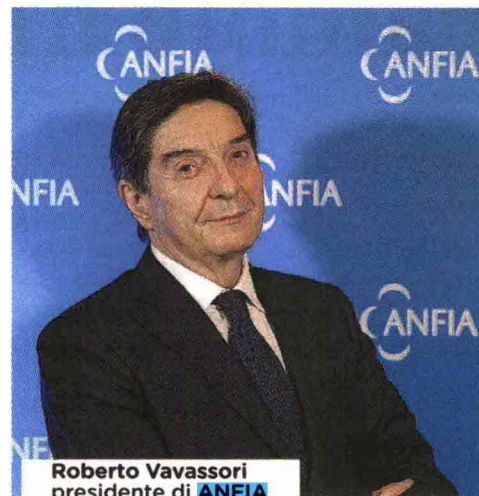
Guardando ai prossimi 2-3 anni, quali sono le prospettive più concrete per una ripresa del settore? Quali interventi servono, sia a livello nazionale che europeo, per favorire investimenti, innovazione e occupazione?

«Le prospettive sono incerte. Ci aspettiamo una crescita significativa della domanda di veicoli a basso impatto ambientale - ampliando il perimetro delle tecnologie per la decarbonizzazione della mobilità - solo se verrà introdotto un sistema di incentivazione della domanda a livello europeo, con la finalità, innanzitutto, di svecchiare un parco circolante auto dall'età media di oltre 12 anni. Questo potrebbe creare opportunità per le aziende italiane, sia nella produzione di veicoli, sia nelle tecnologie correlate».

COS'È ANFIA

Con oltre 520 aziende associate, **ANFIA** - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria in Italia. Nata nel 1912, ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle associate nei confronti delle istituzioni nazionali e internazionali e di provvedere alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative del comparto automotive.

«Urgenti investimenti in ricerca formazione e infrastrutture per evitare una crisi occupazionale e valorizzare il ruolo chiave della componentistica italiana»



Roberto Vavassori
presidente di **ANFIA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ITALIA

La fine dell'utilitaria

Alessandro Calvi, giornalista

23.6.2025



A1 Milano-Napoli, tratto Bologna-Firenze, 1962. (Archivio Storico Autostrade per l'Italia)

[Condividi](#) [Stampa](#) [Salva](#)

Facendo un confronto con i vecchi modelli della Fiat 500, il presidente della casa automobilistica Stellantis John Elkann ha osservato di recente che la versione attuale "sembra aver trascorso qualche settimana in palestra". Lo stesso si potrebbe dire per tutti o quasi i modelli presenti sul mercato. Secondo un report della rete di organizzazioni non governative Transport & Environment, per esempio, le auto stanno acquistando un centimetro in larghezza ogni due anni. E le auto che oggi consideriamo di media grandezza hanno dimensioni paragonabili a quelle di una berlina di alta gamma della metà degli anni ottanta come la Lancia Thema.

"Con la macchina è tutta un'altra cosa. Ti scambiano per una persona distinta", diceva la prostituta interpretata da Giulietta Masina nel film di Federico Fellini *Le notti di Cabiria*. Era la fine degli anni cinquanta, gli anni del miracolo economico. Attorno all'auto, all'utilitaria specialmente, si andava costruendo il volto nuovo di un paese uscito a pezzi dalla guerra. Settant'anni dopo, l'utilitaria - tra gli oggetti più autenticamente popolari della cultura nazionale - è di fatto scomparsa dalla scena. Altre auto dominano oggi le strade. Sono decisamente più ingombranti. E raccontano tutta un'altra storia.

Il fenomeno è testimoniato dai dati sulle immatricolazioni messi a disposizione dall'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae) e da quelli sulle dimensioni dei veicoli, dichiarati dai produttori o ricavati dalle tabelle del mensile Quattroruote. Incrociandoli, si nota che questo processo di ingigantimento ha riguardato le auto di ogni tipo non solo quelle di grossa cilindrata. In quasi tutte le categorie, i cinque modelli più venduti nell'aprile del 2025 sono più grandi dei primi cinque del 2014.

Leggi anche

La macchina infernale

Alle stesse conclusioni si arriva anche analizzando la storia di alcune tra le auto che hanno avuto più successo negli ultimi decenni. La Volkswagen Golf, per esempio, in cinquant'anni si è allungata di quasi 60 centimetri. La Citroen C3 dal 2002 a oggi di centimetri ne ha guadagnati una ventina. Il caso più interessante però è quello della Fiat Panda, l'utilitaria per antonomasia in Italia. Quando uscì, nel 1980, non raggiungeva i tre metri e quaranta centimetri. Quella in vendita oggi tocca i tre metri e sessantacinque e ha una versione chiamata Pandina perché la Stellantis ha appena messo in commercio anche la Grande Panda, che sfiora i quattro metri e passa dalla categoria delle auto più piccole a quella superiore. Questa circostanza racconta con particolare evidenza anche un altro fenomeno che da tempo si è fortemente sviluppato insieme all'ingigantimento: i cosiddetti *sport utility vehicle* - i SUV - si sono affermati come ideale di stile e forma delle auto perfino nella categoria delle utilitarie. Con conseguenze che è facile immaginare.

Il rapporto di Transport & Environment, per esempio, afferma che la larghezza media delle auto supera ormai i 180 centimetri, una misura fondamentale perché spesso è usata come riferimento per la larghezza del parcheggio su strada. Se non si entra in questa misura, come capita ormai a diversi modelli in commercio, si finisce per sottrarre pericolosamente spazio a chi si muove lungo la strada o sul marciapiede. Inoltre, le auto più grandi tendono a essere più alte, e le auto più alte sono più pericolose in caso di impatto con pedoni o ciclisti.

Roma, 19 novembre 1971. (Keystone/Hulton Archive/Getty Images)

Roberto Scacchi, responsabile mobilità di Legambiente, spiega inoltre che "auto così ingombranti hanno un peso notevole in termini di occupazione dello spazio pubblico, di emissioni e di consumo energetico. Hanno bisogno di più energia per muovere le ruote, anche se elettriche. Da questo punto di vista, un SUV elettrico è perfino un paradosso".

C'è poi "la questione del consumo di materie prime che aumenta con la produzione di auto più grandi e complesse, senza che", dice Scacchi, "ci sia un tentativo di

recuperarne almeno una parte nel realizzare le nuove. E la necessità di terre rare genera scenari geopolitici terrificanti” (l'estrazione e il commercio di questi minerali necessari alla produzione di batterie sono controllati da pochissimi paesi, tra cui la Cina). Infine, mentre crescevano le dimensioni, sono cresciuti anche i prezzi. Questo ha spinto gli italiani verso l'usato e verso auto sempre più vecchie, quindi più inquinanti e pericolose.

“Nel 2019 il prezzo medio di un'auto era di diciannovemila euro, nel 2025 è arrivato a trentamila”, afferma Gian Luca Pellegrini, direttore del mensile Quattroruote. “Naturalmente non siamo diventati tutti così ricchi da poterci permettere queste cifre. Ma ci sono almeno trecentomila italiani che prima compravano auto piccole e ora non le trovano più sul mercato”.

PUBBLICITÀ

Anche per questo, “l'attuale situazione è disastrosa”, come ha dichiarato Luca De Meo, fino a pochi giorni fa al vertice della Renault, in una recente intervista a Le Figaro concessa insieme a John Elkann. In un rapporto dell'autunno 2024 la Confindustria segnala un crollo della produzione in Italia del 34,7 per cento. Ma la dimensione della crisi la raccontano anche le notizie circolate in questi mesi su possibili licenziamenti di massa e chiusure di stabilimenti, come quelle annunciate dalla Volkswagen in Germania, per il momento rientrate.

Secondo il rapporto della Confindustria la transizione verde e la diffusione della tecnologia digitale hanno innescato un mutamento del settore. Questo significa che l'industria non si limita più alla “produzione dei soli veicoli ‘tradizionali’ a combustione interna” e alla “fornitura di servizi di trasporto”, ma va “verso una sempre maggiore integrazione con altri servizi”.

Siamo insomma nel bel mezzo di un cambiamento della natura industriale del settore. Una delle conseguenze è che le piccole auto da città diminuiscono, i SUV “compatti” aumentano e i prezzi salgono.

Milano, 1954. (Touring Club Italiano/Marka/Universal Images Group/Getty Images)

“All'origine di tutti questi processi c'è la transizione ecologica”, sostiene Pellegrini. Secondo il direttore di Quattroruote le auto diventano sempre più care perché i motori elettrici sono più complessi e non se ne vendono ancora abbastanza per “consentire margini di manovra nella definizione dei prezzi”. E per investire risorse sull'elettrificazione, continua, si è dovuto tagliare altrove, “a partire dalle risorse destinate alle auto più piccole”. Sono in molti a pensarla così. L'Unione europea, ha spiegato Elkann parlando con Le Figaro, “si è concentrata esclusivamente sulla questione delle nuove auto e sull'unico obiettivo dei veicoli a zero emissioni”.

Ma la decarbonizzazione, cioè la progressiva riduzione delle emissioni di anidride carbonica, “dovrebbe avvenire tenendo conto del fatto che le auto in circolazione hanno un'età media di più di dodici anni”, dice Roberto Vavassori, presidente dell'organizzazione della Confindustria che rappresenta la filiera automobilistica (Anfia). Quindi il passaggio ai veicoli elettrici è utile “ma bisognerebbe ragionare su un piano dall'orizzonte più ampio”, continua, e che prenda in considerazione anche il mercato dell'usato.

Una soluzione potrebbe essere quella delle keicar, le miniauto che in Giappone sono molto popolari. “Possiamo anche provare”, dice Vavassori. “Aumentare la possibilità di scelta per i cittadini va bene. Ma non credo che sia solo questa la risposta alla crisi dell'auto europea in questo momento”.

Leggi anche

La Cina sta vincendo la sfida delle auto elettriche

“È una strada interessante”, osserva invece Roberto Scacchi, “il problema è che mentre se ne discute stanno arrivando i cinesi, e noi finora siamo riusciti solo a fare una nuova Panda che è più grande della vecchia e che costa quasi 25mila euro”. Il tempo disponibile per le decisioni insomma sta per scadere. Secondo Elkann, il mercato cinese nel 2025 supererà quelli di Europa e Stati Uniti messi insieme. Ma proprio un confronto con la Cina sembra mostrare che le responsabilità del ritardo europeo siano più dei produttori che della politica.

La transizione energetica in Europa ha creato delle difficoltà, ma il suo ruolo nella crisi in Italia è minimo, sostiene infatti Samuele Lodi, segretario nazionale della Fiom-Cgil e responsabile del settore mobilità. “Se la produzione cala”, spiega, “è soprattutto perché quello che si produce non soddisfa la richiesta dei clienti. E poi sono anni che la Stellantis disinveste. Dal 2015 in Italia c'è stato un taglio di almeno quindicimila dipendenti. Negli stabilimenti italiani sono tutti in cassa integrazione da anni. E tutto questo ha davvero poco a che fare con la transizione ecologica”.

De Meo ed Elkann sostengono che per rivitalizzare il mercato si dovrebbe tornare a riproporre utilitarie a un prezzo accessibile. Eppure, ricorda Lodi, per il momento le auto elettriche che la Stellantis produrrà negli stabilimenti italiani sono la Ds8 a Melfi, la Maserati Grecale a Cassino e l'Alfa Tonale a Pomigliano. Tutti modelli che costeranno almeno 60mila euro. “L'unico tentativo di produrre una elettrica a prezzi contenuti”, osserva il sindacalista, “è la Grande Panda, che comunque costa più di 24mila euro. E non è prodotta in Italia ma in Serbia”. A differenza del passato, continua, “ormai gli operai non possono più permettersi di comprare quello che producono. Tutte le conseguenze negative di questo processo si stanno scaricando sulle spalle dei lavoratori, e anche per questo oggi andare in fabbrica a parlare di transizione non è facile. C'è una propaganda che addossa tutte le responsabilità all'Unione europea, mentre il problema è che la transizione energetica dovrebbe essere un processo democratico, costruito insieme ai lavoratori”.

Firenze, provincia di Piacenza, anni cinquanta. (Touring Club Italiano/Marka/Universal Images Group/Getty Images)

Infine, c'è anche chi ritiene che il mercato offra solo SUV perché è quello che vogliono i consumatori. “In Italia”, spiega Vavassori, “negli ultimi decenni abbiamo assistito a un fenomeno che ora stanno conoscendo anche altri paesi, per esempio la Cina: all'aumentare della disponibilità di reddito si accompagna un mutamento negli stili di vita”. Per gli europei, prosegue, “l'auto è il più importante investimento dopo la casa, e non ci si accontenta più dell'utilitaria. Ci sono nuove esigenze, a partire dalla comodità. D'altra parte, anche la casa, potendolo fare, uno se la sceglie più grande e comoda”. Insomma, non è colpa solo del passaggio ai motori elettrici. E, aggiunge Vavassori, anche l'aumento dei prezzi non dipende solo dai costi di produzione più alti, “ma riflette le scelte dei consumatori orientate verso auto più grandi e confortevoli, e quindi più costose”.

Qualcosa del genere lo scriveva anche la Stampa, un giornale storicamente vicino alla famiglia Agnelli, quando nel 2018 annunciava l'uscita di scena della Fiat Punto, che esauriva la presenza del marchio italiano nella categoria delle utilitarie. “Gli automobilisti preferiscono sempre di più i SUV”, anche nei segmenti di mercato più economici, scriveva il quotidiano di Torino, “e dunque non vale più la pena impiegare risorse su quelle utilitarie che fino a qualche anno fa erano la spina dorsale del mercato italiano”. E questo, al di là di ogni considerazione sulla transizione ecologica, forse spiega l'origine della situazione attuale dell'azienda che fu torinese.

Leggi anche

Perché l'industria automobilistica europea è in crisi

Certamente ci racconta un cambiamento radicale della società italiana. La motorizzazione di massa è stata lo strumento con cui la politica e il capitalismo nazionale hanno ridefinito il volto del paese, facendo leva soprattutto sulla diffusione dell'utilitaria. È successo negli anni del fascismo con la Fiat Topolino, e poi durante il boom economico del dopoguerra con modelli come la Fiat 600 multipla, la Fiat 500, la Bianchina Autobianchi, e infine, quando si era ormai negli anni ottanta, la Fiat Panda.

Tutto questo ha favorito l'affermazione della società dei consumi che, come scrisse Pier Paolo Pasolini, insieme alle classi sociali stava cancellando anche ogni possibilità di sopravvivenza di un sistema di valori diverso da quello incarnato da quel nuovo ordine sociale. Non a caso nel dopoguerra si diffondono i supermercati, e nelle case degli italiani entra la televisione che, avvertiva Edmondo Berselli, avrà “un ruolo potentissimo nel propagare la trasformazione degli stili di vita”. Di lì a poco arriverà anche l'autostrada del Sole, realizzata in pochissimi anni. Si iniziò nel 1956 e nel 1964 era già pronta. Come tv e supermercati, serviva per accompagnare il

boom economico.

In questo contesto l'auto svolge, nel bene e nel male, il compito di favorire un processo di sviluppo e di omologazione. Con l'utilitaria, scrisse il semiologo Omar Calabrese in un bel saggio contenuto nel volume curato da Mario Isnenghi *I luoghi della memoria* (Laterza 1996), "si poteva creare un nuovo tipo di consumatore, il consumatore interno italiano, da ricercarsi nel quadro di classi sociali precedentemente escluse dall'acquisto di mezzi di trasporto individuali che non fossero i motocicli". In questo modo, "si creava un nuovo cliente di massa per espandere il mercato", e "si costruiva interamente un nuovo settore di sviluppo dei consumi". Con l'automobile, infatti, il consumismo si appropriava "dell'intera sfera del tempo libero dei lavoratori dipendenti, poiché portava la famiglia fuori di casa e concedeva alle famiglie, con la settimana corta, una mobilità prima impensata".

Quanto importante fu il ruolo dell'auto ce lo raccontano anche i documenti esposti nella mostra Memoria e conflitti, curata da Maurizio Torchio e allestita nei locali del Centro storico Fiat, uno straordinario archivio aziendale di carta e lamiera. Tra i documenti ci sono una ricca collezione di volantini distribuiti in fabbrica, che per decenni i sorveglianti dell'azienda hanno raccolto con zelo quasi maniacale, o le fotografie che raccontano quanto profondamente la storia del paese sia passata da quegli stabilimenti, il Lingotto prima, Mirafiori poi. Basti pensare alla cosiddetta marcia dei quarantamila, la manifestazione degli impiegati della Fiat che nell'ottobre del 1980 a Torino mise fine a un lungo sciopero, contribuendo all'apertura di una fase politica nuova e alla progressiva crisi dei partiti come soggetti capaci di organizzare il consenso.

Rispetto ad allora, l'auto pare oggi aver perso centralità. E sembra che sia stata smarrita anche la capacità creativa, fatta di innovazione tecnologica e ricerca stilistica, che il settore ha sempre saputo esprimere. L'industria europea, come si è visto, fatica a stare al passo con quella cinese sull'elettrico. E con il dominio dei SUV nel mercato le auto si somigliano un po' tutte, molto più che in passato.

Succede anche perché, come spiega il direttore di Quattroruote Pellegrini, "oggi esistono regole uguali per tutti i produttori, che servono a garantire la sicurezza. Queste regole incidono su come le auto devono essere realizzate. E stanno accelerando una certa omologazione dello stile. Inoltre, un tempo le piattaforme, cioè le strutture su cui si montano i telai delle auto, erano diverse per ciascun produttore.

Oggi per ragioni economiche non è più così. Per esempio, la produzione della Stellantis per l'Europa avviene a partire da sole tre piattaforme *multienergy* (cioè adatte a motori con vari tipi di alimentazione) e *tre full electric*. È chiaro allora che poi le auto tendono a essere simili". Tuttavia, "la forma è flagrante", dice Lorenza Bravetta, direttrice del Mauto, il museo nazionale dell'automobile di Torino. "L'auto", spiega, "traduce gli umori di ogni epoca, e nel settore succede quello che succede anche altrove: è un'epoca di standardizzazione e dismisura". Quindi anche di auto tutte troppo uguali e tutte troppo grandi.

PUBBLICITÀ

"Nella nostra società", dice Bravetta, "le prospettive si sono ristrette, anche se le possibilità sono aumentate". L'auto, aggiunge, "rappresenta anche una questione sociale e culturale. Non credo che abbia perso centralità né mancano le competenze che in passato hanno consentito lo sviluppo del paese. Ma oggi", prosegue, "c'è un contesto che sembra frenare quelle competenze. L'auto è una vittima di questa situazione". Servirebbe, allora, "uno sforzo generale per partecipare alla definizione di una società diversa. Al Mauto proviamo a parlare anche di questo, senza limitarci a essere custodi della memoria". Lo testimoniano, tra l'altro, le iniziative che il museo mette in scena, in parallelo con l'esposizione permanente. "L'auto è un fenomeno popolare", dice ancora Bravetta, "e le persone si avvicinano facilmente, consentendoci di condividere ricerca e conoscenza. Allargare la conoscenza rende le persone libere, e solo il confronto tra le idee consente il progresso".

Va detto che da quasi tutte le auto esposte al Mauto, o al Centro storico Fiat, emerge un'idea della politica industriale dell'epoca, ma non solo. Quell'idea rappresenta anche un punto culturale e il racconto di una società che attorno alle auto si andava rimodellando. Non è un caso che l'utilitaria abbia caratterizzato così profondamente la cultura popolare, tanto da essere protagonista anche al cinema, in film come *Fantozzi* o *I mostri* o tanti altri ancora. Quelle auto hanno dato corpo al capitalismo italiano e, come scrisse Berselli, "a una variante locale del fordismo, nutrita ovviamente dall'idea che la crescita economica è tanto più solida se la classe operaia può comprarsi la macchina che produce alla catena di montaggio". Oggi succede sempre meno. Le idee sembrano latitare, e gli operai, come si è visto, non possono più permettersi le auto che producono.

Oggi sono i SUV i veri padroni delle strade. Hanno cambiato il paesaggio delle città, che devono adattarsi alle loro dimensioni. Dimensioni per le quali non sono state progettate. Chi compra un'auto simile sembra inseguire un orizzonte dal quale egli stesso per lo più viene espulso, e al quale resta aggrappato in virtù di un sacrificio economico che neppure il ceto medio pare essere più in grado di sostenere.

Ciò che stiamo osservando è molto diverso dall'assimilazione di contadini e proletari nella piccola e media borghesia avvenuta nel secolo scorso facendo leva anche sull'utilitaria. Queste nuove auto raccontano un ordine sociale e culturale nuovo, i cui contorni sono ancora in via di definizione. Archiviata l'utilitaria, insomma, una fase fondativa della nostra storia si è conclusa. Quella che si è aperta, almeno per il momento, si dibatte in una profonda crisi che, prima di essere industriale, sembra soprattutto una crisi d'identità.

Internazionale pubblica ogni settimana una pagina di lettere. Ci piacerebbe sapere cosa pensi di questo articolo. Scrivici a: posta@internazionale.it

Pubblicità

PUBBLICITÀ

Internazionale

Chi siamo

Festival

Dizionario italiano

Paesi

Podcast

Internazionale Kids

Seguici su: Facebook, Instagram, YouTube

Contattaci

Privacy e cookie

Oroscopo

Autori

Savage love

Sommario

Video

Pubblicità

Newsletter

Ultimo numero

Abbonati



Regalati o regala Internazionale. Con un unico abbonamento hai la rivista di carta e tutte le versioni digitali.

Vai

TOUR D'EUROPE: E L'ORA DEI CARBURANTI RINNOVABILI

Un evento, sostenuto da Bosch e altri importanti attori della filiera automotive per promuovere l'approccio neutro alla transizione, senza pregiudizi o ideologie come quelle che hanno fatto danni irreparabili all'industria europea

di Franco Daudo – Immagini Bosch

VEICOLARE MESSAGGI CHE RIGUARDANO un qualsiasi approccio alla cosiddetta 'transizione ecologica' è oggi particolarmente rischioso. Le fazioni pro e contro l'elettrico, favorevoli o avversi alla conservazione dello status quo, tornando magari alle tecnologie più consolidate, generano un volume di informazioni, spesso non filtrate a dovere, che innescano confusione in chi non ha una profonda conoscenza della materia. Anche taluni giornalisti di settore

spesso alimentano questi dubbi, schierandosi da una parte o dall'altra della barricata piuttosto che fare da arbitro facendo informazione a 360°. Le aziende subiscono questa situazione che amplifica il rischio di scelte strategiche sbagliate che possono avere conseguenze gravi se non fatali a livello di occupazione, sommando quindi al disastro tecnico anche quello sociale. A questo proposito ricordiamo che in Europa l'industria automotive, nel suo complesso, offre



TECNOLOGIA | TOUR D'EUROPE E BIOCARBURANTI



02

lavoro 13,8 milioni di persone. Bosch rappresenta perfettamente la tipologia di azienda che, a fronte di un portafoglio clienti globale, è obbligata a lavorare in parallelo su tutte le tecnologie sulle quali si giocherà il futuro della mobilità.

NEUTRALITÀ TECNOLOGICA IN GIRO PER L'EUROPA Oltre a lavorare nei suoi laboratori di Ricerca e Svi-

luppo con centinaia di ingegneri, Bosch cura in modo puntuale anche la comunicazione, facendolo con lo scopo di informare tutti, dagli addetti ai lavori, ai politici fino all'uomo comune, sulle attività in essere.

Proprio i politici, ovvero chi deve prendere le decisioni strategiche, hanno bisogno di essere correttamente informati, e per questo scopo, tra le tante attività sulle quali basa la sua comunicazione tecnica, Bosch ha deciso di sostenere il 'Tour d'Europe', un viaggio che una dozzina, tra automobili e veicoli commerciali leggeri e pesanti, compiranno attraversando l'Europa per dimostrare che la decarbonizzazione offerta dai carburanti rinnovabili è possibile. Un modo pratico per sensibilizzare l'opinione pubblica e i responsabili politici sulla loro accessibilità e facilità d'uso e sottolineare il loro ruolo significativo nel raggiungimento della neutralità cli-

01_Alcuni dei veicoli protagonisti del 'Tour d'Europe' schierati presso la stazione Enilive di via Botticelli, 62 Torino.

02_I relatori del convegno di presentazione del 'Tour D'Europe' presso la sede di Bosch Engineering a Torino.

03_Francesco Monteamaro, Vice president Sales per i veicoli commerciali di Bosch Mobility.

matica entro il 2050, obiettivo dell'UE. È quindi significativo che la tappa italiana del 'Tour' si sia fermata a Torino, presso la sede di Bosch Engineering, presente il 25 marzo da Madrid, il 'Tour d'Europe' farà tappa in diverse città ospitando eventi che permetteranno di dialogare con gli stakeholder locali sull'importanza di ridurre le emissioni stradali e mitigare i cambiamenti climatici insieme. L'iniziativa si concluderà il 25 giugno a Bruxelles dove tutti



03

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CO₂ footprint of the entire life cycle

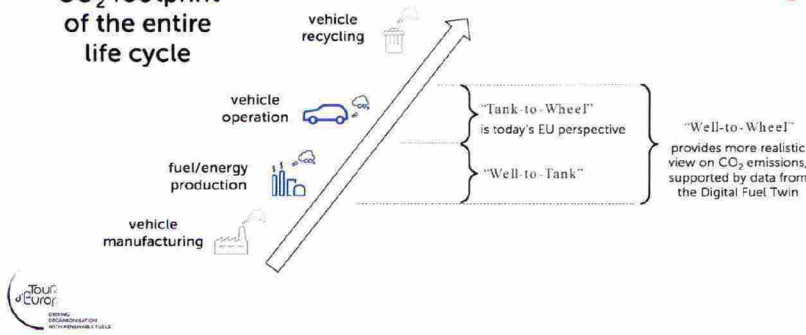


Fig. 1

ePURE, Ford Trucks/TJA, FuelsEurope, Hyundai, Iveco, IRU, Moeve, Neste, PRIO, Repsol, Transportes Aguieira, University Darmstadt, University Karlsruhe, VDA.

I COMBUSTIBILI RINNOVABILI SONO CRUCIALI (E DISPONIBILI OGGI)

vento **Francesco Monteamaro, Vice president Sales per i veicoli commerciali di Bosch Mobility**, i biocarburanti sono una realtà che può subito contribuire a ridurre delle emissioni di CO₂ e che rientra pienamente nel concetto di 'neutralità tecnologica' che ispira le scelte di Bosch in questo contesto.

Inoltre, è importante uscire dal concetto che solo quella prodotta al tubo di scarico sia il contributo attivo alla produzione della CO₂, ma considerare l'intera filiera produttiva, ragionando sul concetto del 'Well-to-Wheel' (Fig.1). Un'altra considerazione basilare deriva dal grafico di Fig.2 nel quale è evidente che la quantità di CO₂ emessa abbia un andamento che, seppur virtuoso non riuscirà mai a raggiungere, nel 2025, l'obiettivo della UE, ovve-

i dati raccolti saranno presentati ufficialmente alle Istituzioni.

Grazie anche all'utilizzo del software 'Digital Fuel Twin' (DFT) di Bosch, che certificherà l'uso di carburanti rinnovabili e la conseguente riduzione delle emissioni di CO₂, l'evento si pone l'obiettivo di dimostrare che:

- i carburanti rinnovabili hanno un ruolo cruciale nella decarbonizzazione del trasporto stradale;
- i carburanti rinnovabili possono raggiungere la neutralità climatica durante l'uso, poiché il carbonio rilasciato durante la combustione è compensato dal carbonio precedentemente assorbito dall'atmosfera;
- la politica dell'UE dovrebbe essere aperta a tutte le tecnologie con un comprovato contributo nella riduzione delle emissioni di gas serra;

· i carburanti rinnovabili sono una soluzione ampiamente disponibile già oggi, facile da usare e adatta alle infrastrutture di rifornimento e ai veicoli esistenti, e consentono a tutti gli europei di partecipare alla transizione energetica;

· l'uso di carburanti rinnovabili e l'intensità di CO₂ dei carburanti possono essere monitorati e certificati a livello di veicolo, ad esempio col software DFT di Bosch;

· la neutralità tecnologica dovrebbe essere un principio essenziale per tutti i segmenti di veicoli per raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE per il 2050, a beneficio dei cittadini e delle imprese europee.

Un progetto globale che include numerose aziende: AVIA, BMW, Bosch, Collective du Bioéthanol, DAF Trucks, Daimler Truck, EBB, Enilive, EWABA, Eurogas,

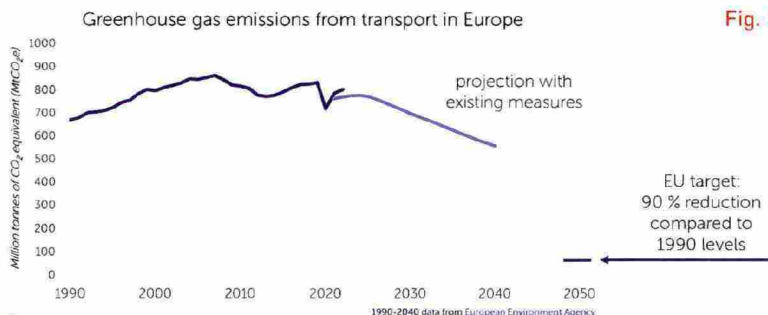


Fig. 2

Fig.1_La corretta analisi della quantità di emissioni di un veicolo non deve fermarsi a ciò che esce dal tubo di scarico ma abbracciare il concetto più ampio del 'Well-to-Wheel'.

Fig.2_Un grafico che mostra che allo stato attuale della diffusione dei veicoli a bassa e nulla emissione l'obiettivo di decarbonizzazione imposto dall'UE, mantenendo l'attuale trend di decrescita sia irrealizzabile.

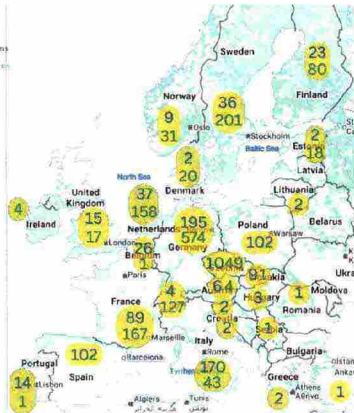
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

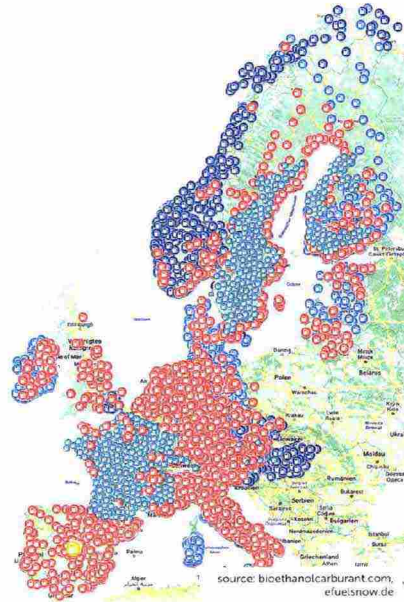
TECNOLOGIA | TOUR D'EUROPE E BIOCARBURANTI

Fig. 3

Nr. of BioLNG stations
Nr. of BioCNG stations



- HVO blend (10 - 15%)
- HVO blend (20 - 35%)
- HVO blend (35 - 50%)
- HVO (100%)
- Renewable Gasoline
- E85 Gasoline Fuel



ro la riduzione del 90% del livello medio delle emissioni del 1990. Un altro fattore poco noto e che merita di essere messo in risalto è quanto sia capillare in Europa la presenza di distributori pubblici di biocarburanti e gas LNG e CNG (Fig.3). Già oggi, quindi, e il 'Tour' vuole proprio dimostrare questo, utilizzando questi combustibili è possibile contribuire a ridurre le emissioni di CO₂ 'Well-to-Wheel'.

ENILIVE ECCELLENZA SU TUTTA LA FILIERA DEI BIOCARBURANTI L'Italia gioca un ruolo importante nel settore dei combustibili rinnovabili grazie a Eni, e in particolare alla sua società Enilive, dedicata alla bioraffinazione, alla produzione di biometano e anche a soluzioni di smart mobility, tra cui il car sharing Enjoy, anche attraverso le circa 5.000 Enilive Station in Europa. L'attività è stata esposta a Torino dall'ingegner

Fig.3_Oggi la distribuzione di combustibili rinnovabili in Europa e in Italia è capillare.
04_Raffaella Lucarno, direttore industriale di EniLive.
05_La scelta di carburanti in oltre 1.200 stazioni Enilive in Italia include anche il biocarburante HVolution erogato in purezza.
Raffaella Lucarno, direttore industriale di EniLive, partendo da un importante ricorso stori-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AT WWW.AUTOTECNICA.ORG



06_La gamma di motori diesel di BMW è predisposta per l'uso di biocarburanti come l'HVolution di Eni.

07_Giandomenico Fioretti, EMEA Commercial Operations Alternative Propulsion Business Development. Fig.4_La proiezione del mix tra elettrico ed endotermico al 2035 per i veicoli commerciali leggeri.

co ovvero dalla bioraffineria di Porto Marghera, che oltre dieci anni fa ha rappresentato il primo esempio al mondo di conversione di una raffineria di petrolio in bioraffineria per la produzione di biocarburanti idrogenati HVO (Hydrotreated Vegetable Oil - olio vegetale idrogenato) ottenuti da materie prime biogeniche. Ma Eni ha iniziato ancora prima a pensare alla produzione di carburanti da oli vegetali; nel 2007 ha licenziato la tecnologia proprietaria Ecofining™, utiliz-

zata ancora oggi, e nel 2014 ha creato la prima bioraffineria, appunto quella di Venezia, seguita nel 2019 da quella di Gela, in Sicilia. All'inizio la materia prima utilizzata era l'olio di palma, successivamente, vista la criticità di questo componente, dal 2022 si è passati all'utilizzo per il 96% di scarti di lavorazione, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Oggi in Italia si producono con questi scarti l'HVO diesel e il bio-GPL, il SAF e la bio-nafta. Per aumentare la produzione globale, nel 2023 è stata avviata insieme a un partner statunitense una bioraffineria in Louisiana ed sono in costruzione raffinerie a Livorno, in Malesia e Sud Corea. Per assicurare l'approvvigionamento sempre più sostenibile delle proprie bioraffinerie, Eni sta sviluppando in diversi Paesi - come, ad esempio, in Kenya e in Costa d'Avorio - dei progetti di agri feedstock, cioè di coltivazione e spremitura di semi per la produzione di oli vegetali. Gli oli vegetali sviluppati dai proget-

ti agri feedstock sono ottenuti da colture di rotazione (come camelina, cartamo e brassica carinata) o da terreni fortemente degradati (come ricino, tabacco, jatropha e jojoba).

Oggi la produzione è di circa 1.5 milioni di tonnellate, ma l'obiettivo di Enilive è di produrre entro il 2030 oltre 5 milioni di tonnellate di biocarburanti che potranno includere, seguendo una precisa direttiva dell'UE, anche oltre 2 milioni di tonnellate di SAF (Sustainable Aviation Fuel, carburante sostenibile per l'aviazione).

IL BIOCARBURANTE HVO Tra i vettori energetici, i biocarburanti HVO hanno un ruolo fondamentale perché possono dare un contributo immediato alla riduzione delle emissioni (calcolate lungo l'intera catena del valore) del settore dei trasporti non solo su strada, ma anche per il trasporto aereo, marittimo e ferroviario, in quanto già oggi sono disponibili e utilizzano le infrastrutture esistenti. L'HVO, come ha precisato l'ingegner Lucarno, non va confuso col bio-diesel, poiché non contiene ossigeno, elemento non gradito nei motori a combustione interna, e può quindi essere utilizzato in purezza (ovvero



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TECNOLOGIA | TOUR D'EUROPE E BIOCARBURANTI

al 100%) nei motori compatibili (cosa indicata sul libretto 'uso e manutenzione' del veicolo, come nel caso delle BMW con motore a ciclo diesel), anziché diluito: il bio-diesel va infatti miscelato col gasolio fossile solo fino al 7%.

A livello globale, le stime prevedono che nel periodo 2024-2028 (Report IEA Renewables 2023, Main Case, Analysis and forecast to 2028) la domanda di biocarburanti idrogenati aumenterà del 65%. La maggior parte degli Stati membri dell'Unione Europea ha già stabilito aumenti annuali degli obiettivi di miscelazione dei biocarburanti a partire dal 2024, come parte degli obblighi previsti dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili (RED) e, a partire dal 2025, degli obblighi del Regolamento ReFuelEU per il settore dell'aviazione. L'HVO prodotto e commercializzato da Enilive è denominato HVOlution, ed è oggi disponibile in oltre 1.200 stazioni della rete Eni-

live in Italia e anche in Austria, Germania, Svizzera e Francia. HVOlution è privo di aromatici e poliaromatici e rispetta la specifica europea EN15940 dei gasoli paraffinici da sintesi o hydrotreatment (XTL).

DOVE FARE IL PIENO CON HVO In Europa è operativa una rete di circa 5.000 punti vendita (4.000 in Italia). Le stazioni Enilive possono offrire il biocarburante HVOlution, il biometano, il bio-GPL, nonché l'idrogeno e l'elettrico. A questi si aggiungono ulteriori servizi quali il Telepass Point, il servizio di pagamento dei bollettini postali, il prelevare di denaro contestualmente al rifornimento, il ritiro di pacchi dai corrieri. Ci sono poi quasi 1.200 Enilive Café in Europa (600 in Italia) dove fare una pausa ristoratrice completando un 'pacchetto' che porta a definire le stazioni Enilive come degli hub al servizio degli automobilisti. Il prezzo medio al litro

dell'HVOlution è confrontabile con quello del gasolio standard e questo dimostra come chi utilizza (e sono ancora tanti) un motore diesel può già da subito contribuire a ridurre le emissioni di CO₂.

IVECO: PIONIERE NEL MULTIENERGY

All'interessante dibattito svolto nella sede torinese di Bosch Engineering ha partecipato anche IVECO, per voce di **Giandomenico Fioretti, EMEA Commercial Operations Alternative Propulsion Business Development**.

Il primo punto sul quale il tecnico IVECO ha invitato a riflettere è che la previsione di evoluzione del parco circolante da qui al 2035 per i veicoli commerciali leggeri (Fig.4) vedrà in pratica un ribaltamento dello share, col l'elettrico che raggiungerà oltre l'80% delle immatricolazioni. Più articolato il mix per i mezzi di trasporto pesante (Fig.5), che per la natura del tipo di missione che il veicolo deve svolgere (lun-

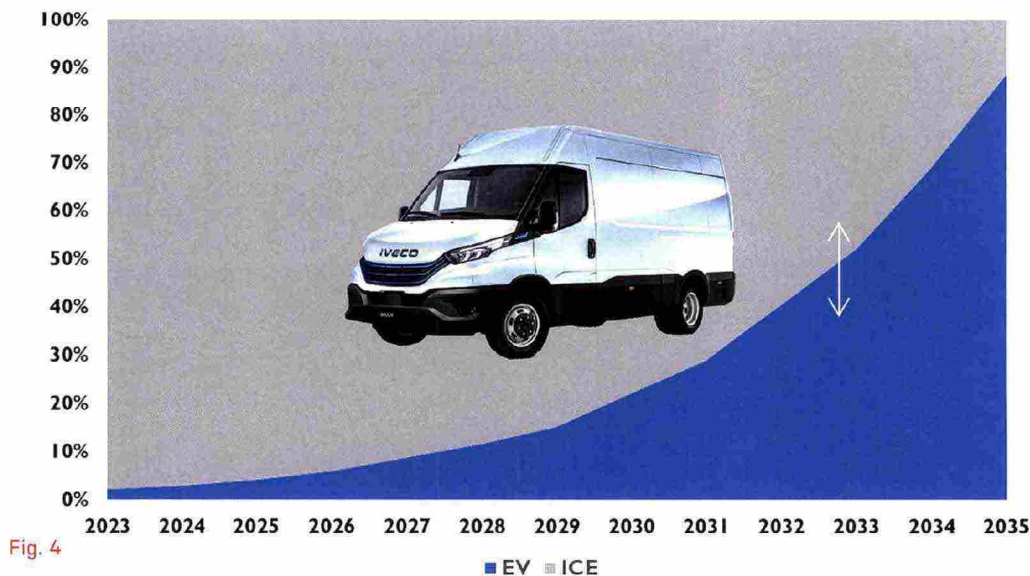


Fig. 4

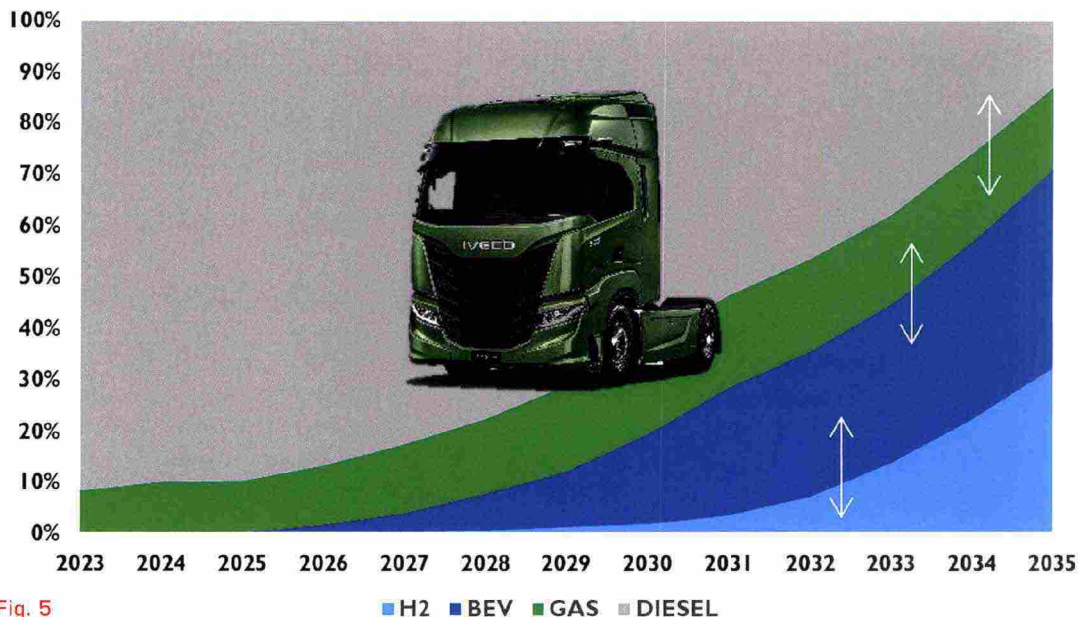


Fig. 5

■ H2 ■ BEV ■ GAS ■ DIESEL

ghi tragitti a pieno carico e piena potenza erogata) vedrà obbligatoriamente convivere più tecnologie, incluso l'utilizzo di idrogeno e gas sui motori endotermici, confermando, se mai ce ne fosse ancora bisogno, la necessità di applicare la 'neutralità tecnologica'. In particolare, IVECO punta sul metano, combustibile sul quale ha una tradizione trentennale

estesa a tutta la gamma e con oltre 60.000 veicoli circolanti. In particolare, quest'anno IVECO ha rinnovato completamente i motori di 7.0 e 13.0 litri, già concepiti per essere multienergy, diesel, gas e anche idrogeno.

Tornando al biometano, Fioretti ha sintetizzato come esso nasca da diversi feedstock che, processati in ambiente anaerobico, producono biogas costituito da circa il 50% di metano, il 50% di CO₂ e alcune impurità. L'uso tipico del biogas è la cogenerazione (qualcuno ricorderà il TOTEM, la piccola unità di cogenerazione prodotta da FIAT col motore della 127) ma upgradato eliminando le impurità e la CO₂ esso diventa il metano utilizzabile sui motori, in grado di abbattere fino al 95% le emissioni di CO₂ sulla metrica 'Well-to-Wheel'. Se il mix di feedstock viene opportunamente selezionato, come ad esempio si privilegia la quota di

'animal manure' (ovvero letame) la percentuale sale fino al -120%, come certificato da uno studio del CNR. Detto questo, Fioretti ha citato un dato interessante: un veicolo pesante alimentato da bio-metano che percorre tutto il 'Tour d'Europe' è in grado di ridurre le emissioni di CO₂ (su base Well-to-Wheel) quanto 72 auto elettriche alimentate da energia rinnovabile.

IL (BIO)METANO TI DÀ UNA MANO

Parafrasare lo slogan nato anni fa al di fuori del mondo automotive può oggi, in piena transizione energetica, essere utile per lanciare l'utilizzo del biometano, specialmente nell'ambito del trasporto commerciale. In passato l'uso del metano ha avuto grande diffusione in virtù del basso prezzo 'alla pompa', del mantenimento delle prestazioni generali del veicolo, delle basse emissioni inquinanti e, in buona sostanza, di



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TECNOLOGIA | TOUR D'EUROPE E BIOCARBURANTI

un contenuto costo operativo. A proposito di emissioni, Fioretti ha puntualizzato che “oggi l’aria che arriva sulle calandre dei nostri veicoli è più ‘sporca’ di quella che esce dal tubo di scarico e più ‘sporcamente’ arriverà la normativa Euro7, probabilmente quella definitiva sulle emissioni inquinanti, tema ormai superato e sostituito invece pesantemente da quello dei gas serra e dal riscaldamento globale”. Il biometano riprende i temi caratteristici del metano, soddisfacendo la copertura di missioni senza compromesso, meglio dell’elettrico a batteria e dell’idrogeno, con emissioni di CO₂ assolutamente competitive. “Il biometano”, aggiunge Fioretti, “permetterà di separare il mondo dei trasporti dalle fluttuazioni che ci possono essere nel settore energetico. Basta ricordare negli ultimi anni la sofferenza di chi ha gestito flotte a metano o elettriche a causa delle variazioni dei prezzi dell’energia. Disaccoppiandosi dalla filiera del settore energetico, si opera in un contesto più stabile che contribuisce a dare all’utente la sicurezza di costi certi”.

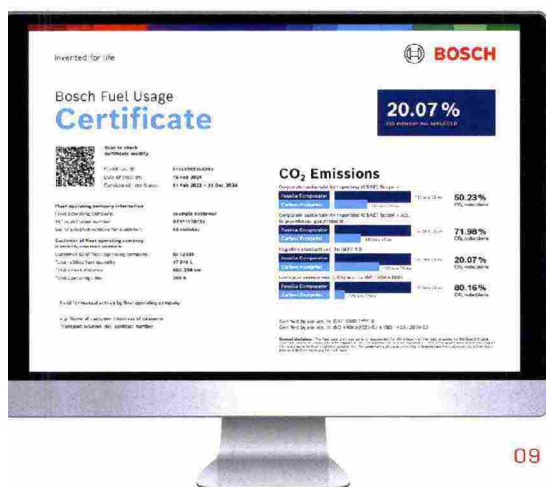
BOSCH DIGITAL FUEL TWIN PLATFORM Luca Gastaldo, Sales Manager Connected Services Bosch Mobility, ha infine introdotto gli scopi e le funzionalità della nuova piattaforma digitale basata su cloud Digital Fuel Twin (DFT), ricordando ancora una volta che anche in proiezione 2030 la percentuale di veicoli elettrici non stia raggiungendo gli obiettivi previsti, e che soprattutto sia fondamentale considerare che al 2030 circa l’80% di veicoli circolanti avrà ancora un motore endotermico. Bosch,

Fig.5_La proiezione del mix tra elettrico ed endotermico al 2035 per i pesanti. Come spiegato nel testo, in questo caso le tecnologie sono numerose.

O8_Luca Gastaldo, Sales Manager Connected Services Bosch Mobility.

O9_Il software DGF di Bosch certifica consumi ed emissioni dei veicoli, offrendo uno strumento fondamentale per i gestori delle flotte.

come parte attiva del ‘Tour d’Europe’, si prefigge due obiettivi: dimostrare subito la validità dei carburanti rinnovabili in Europa e rendere disponibile la soluzione DFT che serve a creare trasparenza tracciando e certificando l’utilizzo di questi carburanti, di ogni tipologia e di conseguenza la riduzione di emissioni di CO₂ legata all’uso di quel determinato carburante. Creare uno strumento di questo tipo è utile per contribuire a sostenere la filiera, sensibilizzando la politica affinché ne sostenga la produzione e ne promuova l’utilizzo in larga scala. In pratica Bosch inserisce il suo software in quello del veicolo creando quindi un ‘inducement’ simile a quello già attivo con l’urea sui diesel di ultima generazione che renda possibile l’utilizzo di veicoli con motori endotermici soltanto con combustibili rinnovabili. Va precisato che il DFT non richiede l’installazione di alcun componente aggiuntivo sul veicolo o modifiche sulla sua architettura e che sfrutta la connettività dei veicoli e delle stazioni di servizio. La piattaforma traccia ogni singolo step, dalla produzione del carburante rinnovabile al suo livello di sostenibilità (o il valore GHG del lotto), fino alla stazione di servizio. Il veicolo è sempre connesso alla piattaforma e il software digitale genera un report che certifica i chilometri percorsi, il consumo di carburante e il livello di emissioni di CO₂, dati fondamentali per la gestione delle flotte sottoposte a periodici ‘rapporti di sostenibilità’. La Bosch Digital Fuel Twin Platform nasce oggi e sarà sviluppata e affinata per diventare un indispensabile strumento da utilizzare dopo il 2035, anno cruciale oltre il quale i motori endotermici dovranno funzionare esclusivamente con carburanti sostenibili. Tema quest’ultimo di estrema attualità e sul quale c’è molto fermento da parte dei produttori, dei Costruttori di veicoli e delle associazioni, come l’ANFIA, che li rappresentano nelle sedi istituzionali. **AT**



09

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849