



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 22 al 28 luglio**

*Torino, 29 luglio 2025*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Teleborsa.it	24/07/2025	Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1%	2
	Borsaitaliana.it	24/07/2025	Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1%	4
	IlsecoloXIX.it	24/07/2025	Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1%	6
	Lastampa.it	24/07/2025	Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1%	7
	Repubblica.it	24/07/2025	Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1%	9
	Siderweb.com	24/07/2025	Automotive: «Europa in ritardo sull'elettrificazione» - Miriam Sala (Anfia): «L'Ue deve accelerare a	11
17	Il Sole 24 Ore	25/07/2025	Europa, auto in calo del 5,1% a giugno (F.Greco)	13
8	L'Altra voce - il Quotidiano Nazionale	25/07/2025	Anfia: in Europa mercato stagnante, - 43,9% nel primo semestre	14
6	L'Eco di Bergamo	25/07/2025	Il mercato auto europeo cala del 5,1% Bene le elettriche	15
	Italia-informa.com	25/07/2025	Mercato auto europeo in flessione, elettriche in crescita	16
	Partsweb.it	25/07/2025	Meyle: crescere e consolidarsi	20
7	L'Altra voce - il Quotidiano Nazionale	26/07/2025	"Tariffe al 15% pesantissime le aziende dell'Automotive gia' nella valle della morte"	23
4/5	Il Messaggero	27/07/2025	Meloni: il 15% e' sostenibile Ora la partita per salvare i gioielli del made in Italy (I.Sciarra)	25
6	Il Mattino	27/07/2025	<b>I SETTORI PRODUTTIVI PIU' A RISCHIO</b>	28
	Ansa.it	28/07/2025	I costruttori di auto, ok alle certezze ma l'impatto e' pesante	29
	Ansa.it	28/07/2025	Mercato dei veicoli commerciali leggeri, -11,7% nei 6 mesi	33
	Borsaitaliana.it	28/07/2025	Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi	36
	Teleborsa.it	28/07/2025	Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi	37
41	La Stampa - Ed. Piemonte	28/07/2025	"Sospiro di sollievo per l'automotive Ma non bastera' a superare la crisi"	38
	Gazzetta.it	28/07/2025	Dazi Usa-Ue: c'e' l'accordo, anche l'auto paga tariffe al 15%	39
	IlsecoloXIX.it	28/07/2025	Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi	40
	Lastampa.it	28/07/2025	Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi	41
	Motori.ilmattino.it	28/07/2025	Produttori auto europei: bene certezza su dazi, ma effetti negativi per Ue-Usa	42
	Pullmanweb.it	28/07/2025	Predomina nettamente il segno meno rispetto ai risultati record del 2024	44
	Repubblica.it	28/07/2025	Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi	46
	Sicuraauto.it	28/07/2025	Dazi USA al 15%: quale impatto sull'automotive europeo?	47
	Trasporti-Italia.com	28/07/2025	Mercato veicoli commerciali e industriali in Italia: tutti i numeri del primo semestre 2025	52
48/53	Eureka!	01/08/2025	La nuova industria dei trasporti	56
70/74	Eureka!	01/08/2025	<b>LA SFIDA DELL'AUTO ELETTRICA</b>	62



Giovedì 24 Luglio 2025, ore 12.46



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, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo è del 5,1%

## Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo è del 5,1%

Economia 24 luglio 2025 - 11.28



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a giugno le immatricolazioni di auto ammontano a 1.243.732 unità, il 5,1% in meno rispetto a giugno 2024. Nei primi sei mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 6.815.320 unità, in calo dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che a nostro avviso la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità", ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di [ANFIA](#).

"La diagnosi dei gravi problemi che affliggono il settore è stata proposta con chiarezza e lucidità nel rapporto Draghi ormai da quasi un anno; da quel momento, oltre all'apprezzamento del rapporto e del suo contenuto relativamente all'automotive, nulla di concreto è successo. Negli ultimi 12 mesi non abbiamo visto purtroppo misure tangibili in grado di invertire la rotta, mentre, al contrario, si sono aggiunti temi esterni all'Europa quali l'ondata montante delle importazioni dalla Cina e la politica daziaria americana", ha aggiunto Vavassori.

"È sotto gli occhi di tutti la crisi che in tutta Europa sta coinvolgendo aziende grandi e piccole del nostro settore e, ai circa 100.000 posti di lavoro persi lo scorso anno, se ne stanno aggiungendo molti di più nell'anno in corso. Lanciamo quindi, nuovamente, un appello risoluto e ultimativo alla politica tutta italiana ed europea perché finalmente si concretizzi in tempi rapidissimi la cura per fermare questa emorragia occupazionale e di competenze che riguarda oltre il 7% del PIL europeo, 400 miliardi di gettito fiscale, il 30% della ricerca privata annuale europea e oltre 13 milioni di posti di lavoro – ha concluso il presidente di [Anfia](#) -. La revisione del regolamento CO2 non è più un'opzione, né deve essere una semplice promessa verbale: deve diventare un fatto entro la fine di settembre".

A giugno, soltanto due dei cinque major market (incluso UK) si mantengono in crescita: +15,2% la **Spagna** e +6,7% il **Regno Unito**. In flessione a doppia cifra, invece, l'Italia (-17,4%), complice il confronto con un ottimo giugno 2024 per effetto degli incentivi, e la Germania (-13,8%), dove il mese di giugno 2024 aveva beneficiato dell'effetto dell'applicazione a tutte le nuove auto immatricolate in UE, a partire dal 7 luglio 2024, del Regolamento europeo 2019/2144, General Safety Regulation 2, con un'anticipazione delle immatricolazioni in vista di questa scadenza. La Francia, infine, chiude a -6,7%. A fronte di questi risultati, la chiusura del primo semestre del 2025 è poco sotto i livelli dello scorso anno.

Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a **giugno** risultano in crescita sia le **auto BEV** (+14,5%, con il 19,2% di quota) che le **ibride plug-in** (+37,7% con il 9,5% di quota) e le **ibride tradizionali**

### Argomenti trattati

[Germania \(52\)](#) · 
 [Regno Unito \(47\)](#) · 
 [Cina \(127\)](#) · 
 [Spagna \(44\)](#) · 
 [Francia \(35\)](#) · 
 [ACEA \(7\)](#)

### Altre notizie

- Auto, immatricolazioni in calo del 5,1% in Europa occidentale
- Immatricolazioni auto, MIT: a giugno 132.192 unità (-17,44%)
- Marzocchi Pompe, ricavi in calo nel 1° semestre: pesano dazi Usa
- Porsche, vendite in calo nel primo semestre. Bene gli USA, male la Cina
- Edison, ricavi 1° semestre in crescita del 30% e EBITDA in calo
- Enagás toma in utile per 176 milioni di euro nel primo semestre

(+5,3%, con il 33,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 775.052 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 62,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28,8% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di **auto ricaricabili** ammontano invece a 224.425 unità a giugno, in aumento del 22,7% e con una quota del 25,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In **Italia**, i volumi totalizzati a giugno 2025 si attestano a 132.320 unità (-17,4%). Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 855.028 unità, con un calo del 3,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per **alimentazione**, le autovetture a **benzina** chiudono giugno in calo del 26,5%, con una quota di mercato del 23,7%. In flessione anche le autovetture **diesel** (-34,4% su giugno 2024), con una market share del 10,3%. Nel semestre, le immatricolazioni di auto a benzina sono in calo del 17,2% (26,1% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-32,2% e 10,2% di quota nel periodo). Le **autovetture elettrificate** rappresentano il 56,4% del mercato di giugno e il 54,6% nel cumulado, con volumi in calo nel mese (-7,2%) e in aumento nel cumulado (+14,8%). Tra queste, le **ibride mild e full** calano del 7,2% nel mese, con una quota di mercato del 43,2%, mentre nel cumulado risultano in crescita del 10%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili decrementano del 7,1% nel mese (quota di mercato: 13,2%) e crescono del 40,7% nel semestre (con market share al 10,5%).

Nel dettaglio, le **auto elettriche** hanno una quota del 6% e calano del 40,4% nel mese. In aumento, al contrario, le ibride plug-in: +74,2%, con il 7,2% di quota del mercato nel mese. Nel cumulado dei sei mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +28% (quota: 5,2%) e +56,3% (quota: 5,2%).

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9,5% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture Gpl (-22% su giugno 2024). A gennaio-giugno 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del 3,6% (quota: 9%) e, considerando la totalità delle alimentate a gas, si registra un calo del 5%.

## Condividi



...

## Leggi anche

- ▶ Renault, nel 1° semestre vendite globali salgono a 1,17 milioni (+1,3%)
- ▶ Federacciai, a giugno produzione acciaio in calo (-3,2%): il semestre resta però positivo (+2,9%)
- ▶ Plus500, ricavi in aumento e margini in leggero calo nel primo semestre
- ▶ Casta Diva, valore produzione primo semestre in leggero aumento a 58,2 milioni di euro



### SEZIONI

Tutte le notizie  
Italia  
Europa  
Mondo  
Ambiente  
Banche  
Economia  
Finanza  
Politica  
Scienza e tecnologia  
Assicurazioni  
Energia  
Lusso  
Comunicati Corporate

### QUOTAZIONI

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

### RUBRICHE

Gli Editoriali  
Gli Speciali  
Top Mind  
Guide

### VIDEO

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

### AGENDA

Eventi  
Calendario Macro  
Calendario Dividendi  
Coefficienti di rettificazione  
Corporate Actions

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

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

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

Segnalazioni **Whistleblowing**.

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

## AUTO, MERCATO EUROPEO STAGNANTE NEL PRIMO SEMESTRE (-0,9%): A GIUGNO IL CALO È DEL 5,1%

teleborsa 

(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da **ACEA**, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a giugno le immatricolazioni di auto ammontano a 1.243.732 unità, il 5,1% in meno rispetto a giugno 2024. Nei primi sei mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 6.815.320 unità, in calo

dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che a nostro avviso la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità", ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di [ANFIA](#).

"La diagnosi dei gravi problemi che affliggono il settore è stata proposta con chiarezza e lucidità nel rapporto Draghi ormai da quasi un anno; da quel momento, oltre all'apprezzamento del rapporto e del suo contenuto relativamente all'automotive, nulla di concreto è successo. Negli ultimi 12 mesi non abbiamo visto purtroppo misure tangibili in grado di invertire la rotta, mentre, al contrario, si sono aggiunti temi esterni all'Europa quali l'onda montante delle importazioni dalla Cina e la politica daziaria americana", ha aggiunto Vavassori.

"È sotto gli occhi di tutti la crisi che in tutta Europa sta coinvolgendo aziende grandi e piccole del nostro settore e, ai circa 100.000 posti di lavoro persi lo scorso anno, se ne stanno aggiungendo molti di più nell'anno in corso. Lanciamo quindi, nuovamente, un appello risoluto e ultimativo alla politica tutta italiana ed europea perché finalmente si concretizzino in tempi rapidissimi la cura per fermare questa emorragia occupazionale e di competenze che riguarda oltre il 7% del PIL europeo, 400 miliardi di gettito fiscale, il 30% della ricerca privata annuale europea e oltre 13 milioni di posti di lavoro - ha concluso il presidente di [Anfia](#) -. La revisione del regolamento CO2 non è più un'opzione, né deve essere una semplice promessa verbale: deve diventare un fatto entro la fine di settembre".

A giugno, soltanto due dei cinque major market (incluso UK) si mantengono in crescita: +15,2% la **Spagna** e +6,7% il **Regno Unito**. In flessione a doppia cifra, invece, l'Italia (-17,4%), complice il confronto con un ottimo giugno 2024 per effetto degli incentivi, e la Germania (-13,8%), dove il mese di giugno 2024 aveva beneficiato dell'effetto dell'applicazione a tutte le nuove auto immatricolate in UE, a partire dal 7 luglio 2024, del Regolamento europeo 2019/2144, General Safety Regulation 2, con un'anticipazione delle immatricolazioni in vista di questa scadenza. La Francia, infine, chiude a -6,7%. A fronte di questi risultati, la chiusura del primo semestre del 2025 è poco sotto i livelli dello scorso anno.

Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a **giugno** risultano in crescita sia le **autoBEV** (+14,5%, con il 19,2% di quota) che le **ibride plug-in** (+37,7% con il 9,5% di quota) e le **ibridetradizionali** (+5,3%, con il 33,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 775.052 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 62,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28,8% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di **auto ricaricabili** ammontano invece a 224.425 unità a giugno, in aumento del 22,7% e con una quota del 25,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In **Italia**, i volumi totalizzati a giugno 2025 si attestano a 132.320 unità (-17,4%). Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 855.028 unità, con un calo del 3,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per **alimentazione**, le autovetture a **benzina** chiudono giugno in calo del 26,5%, con una quota di mercato del 23,7%. In flessione anche le autovetture **diesel** (-34,4% su giugno 2024), con una market share del 10,3%. Nel semestre, le immatricolazioni di auto a benzina sono in calo del 17,2% (26,1% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-32,2% e 10,2% di quota nel periodo). Le **autovetture elettrificate** rappresentano il 56,4% del mercato di giugno e il 54,6% nel cumulato, con volumi in calo nel mese (-7,2%) e in aumento nel cumulato (+14,8%). Tra queste, le **ibride mild e full** calano del 7,2% nel mese, con una quota di mercato del 43,2%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 10%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili decrementano del 7,1% nel mese (quota di mercato: 13,2%) e crescono del 40,7% nel semestre (con market share al 10,5%).

Nel dettaglio, le **autoelettriche** hanno una quota del 6% e calano del 40,4% nel mese. In aumento, al contrario, le ibride plug-in: +74,2%, con il 7,2% di quota del mercato nel mese. Nel cumulato dei sei mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +28% (quota: 5,2%) e +56,3% (quota: 5,2%).

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9,5% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture Gpl (-22% su giugno 2024). A gennaio-giugno 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del 3,6% (quota: 9%) e, considerando la totalità delle alimentate a gas, si registra un calo del 5%.

(TELEBORSA) 24-07-2025 11:28

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

 EN



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

## Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1%

Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo è del 5,1% immagine (Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a giugno le immatricolazioni di auto ammontano a 1.243.732 unità, il 5,1% in meno rispetto a giugno 2024. Nei primi sei mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 6.815.320 unità, in calo dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che a nostro avviso la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità", ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. "La diagnosi dei gravi problemi che affliggono il settore è stata proposta con chiarezza e lucidità nel rapporto Draghi ormai da quasi un anno; da quel momento, oltre all'apprezzamento del rapporto e del suo contenuto relativamente all'automotive, nulla di concreto è successo. Negli ultimi 12 mesi non abbiamo visto purtroppo misure tangibili in grado di invertire la rotta, mentre, al contrario, si sono aggiunti temi esterni all'Europa quali l'onda montante delle importazioni dalla Cina e la politica daziaria americana", ha aggiunto Vavassori. "È sotto gli occhi di tutti la crisi che in tutta Europa sta coinvolgendo aziende grandi e piccole del nostro settore e, ai circa 100.000 posti di lavoro persi lo scorso anno, se ne stanno aggiungendo molti di più nell'anno in corso. Lanciamo quindi, nuovamente, un appello risoluto e ultimativo alla politica tutta italiana ed europea perché finalmente si concretizzi in tempi rapidissimi la cura per fermare questa emorragia occupazionale e di competenze che riguarda oltre il 7% del PIL europeo, 400 miliardi di gettito fiscale, il 30% della ricerca privata annuale europea e oltre 13 milioni di posti di lavoro ha concluso il presidente di Anfia. La revisione del regolamento CO2 non è più un'opzione, né deve essere una semplice promessa verbale: deve diventare un fatto entro la fine di settembre". A giugno, soltanto due dei cinque major market (incluso UK) si mantengono in crescita: +15,2% la Spagna e +6,7% il Regno Unito. In flessione a doppia cifra, invece, l'Italia (-17,4%), complice il confronto con un ottimo giugno 2024 per effetto degli incentivi, e la Germania (-13,8%), dove il mese di giugno 2024 aveva beneficiato dell'effetto dell'applicazione a tutte le nuove auto immatricolate in UE, a partire dal 7 luglio 2024, del Regolamento europeo 2019/2144, General Safety Regulation 2, con un'anticipazione delle immatricolazioni in vista di questa scadenza. La Francia, infine, chiude a -6,7%. A fronte di questi risultati, la chiusura del primo semestre del 2025 è poco sotto i livelli dello scorso anno. Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a giugno risultano in crescita sia le auto BEV (+14,5%, con il 19,2% di quota) che le ibride plug-in (+37,7% con il 9,5% di quota) e le ibride tradizionali (+5,3%, con il 33,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 775.052 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 62,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28,8% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 224.425 unità a giugno, in aumento del 22,7% e con una quota del 25,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In Italia, i volumi totalizzati a giugno 2025 si attestano a 132.320 unità (-17,4%). Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 855.028 unità, con un calo del 3,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono giugno in calo del 26,5%, con una quota di mercato del 23,7%. In flessione anche le autovetture diesel (-34,4% su giugno 2024), con una market share del 10,3%. Nel semestre, le immatricolazioni di auto a benzina sono in calo del 17,2% (26,1% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-32,2% e 10,2% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,4% del mercato di giugno e il 54,6% nel cumulato, con volumi in calo nel mese (-7,2%) e in aumento nel cumulato (+14,8%). Tra queste, le ibride mild e full calano del 7,2% nel mese, con una quota di mercato del 43,2%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 10%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili decrementano del 7,1% nel mese (quota di mercato: 13,2%) e crescono del 40,7% nel semestre (con market share al 10,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6% e calano del 40,4% nel mese. In aumento, al contrario, le ibride plug-in: +74,2%, con il 7,2% di quota del mercato nel mese. Nel cumulato dei sei mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +28% (quota: 5,2%) e +56,3% (quota: 5,2%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,5% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture Gpl (-22% su giugno 2024). A gennaio-giugno 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del 3,6% (quota: 9%) e, considerando la totalità delle alimentate a gas, si registra un calo del 5%.

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo è del 5,1%

TELEBORSA

 Pubblicato il 24/07/2025  
 Ultima modifica il 24/07/2025 alle ore 11:28

cerca un titolo



Secondo i dati diffusi oggi da **ACEA**, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a giugno le immatricolazioni di auto ammontano a 1.243.732 unità, il 5,1% in meno rispetto a giugno 2024. Nei primi sei mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 6.815.320

unità, in calo dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che a nostro avviso la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità", ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA.

"La diagnosi dei gravi problemi che affliggono il settore è stata proposta con chiarezza e lucidità nel rapporto Draghi ormai da quasi un anno; da quel momento, oltre all'apprezzamento del rapporto e del suo contenuto relativamente all'automotive, nulla di concreto è successo. Negli ultimi 12 mesi non abbiamo visto purtroppo misure tangibili in grado di invertire la rotta, mentre, al contrario, si sono aggiunti temi esterni all'Europa quali l'onda montante delle importazioni dalla Cina e la politica daziaria americana", ha aggiunto Vavassori.

"È sotto gli occhi di tutti la crisi che in tutta Europa sta coinvolgendo aziende grandi e piccole del nostro settore e, ai circa 100.000 posti di lavoro persi lo scorso anno, se ne stanno aggiungendo molti di più nell'anno in corso. Lanciamo quindi, nuovamente, un appello risoluto e ultimativo alla politica tutta italiana ed europea perché finalmente si concretizzi in tempi rapidissimi la cura per fermare questa emorragia occupazionale e di competenze che riguarda oltre il 7% del PIL europeo, 400 miliardi di gettito fiscale, il 30% della ricerca privata annuale europea e oltre 13 milioni di posti di lavoro - ha concluso il presidente di Anfia -. La revisione del regolamento CO2 non è più un'opzione, né deve essere una semplice promessa verbale: deve diventare un fatto entro la fine di settembre".

A giugno, soltanto due dei cinque major market (incluso UK) si mantengono in

## LEGGI ANCHE

21/07/2025



**Federacciai, a giugno produzione acciaio in calo (-3,2%): il semestre resta però positivo (+2,9%)**

23/07/2025

**Renault, nel 1° semestre vendite globali salgono a 1,17 milioni (+1,3%)**

07/07/2025

**Plus500, ricavi in aumento e margini in leggero calo nel primo semestre**

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

24/07/2025

**Mobilità, Istat-Anci: nel 2024 stabile numero di morti in incidenti stradali stabile, aumentano incidenti e...**

24/07/2025

**STMicroelectronics: ricavi semestre in calo del 21%, titolo giù in Borsa**

24/07/2025

crescita: +15,2% la **Spagna** e +6,7% il **Regno Unito**. In flessione a doppia cifra, invece, l'Italia (-17,4%), complice il confronto con un ottimo giugno 2024 per effetto degli incentivi, e la Germania (-13,8%), dove il mese di giugno 2024 aveva beneficiato dell'effetto dell'applicazione a tutte le nuove auto immatricolate in UE, a partire dal 7 luglio 2024, del Regolamento europeo 2019/2144, General Safety Regulation 2, con un'anticipazione delle immatricolazioni in vista di questa scadenza. La Francia, infine, chiude a -6,7%. A fronte di questi risultati, la chiusura del primo semestre del 2025 è poco sotto i livelli dello scorso anno.

Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a **giugno** risultano in crescita sia le **auto BEV** (+14,5%, con il 19,2% di quota) che le **ibride plug-in** (+37,7% con il 9,5% di quota) e le **ibride tradizionali** (+5,3%, con il 33,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 775.052 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 62,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28,8% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di **auto ricaricabili** ammontano invece a 224.425 unità a giugno, in aumento del 22,7% e con una quota del 25,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In **Italia**, i volumi totalizzati a giugno 2025 si attestano a 132.320 unità (-17,4%). Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 855.028 unità, con un calo del 3,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per **alimentazione**, le autovetture a **benzina** chiudono giugno in calo del 26,5%, con una quota di mercato del 23,7%. In flessione anche le autovetture **diesel** (-34,4% su giugno 2024), con una market share del 10,3%. Nel semestre, le immatricolazioni di auto a benzina sono in calo del 17,2% (26,1% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-32,2% e 10,2% di quota nel periodo). Le **autovetture elettrificate** rappresentano il 56,4% del mercato di giugno e il 54,6% nel cumulato, con volumi in calo nel mese (-7,2%) e in aumento nel cumulato (+14,8%). Tra queste, le **ibride mild e full** calano del 7,2% nel mese, con una quota di mercato del 43,2%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 10%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili decremantano del 7,1% nel mese (quota di mercato: 13,2%) e crescono del 40,7% nel semestre (con market share al 10,5%).

Nel dettaglio, le **auto elettriche** hanno una quota del 6% e calano del 40,4% nel mese. In aumento, al contrario, le ibride plug-in: +74,2%, con il 7,2% di quota del mercato nel mese. Nel cumulato dei sei mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +28% (quota: 5,2%) e +56,3% (quota: 5,2%).

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9,5% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture Gpl (-22% su giugno 2024). A gennaio-giugno 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del 3,6% (quota: 9%) e, considerando la totalità delle alimentate a gas, si registra un calo del 5%.

Amedeo Gagliardi  
Vicedirettore generale di  
Autostrade per l'Italia entra  
nell' Advisory Board di FEduF  
(ABI)

🕒 24/07/2025

UniCredit e FAI insieme per  
proteggere patrimonio  
culturale e ambientale

> Altre notizie

#### CALCOLATORI

🏠 Casa

Calcola le rate del mutuo

🚗 Auto

Quale automobile posso permettermi?

📈 Titoli

Quando vendere per guadagnare?

🏦 Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo è del 5,1%

(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a giugno le immatricolazioni di auto ammontano a 1.243.732 unità, il 5,1% in meno rispetto a giugno 2024. Nei primi sei mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 6.815.320 unità, in calo dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che a nostro avviso la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità", ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. "La diagnosi dei gravi problemi che affliggono il settore è stata proposta con chiarezza e lucidità nel rapporto Draghi ormai da quasi un anno; da quel momento, oltre all'apprezzamento del rapporto e del suo contenuto relativamente all'automotive, nulla di concreto è successo. Negli ultimi 12 mesi non abbiamo visto purtroppo misure tangibili in grado di invertire la rotta, mentre, al contrario, si sono aggiunti temi esterni all'Europa quali l'onda montante delle importazioni dalla Cina e la politica daziaria americana", ha aggiunto Vavassori. "È sotto gli occhi di tutti la crisi che in tutta Europa sta coinvolgendo aziende grandi e piccole del nostro settore e, ai circa 100.000 posti di lavoro persi lo scorso anno, se ne stanno aggiungendo molti di più nell'anno in corso. Lanciamo quindi, nuovamente, un appello risoluto e ultimativo alla politica tutta italiana ed europea perché finalmente si concretizzi in tempi rapidissimi la cura per fermare questa emorragia occupazionale e di competenze che riguarda oltre il 7% del PIL europeo, 400 miliardi di gettito fiscale, il 30% della ricerca privata annuale europea e oltre 13 milioni di posti di lavoro - ha concluso il presidente di Anifa -. La revisione del regolamento CO2 non è più un'opzione, né deve essere una semplice promessa verbale: deve diventare un fatto entro la fine di settembre". A giugno, soltanto due dei cinque major market (incluso UK) si mantengono in crescita: +15,2% la Spagna e +6,7% il Regno Unito. In flessione a doppia cifra, invece, l'Italia (-17,4%), complice il confronto con un ottimo giugno 2024 per effetto degli incentivi, e la Germania (-13,8%), dove il mese di giugno 2024 aveva beneficiato dell'effetto dell'applicazione a tutte le nuove auto immatricolate in UE, a partire dal 7 luglio 2024, del Regolamento europeo 2019/2144, General Safety Regulation 2, con un'anticipazione delle immatricolazioni in vista di questa scadenza. La Francia, infine, chiude a -6,7%. A fronte di questi risultati, la chiusura del primo semestre del 2025 è poco sotto i livelli dello scorso anno. Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a giugno risultano in crescita sia le auto BEV (+14,5%, con il 19,2% di quota) che le ibride plug-in (+37,7% con il 9,5% di quota) e le ibride tradizionali (+5,3%, con il 33,6% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 775.052 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 62,3% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28,8% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 224.425 unità a giugno, in aumento del 22,7% e con una quota del 25,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In Italia, i volumi totalizzati a giugno 2025 si attestano a 132.320 unità (-17,4%). Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 855.028 unità, con un calo del 3,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono giugno in calo del 26,5%, con una quota di mercato del 23,7%. In flessione anche le autovetture diesel (-34,4% su giugno 2024), con una market share del 10,3%. Nel semestre, le immatricolazioni di auto a benzina sono in calo del 17,2% (26,1% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-32,2% e 10,2% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,4% del mercato di giugno e il 54,6% nel cumulato, con volumi in calo nel mese (-7,2%) e in aumento nel cumulato (+14,8%). Tra queste, le ibride mild e full calano del 7,2% nel mese, con una quota

di mercato del 43,2%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 10%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili decremantano del 7,1% nel mese (quota di mercato: 13,2%) e crescono del 40,7% nel semestre (con market share al 10,5%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6% e calano del 40,4% nel mese. In aumento, al contrario, le ibride plug-in: +74,2%, con il 7,2% di quota del mercato nel mese. Nel cumulato dei sei mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +28% (quota: 5,2%) e +56,3% (quota: 5,2%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,5% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture Gpl (-22% su giugno 2024). A gennaio-giugno 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del 3,6% (quota: 9%) e, considerando la totalità delle alimentate a gas, si registra un calo del 5%. Usa il pulsante "Accetta" per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.

[ Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo e' del 5,1% ]

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

# siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



**RICREA**

CONSORZIO NAZIONALE RICICLO E RECUPERO IMBALLAGGI ACCIAIO

Imballaggi d'ACCIAIO

cassaforte della natura, amici dell'ambiente

www.consorzioricrea.org

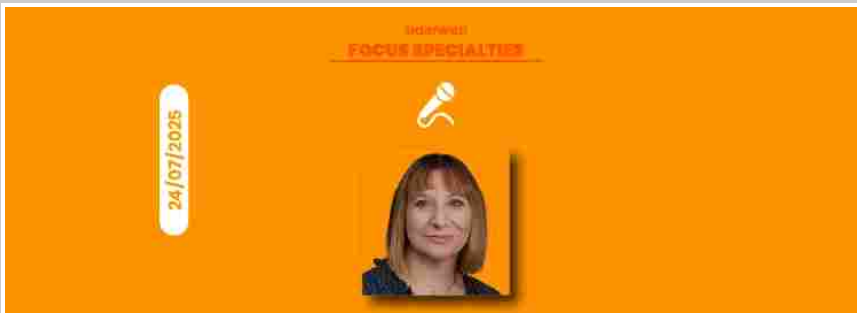
SCOPRI SIDERWEB

PROVA GRATUITA

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Automotive: «Europa in ritardo sull'elettrificazio...

## Automotive: «Europa in ritardo sull'elettrificazione»

### Miriam Sala (Anfia): «L'Ue deve accelerare anche dal punto di vista normativo»

24 luglio 2025



Il comparto italiano ed europeo dell'automotive è al centro di un cambiamento tecnologico epocale. Una sfida affrontata con difficoltà dalle aziende del settore che, schiacciate dalla concorrenza cinese, si stanno confrontando con decise frenate nella produzione e nelle vendite. Durante il webinar "Lamierino magnetico: tra auto elettrica e prospettive future", organizzato da siderweb nell'ambito del ciclo "Focus Specialties", Miriam Sala (responsabile area Studi e statistiche di Anfia) ha analizzato le dinamiche che stanno caratterizzando questa industria e i fattori che ne stanno influenzando i risultati.

In Italia l'industria dell'automotive conta oltre 5mila imprese, con oltre 273mila addetti alla produzione e un fatturato di poco più di 113 miliardi di euro, pari al 9% dell'intero manifatturiero e al 5,8% del Pil italiano. Nonostante questi numeri, come ha sottolineato Miriam Sala nel suo intervento, la produzione tricolore di veicoli nel 2024 è ammontata a circa 590mila unità ed è risultata quasi dimezzata rispetto al 2017, quanto si era superata quota un milione di vetture. La frenata «è iniziata nel 2019 e, dopo lo stop o lo spostamento delle produzioni di alcuni veicoli mass market dal nostro Paese, quest'anno lo chiuderemo con un output di circa 500mila veicoli, ovvero in calo del 15% rispetto ai risultati del 2024».

Allo stesso modo, anche le immatricolazioni, in particolare con l'arrivo della pandemia, hanno iniziato la discesa e non hanno più mostrato recuperi. Le crisi degli ultimi anni, come ad esempio quelle relative alle difficoltà d'approvvigionamento di materie prime e

24 luglio 2025

#### LAMIERINO MAGNETICO: MERCATO EUROPEO SOTTO PRESSIONE

Giacon, Metalservice: «Le misure Ue rischiano di trascurare la parte bassa della filiera e favorire la delocalizzazione»

di Sarah Falsone

24 luglio 2025

#### IL LAMIERINO MAGNETICO TENTA IL RECUPERO

Tosini (Ufficio Studi siderweb): «Ma pesa l'incertezza legata al nodo dazi Usa e al dollaro debole»

di Stefano Gennari

24 luglio 2025

#### AUTOMOTIVE: «EUROPA IN RITARDO SULL'ELETTRIFICAZIONE»

Miriam Sala (Anfia): «L'Ue deve accelerare anche dal punto di vista normativo»

di Federico Fusca

21 luglio 2025

#### AGENDA: WEBINAR E ASSEMBLEE

Gli appuntamenti principali per la filiera siderurgica ogni lunedì su siderweb.com

di Sarah Falsone

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

componentia, pensiamo a quella del 2022 relativa ai microchip, hanno depresso il mercato e ora ci troviamo in una fase di stabilita. Pertanto, **nel 2025 non ci aspettiamo grossi cambiamenti** perche il mercato italiano e principalmente di sostituzione ed e legato agli incentivi, che in questo momento sono assenti», ha spiegato la responsabile area Studi e statistiche di [Anfia](#).

Se questo e il quadro generale del comparto, nell'analisi proposta da Miriam Sala, **l'Europa risulta in ritardo nell'elettrificazione del proprio parco auto** rispetto alla Cina, che rappresenta l'attore principale del segmento green e alla quale «fanno capo circa due terzi delle vendite mondiali. Sul proprio mercato interno i veicoli elettrici costituiscono circa il 50% ed entro il 2030 si prevede una loro diffusione fino a toccare l'80 per cento del parco circolante cinese. Da questo punto di vista l'Europa e gli Usa sono abbastanza arretrate, con previsioni da qui ai prossimi cinque anni che indicano percentuali di diffusione dell'elettrico rispettivamente al 60% e al 20%», ha sottolineato Sala. Primato del Dragone orientale che e soprattutto una **questione di competitivita**: «Sul mercato cinese, i veicoli *full electric* sono arrivati a costare meno delle controparti a combustione interna, le batterie costano meno che in Occidente e sono cresciuti i numeri anche delle colonnine di ricarica, soprattutto di quelle *ultrafast*».

Per riuscire ad accelerare la transizione, **l'Ue deve in primo luogo agire dal punto di vista legislativo** e uscire dall'attuale «fase di forte incertezza, causata dalle attese di revisione nella seconda parte del 2025 del regolamento sullo stop al 2035 della produzione di motore a combustione interna per i veicoli leggeri e al 2027 di quello relativo ai veicoli pesanti». Inoltre, ha concluso la responsabile area Studi e statistiche di [Anfia](#), va completato e messo a terra un «**Action Plan europeo** per l'automotive al quale mancano un'esplicita previsione del principio alla neutralita tecnologica, un riferimento alla mitigazione delle sanzioni al 2025 e alla revisione del regolamento per i veicoli pesanti, la previsione di un budget per incentivi alla domanda, misure comunitarie per la riduzione dei costi energia che supportino la competitivita industriale e, infine, tempistiche certe per l'avvio degli iter legislativi per la presentazione delle singole misure da parte del Palamento e Consiglio».

FOCUS SPECIALTIES | Lamierino magnetico
Copia link

24/07/2025

## Lamierino magnetico: tra auto elettrica e prospettive future

Guarda su

F.F.

✉
in
✕
f

24 luglio 2025

**LAMIERINO MAGNETICO: MERCATO EUROPEO SOTTO PRESSIONE**

Giacon, Metalservice: «Le misure Ue rischiano di trascurare la parte bassa della filiera e favorire la delocalizzazione»

di Sarah Falsone

✉
in
✕
f

24 luglio 2025

21 gennaio 2025

**SALA (ARVEDI AST): «GRADUALE RIPRESA NEL SECONDO SEMESTRE»**

Dopo un primo trimestre caratterizzato da incertezza, la direzione del mercato dipendera per lo piu da scelte politiche

di Stefano Gennari

Altre News

met.legnanese

**MERCATI**

23 luglio 2025

**TONDO: PROSEGUE LA FASE DI RIMBALZO**

Crescente difficolta nel reperire alcuni diametri, destinata ad acuirsi con le fermate produttive

22 luglio 2025

**LAMINATI MERCANTILI: MERCATO TRANQUILLO**

Prezzi stabili nelle ultime settimane, scambi frenati da stagionalita e incertezze geopolitiche e normative

21 luglio 2025

**COILS: SEGNALI DI STABILIZZAZIONE TRA INCERTEZZE E ASPETTATIVE DI RIPRESA**

Il Cbam all'orizzonte frena l'import e rafforza la posizione dei produttori: meno spazio per ulteriori ribassi

18 luglio 2025

**ROTTAME: MERCATO SEMPRE PIU RALLENTATO**

L'approssimarsi delle fermate sta contribuendo a un clima di crescente calma. L'attenzione e gia sulla riapertura

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Europa, auto in calo del 5,1% a giugno

## Immatricolazioni

La percentuale di auto elettriche vendute nel mese è salita a quota 19,2%

**Filomena Greco**

TORINO

Frena nel mese di giugno il mercato auto in Europa con un calo delle immatricolazioni nell'area (Ue+Efta+Uk) del 5,1%. Nel primo semestre dell'anno il risultato è in negativo, rispetto al 2024, dello 0,9%. Se si considera la sola area Ue, il calo è ancora più significativo, dell'1,9% da inizio anno, ma a mitigare la contrazione nell'area allargata è il buon andamento di mercato in Uk, dove le immatricolazioni crescono del 3,5%. La percentuale di auto elettriche nel mese è salita a quota 19,2%, 17,5% nel semestre - era il 13,9% nel 2024 - con l'Italia al 6%. Tra i cinque maggiori mercati dell'area, come evidenzia il Centro Studi Promotor diretto da Gian Primo Quagliano, solo Spagna e Regno Unito sono in crescita nel mese (+15,2% e +6,7%),



**Stellantis cala del 12,3% nel mese e del 9,1% nel semestre. Volkswagen -6,1% a giugno ma chiude a +2,3% i primi sei mesi**

mentre la Francia perde il 6,7%, la Germania il 13,8% e l'Italia il 17,4%, a confronto con giugno '24, periodo di avvio degli incentivi.

In questo contesto fanno peggio del mercato le principali case produttrici, con Stellantis che cala del 12,3% nel mese e del 9,1% nel semestre mentre Volkswagen archivia un giugno negativo (-6,1%) ma galleggia nel semestre e chiude a +2,3%. Per arrivare al primo segno più tra le case produttrici bisogna arrivare al dato Bmw che nel mese cresce dell'8,2% e recupera il 3,9% da gennaio. Tra le big player europee, il Gruppo Renault, orfano dell'ad Luca De Meo, contiene i danni a giugno (-0,6%) e mantiene un trend positivo nel semestre, con una crescita del 5,4%, superando la quota di mercato del 10%. Tra le asiatiche, anche Hyundai e Toyota perdono terreno, -8,7 e -12,9%, mentre tra gli emergenti continua la crisi di Tesla, che nel semestre perde in Europa un terzo dei volumi e passa dal 2,4 all'1,6% di market share mentre i cinesi di Saic Motor segnano una battuta d'arresto a giugno del 16,6%, mantenendo da gennaio un trend positivo del 18,8% e una quota superiore al 2% di quota.

In generale, resta preoccupante la situazione che emerge dal confronto

fra la situazione ante-pandemia (2019) e l'attuale, con un gap del 19,1%. «Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che a nostro avviso la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità» insiste Roberto Vavassori, presidente di Anfia. L'appello è « perché finalmente si concretizzino in tempi rapidissimi la cura per fermare questa emorragia occupazionale e di competenze che riguarda oltre il 7% del Pil europeo, 400 miliardi di gettito fiscale, il 30% della ricerca privata annuale europea e oltre 13 milioni di posti di lavoro». La revisione del regolamento CO2 non è più un'opzione, aggiunge, «né deve essere una semplice promessa verbale: deve diventare un fatto entro la fine di settembre». Per l'Unrae (produttori esteri), la necessità principale è che diventino rapidamente operativi gli incentivi riservati all'acquisto di vetture elettriche annunciati dal Mase per circa 600 milioni, «per evitare una prolungata stagnazione del mercato» e per recuperare il ritardo del mercato domestico. Anche alla luce del fatto che sono disponibili bonus per le bev in Francia e Spagna e, dal 15 luglio, anche in Uk.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**AUTOMOTIVE**

**Anfia: in Europa mercato stagnante, - 0,9% nel primo semestre**

Secondo i dati diffusi da Acea, nel complesso dei Paesi dell'Ue allargata all'Efta e al Regno Unito, a giugno le immatricolazioni di auto ammontano a 1.243.732 unità, il 5,1% in meno rispetto a giugno 2024. Nei primi sei mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiun-

gono 6.815.320 unità, in calo dello 0,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. «Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che la Commissione e l'Europarlamento non colgono nella sua drammaticità - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia - La diagnosi dei gravi problemi che affliggono il settore è stata proposta con chiarezza nel rapporto Draghi ormai un anno - aggiunge - ma da quel momento nulla di concreto è successo».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Il mercato auto europeo cala del 5,1% Bene le elettriche

## Vendite

A giugno sono stati immatricolati 1.243.732 veicoli. Per l'Anfia l'Europa «non coglie la drammaticità del settore»

TORINO

Il mercato europeo dell'auto resta in rosso in un contesto contrassegnato da calo della domanda, dazi Usa di entità ancora non definitiva e possibili contromisure europee. A giugno sono state immatricolate 1.243.732 auto, il 5,1% in meno dello stesso mese del 2024. Nella prima metà dell'anno - secondo i dati dell'Acea, l'associazione dei costruttori europei - le immatricolazioni sono state 6.815.320, in calo dello 0,9% sull'analogo



Automobili in uno stabilimento ANSA

periodo dell'anno scorso e del 19,1% rispetto al 2019.

Tra i maggiori mercati dell'area solo quelli di Spagna e Regno Unito sono in crescita (+15,2% e +6,7%), mentre la Francia perde il 6,7%, la Germania il 13,8% e l'Italia il 17,4%. In aumento le immatricolazioni di auto elettriche pu-

re (Bev): a giugno ne sono state vendute 239.073, in crescita del 14,5%, mentre nel semestre hanno raggiunto 1.190.346, con un incremento del 24,9%. La quota delle elettriche ha raggiunto il 17,5% «grazie a incentivi pubblici generosi - spiega il Centro Studi Promotor - ma anche, in alcuni paesi come Regno Unito e Spagna, con un impegno diretto da parte delle case automobilistiche con stanziamenti generosi per concedere sconti di assoluto rilievo agli acquirenti di auto elettriche». Il 60% di bev è stato immatricolato in Germania, Olanda e Belgio.

A giugno Stellantis ha venduto 180.907 auto, il 12,3% in meno dello stesso mese del 2024, pari a una quota di mercato del 14,5% contro il 15,7% di un anno fa. Il totale del semestre è di 1.040.902 immatricolazioni, in calo del 9,1% sull'analogo periodo dell'anno scorso con la quota di mercato che scende dal 16,7% al 15,3%. Per l'Anfia «la Commissione e l'Europarlamento non colgono la drammaticità del settore automotive».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# ITALIAinforma

QUOTIDIANO ON-LINE

Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

Seguici su:

Arte e Cultura

Automotive

Attualità

Economia e Finanza

Editoriale

Energia

Esteri

Innovation

Le Interviste

Politica

Sostenibilità

ULTIME NOTIZIE

24 lug 2025 ore 11:00

sure Vertice Italia-Algeria, da energia a industria avanzata: ecco le intese siglate

Arte e Cultura, Economia e Imprese, Sport e Futuro.  
Scopri le iniziative riservate agli iscritti alla community. [ISCRIVITI](#)

INTESA SANPAOLO

## Mercato auto europeo in flessione, elettriche in crescita

- di: Bruno Legni 25/07/2025



**Il mercato precipita del 5% a giugno, Stellantis in calo, brillano le elettriche grazie agli incentivi pubblici.**

**Il mercato europeo in rosso**

Il mese di giugno 2025 ha segnato un forte calo per il mercato

**IL MAGAZINE**

Italia Informa LUG-AGO 2025

**GIUSEPPE INCINGOLA**  
LA CORRENZA E LA VERA AUTENTICITÀ  
LA STORIA E COMUNITÀ CON FRONDA  
IL CONSUMO E LA SOSTENIBILITÀ

[SFOGLIA IL MAGAZINE](#)

**NON È SOLO UN PACCO, È LA SOLUZIONE GIUSTA PER LA LOGISTICA INTEGRATA DELLA TUA AZIENDA.**

[SCOPRI DI PIÙ](#)

**Posteitaliane**  
Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

**Roma, previsioni meteo a 7 giorni**

Italia > Lazio > Meteo Roma

ven 25	sab 26	dom 27	lun 28	mar 29	mer 30	gio 31
22.1°C	23.9°C	19.9°C	20.0°C	18.6°C	20.0°C	19.6°C
35.1°C	29.0°C	29.8°C	26.8°C	29.8°C	29.7°C	28.7°C

[stampa PDF](#) [3BMeteo.com](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

automobilistico europeo: le immatricolazioni totali, inclusi UE, Regno Unito ed EFTA, sono scese a **1.243.732 veicoli**, registrando un decremento del **5,1% rispetto a giugno 2024**. In particolare, nei soli paesi UE la caduta supera il **7%** su base annua.

Nel primo semestre 2025 le immatricolazioni sono diminuite del **1,9%** sullo stesso periodo dell'anno precedente, mentre le auto full electric (BEV) hanno raggiunto una quota del **15,6%** nel mercato UE, in forte aumento rispetto al **12,5% di H1 2024**.

### I mercati nazionali: vincitori e perdenti

Tra i principali mercati europei, **Spagna (+15,2%)** e **Regno Unito (+6,7%)** mostrano performance positive. Al contrario **Francia (-6,7%)**, **Germania (-13,8%)** e **Italia (-17,4%)** sprofondano, confermando una tendenza negativa diffusa.

### Stellantis e Tesla: vendite in contrazione

#### Stellantis

Nel solo giugno 2025 Stellantis ha venduto **180.907 auto**, con una perdita del **12,3% rispetto a giugno 2024**, riducendo la propria quota di mercato dal **15,7% al 14,5%**. Il semestre evidenzia un calo del **9,1%**, con la quota che passa dal **16,7% al 15,3%**.

#### Tesla

Tesla subisce una frenata severa: le immatricolazioni europee nei primi sei mesi del 2025 scendono da 165.000 a circa **110.000 unità**, una contrazione del **33%**. Solo a giugno la flessione supera il **20%**, con una quota di mercato decrecente, scesa al **1,6%** dalla precedente quota del 2,4%.

La perdita è ancora più marcata su base UE: **-45,2%** nei primi cinque mesi del 2025 e market share crollata al **0,9%**.

La crisi è attribuita all'aumento della concorrenza, soprattutto da parte dei produttori cinesi come BYD, e a un crescente scetticismo sul brand legato alle dichiarazioni politiche del CEO Elon Musk.

### Le BEV nel semestre: crescita costante

### Newsletter



Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

### ULTIMISSIME

24 lug 2025 ore 16:30

Mussini (Simit): "Futuro della lotta all'Hiv è garantire possibilità di scelta di terapie innovative per tutti"

24 lug 2025 ore 15:48

'Dove sta conducendo l'Europa', Meloni in copertina sul Time

24 lug 2025 ore 15:30

Blue Green Economy Award 2025, le 45 aziende finaliste

24 lug 2025 ore 13:00

Verso il pangenoma umano, pronta la mappa più completa di geni e varianti

24 lug 2025 ore 12:00

Dazi, Usa e Ue verso accordo su tariffe al 15%. Bruxelles prepara contromisure

**VEDI TUTTE LE ULTIMISSIME**

Ops su Mediobanca, 25/07/2025

Lovaglio euforico: "Nascerà il terzo polo bancario"



Il ricatto del bove: Trump 25/07/2025

arruola pure le vacche nella crociata Usa



Nei primi sei mesi del 2025 le vetture elettriche pure (BEV) hanno registrato vendite per **869.271 unità**, con una quota di mercato del **15,6%** nell'UE. Questo risultato riflette incentivi pubblici particolarmente generosi, soprattutto in Germania, Paesi Bassi e Belgio, che insieme hanno assorbito circa il **60% delle BEV immatricolate** nel semestre.

## Opinioni del settore: tra allarme e richieste di intervento

**Roberto Vavassori** (Anfia) parla di grave sottovalutazione politica del momento: *“Il settore automotive europeo sta affrontando una situazione di estrema difficoltà che Commissione e Parlamento non colgono nella sua drammaticità.*

**Gian Primo Quagliano** (Centro Studi Promotor) aggiunge: *“Con la conferma degli attuali assetti nella guida dell'Unione Europea viene meno... la possibilità di un ammorbidimento nella politica comunitaria per l'auto...”.*

**Unrae** sollecita una risposta collettiva: *“Mobilitazione per sostenere la domanda orientando risorse disponibili”.*

## Il quadro macro: vincoli, dazi, ma anche opportunità

Le tensioni commerciali tra USA ed Europa e la minaccia di dazi del **15%** su merci comunitarie sono fattori di pressione sul settore, insieme a normative ambientali sempre più stringenti. Nonostante il rallentamento, un'analisi di inizio 2025 indicava un'ondata di oltre **160 nuovi modelli EV** per l'anno e una possibile crescita del **40%** del segmento BEV in Occidente.

Tuttavia, i costi per carbon credits, gli incentivi, e la pressione competitiva mettono a rischio i margini delle case auto tradizionali.

## Il mercato europeo continua a perdere terreno

Nonostante la crescita delle auto elettriche, il mercato europeo continua a perdere terreno: vendite in calo, oscillazioni politiche, e una concorrenza crescente—cinese e interna—rendono lo scenario incerto. Le istituzioni restano in attesa: servono interventi tempestivi per rilanciare la domanda e accompagnare la transizione.

Thailandia Cambogia: 25/07/2025  
evacuazioni di massa nel  
conflitto sul confine



Macron sfida Trump sulla 25/07/2025  
Palestina. E Riad sta con  
Parigi



il golpe era solo un'idea... 25/07/2025  
stampata tre volte e  
portata a Bolsonaro



Cerca gli articoli nel sito:

CERCA

LEGGI TUTTI GLI  
ARTICOLI

Le firme del settore parlano di urgenza e necessità di strategie collettive chiare: l'industria automobilistica europea ha bisogno di decisioni forti, non di esitazioni.

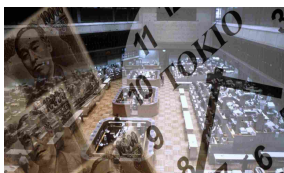
**TAGS:** mercato auto, auto elettriche, giugno 2025, Stellantis, Tesla, BEV, auto europee, incentivi pubblici, vendite auto, dazi auto, immatricolazioni Europa, auto elettriche Europa, automotive europeo, crisi settore auto, mercato auto europeo,

## NOTIZIE DELLO STESSO ARGOMENTO

Economia e Finanza

25/07/2025

**Mercati asiatici in lieve calo...**



I mercati asiatici frenano dopo i record. Il dollaro si rafforza, valute deboli. L'Europa ...

Economia e Finanza

25/07/2025

**Mercato auto europeo in fl...**



Il mercato automobilistico europeo crolla del 5 % a giugno 2025. Stellantis e Tesla in cal...

Economia e Finanza

25/07/2025

**Ops su Mediobanca, Lovagl...**



Lovaglio rilancia sull'ops per Mediobanca: dividendi in crescita, obiettivo il 66,7%. Il r...

Economia e Finanza

25/07/2025

**Il ricatto del bove: Trump a...**



Donald Trump rivendica come trionfo l'ok australiano alla carne USA, ma è solo propaganda....

Economia e Finanza

24/07/2025

**Carrefour dice addio all'Ital...**



NewPrinces acquisisce Carrefour Italia: un'operazione da 1 miliardo che ridisegna la GDO. ...

Economia e Finanza

24/07/2025

**Mediobanca, sfida MPS e n...**



L'OPS di MPS impone una svolta strategica per Mediobanca. La scelta del nuovo Ceo sarà dec...

1 2 3 4 5 ... 14

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News News Aftermarket

News Aftermarket

## Meyle: crescere e consolidarsi

25 Luglio 2025



Durante Autopromotec 2025, Meyle ha annunciato le nuove strategie adottate con l'obiettivo di diventare un punto di riferimento per la filiera italiana aftermarket. Partendo da innovazione, prossimità e soluzioni su misura

Rafforzare l'identità del brand con un'offerta più strutturata, avere maggiore visibilità e diventare un punto di riferimento stabile per la distribuzione e l'autoriparazione indipendente. Il **rilancio di Meyle in Italia** è partito dal recente **Autopromotec di Bologna**, la biennale internazionale dell'aftermarket automobilistico, dove è stata presentata questa strategia che punta a rafforzare la presenza del marchio sull'intero territorio nazionale attraverso un piano mirato di crescita e consolidamento.



**PARTS**

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

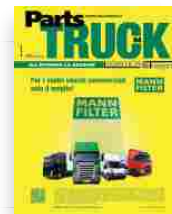
[Leggi la Digital Edition](#)



**Parts In Officina**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



**PARTS TRUCK**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

### CONSIGLIATO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Supporto costante a distributori e autofficine

Attiva in oltre 120 Paesi di ogni continente e con oltre 24mila ricambi a catalogo, **Meyle AG** è un'azienda tedesca con sede ad Amburgo, appartenente al **Gruppo Wulf Gaertner Autoparts AG**, apprezzata da sempre per la sua affidabilità e l'approccio ingegneristico. Qualità che consentono di sviluppare e produrre componenti pensati per garantire massima efficienza alle officine semplificando gli interventi, migliorando al contempo la durata e la sicurezza dei veicoli.

**Davide Busetto**, Responsabile Meyle per il mercato italiano, ha delineato chiaramente il piano in corso: "L'Italia non è un mercato nuovo per noi, ma oggi vogliamo rilanciare il brand con una presenza più forte e visibile, offrendo non solo prodotti di qualità a distributori e autoriparatori ma anche supporto tecnico, formazione e disponibilità immediata. Il nostro ruolo come produttori ci permette di sviluppare soluzioni su misura, testate e ottimizzate per rispondere in modo concreto alle sfide quotidiane delle officine, soprattutto in vista della transizione verso la mobilità elettrica".

Dunque, un impegno rinnovato con l'intera filiera che prevede investimenti mirati allo scopo di costruire partnership durature nel nostro Paese. Del resto, nel panorama dei ricambi automotive la centralità dell'Italia è confermata dai dati positivi, registrati per il quarto anno consecutivo: il settore aftermarket, infatti, ha chiuso il 2024 con una crescita del 2,4% del fatturato sul 2023 secondo la rilevazione statistica interna del Barometro Aftermarket (Gruppo Componenti **Anfia**, febbraio 2025).

## Tanti punti di forza

Tutto ha inizio l'11 luglio 1958, quando Wulf Gaertner fonda la Wulf Gaertner Autoparts AG. Con l'acquisizione di Meyle, nel 1995, il focus si sposta dalla distribuzione ed esportazione di ricambi alla produzione in proprio. Da allora Wulf Gaertner Autoparts AG è la holding di Meyle AG. Includendo le società partner, i dipendenti sono un migliaio in tutto il mondo, di cui circa 480 presso la sede centrale amburghese.

I prodotti in catalogo per autovetture e furgoni sono suddivisi in tre linee principali: Meyle Original con ricambi equivalenti all'OEM; Meyle PD, orientata al miglioramento di prestazioni e design; Meyle HD dedicata a soluzioni tecnicamente ottimizzate grazie alla reingegnerizzazione e con una garanzia di 4 anni. Nell'ampio portafoglio, oltre 1.500 parti sono Meyle HD e quasi 1.200 sono Meyle PD. Inoltre, l'offerta comprende più di 4.000 prodotti e soluzioni per veicoli ibridi ed elettrici.

In Turchia, per esempio, nello stabilimento di oltre 27mila metri quadrati SIO Automotive di Çorlu, operativo dal 1996 e di proprietà della holding, lavorano circa 450 addetti per la produzione di componenti di sospensione e sterzo come bracci oscillanti, tiranti stabilizzatori e perni sferici, molti dei quali nella qualità ottimizzata HD. Qui gli esperti sono sempre in contatto con gli ingegneri Meyle per garantire processi e procedure efficienti.

## Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

### TAG

#ricambi **680**

#aftermarket **473**

#officine **253**

#filtri **183**

#lubrificanti **173**

#mercato auto **152**

Meyle si avvale di una solida rete di stabilimenti di produzione sia propri sia di partner selezionati. Negli stabilimenti di produzione interni, un sistema di controllo qualità continuo a più fasi e le relative certificazioni permettono di realizzare componenti OE, prestando la massima attenzione alla sostenibilità ambientale. L'azienda, infatti, è da sempre particolarmente sensibile a questo tema. La sede centrale di Meyle è a impatto zero, come certificato dall'organizzazione no-profit Climate Without. Per compensare le emissioni prodotte, Meyle ha effettuato donazioni a favore di due progetti a tutela del clima certificati Gold Standard in Africa: fornelli da cucina efficienti in Uganda ed elettricità da energia idroelettrica in Tanzania.

### Meyle: gamme prodotti per diverse applicazioni

La grande varietà di gamma a marchio Meyle può essere sfruttata per soddisfare le esigenze riguardanti sterzo/sospensioni, componenti di trasmissione, freni, ammortizzazione, filtri, raffreddamento, componenti in gommametallo, fluidi, elettronica/sensori, motore/ trasmissione e prodotti complementari. Tra i prodotti innovativi esposti alla fiera Autopromotec emergono il tirante preassemblato con terminale, asta assiale e cuffia già montati, che consente di ridurre i tempi d'installazione e i rischi di errore; i 1.200 dischi e pastiglie freno ad alte prestazioni Meyle PD come i filtri abitacolo in grado di legare chimicamente gli NOx sotto forma di sale, trattenendoli in modo permanente e costituendo una soluzione perfetta anche per l'ambiente oltre che per gli occupanti. Ogni componente è sottoposto a severi test e risponde alle richieste delle officine più esigenti. In esposizione a Bologna non mancavano le soluzioni per la e-mobility sia sotto forma di prodotti – dalle sospensioni ai componenti elettronici – sia di know how a partire dai corsi di formazione, studiati per supportare le officine nella transizione verso un futuro fortemente condizionato dalla mobilità elettrica. Qualità ed efficienza caratterizzano anche quest'ambito. Meyle, per esempio, produce per Tesla ricambi come i bracci oscillanti dal design inconfondibile e migliorati tecnicamente.

### Dalla comunicazione all'operatività

Il nuovo assetto prevede anche un potenziamento programmatico delle attività di comunicazione per il rilancio del brand in Italia, con l'obiettivo di declinare le iniziative dedicate al mercato nazionale sia online che offline. Sui nuovi prodotti e sulle soluzioni tecniche Meyle curerà contenuti specifici, nell'ottica di una strategia di medio-lungo periodo che mira a rivolgersi in modo puntuale a distributori, officine e appassionati. Operativamente, Meyle intende rafforzare la propria rete logistica sul territorio nazionale tramite un approccio integrato e flessibile, per garantire continuità nella supply chain e rispondere efficacemente alle esigenze dei clienti italiani. Unitamente al know how ingegneristico e alla formazione specialistica, questo consentirà alle officine di ottimizzare i processi, ridurre i fermi tecnici e affrontare con sicurezza la transizione elettrica. Grazie a questo insieme di azioni, Meyle intende confermarsi come un partner affidabile, innovativo e vicino alle reali esigenze dell'aftermarket italiano, pronto a crescere insieme con la filiera del post-vendita.

di Fulvio Miglio



IL CONTO DEI DANNI DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

# «Tariffe al 15% pesantissime le aziende dell'Automotive già nella valle della morte»

di LIA ROMAGNO

**P**ensavamo di essere in dirittura d'arrivo, invece siamo ancora a metà strada: ieri Donald Trump, ha detto che la possibilità di chiudere un accordo Usa-Ue sui dazi è del 50%. Vedremo l'incontro con Ursula von der Leyen fissato per domenica in Scozia porterà o meno a un'intesa. Intanto la mannaia del 30% pende ancora sul Vecchio Continente, dunque. «Un rischio tutt'altro che scongiurato, ma va letto nell'ottica dell'atteggiamento negoziale classico dell'amministrazione americana, dobbiamo fare i conti con l'abilità del negoziatore Trump che è quella di far passare il 10% prima, ora forse il 15% come una passeggiata di salute di fronte alla minaccia del 30%: quindi sei abbastanza contento, mentre nella realtà te le hanno suonate di santa ragione». Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), traccia un quadro della situazione in cui la guerra commerciale scatenata dalla Casa Bianca ha precipitato il sistema economico, stringendo la lente sul comparto dell'automotive già fortemente in crisi.

**Fino a ieri l'accordo tra Usa e Ue sembrava in dirittura d'arrivo, con dazi al 15%, anche sull'auto, come punto di caduta.**

«Ecco, inviterei a lavorare in silenzio, anche perché giusto qualche settimana parlavamo di una trattativa ben incardinata, e invece è arrivata la lettera del 30%. In ogni caso qualunque accordo, se non sarà pienamente nell'interesse degli americani, vale poco più del valore della carta su cui è scritto. Le continue giravolte di Trump lo mostrano chiaramente».

**Dobbiamo fare i conti con la sua "volatilità".**

«Lui continua a volare da una parte all'altra come un pipistrello matto, ed è quindi difficile da impallinare. Una tattica negoziale ormai conosciuta ma, a voler usare una metafora tennistica, se non riusciamo a strappargli il servizio dobbiamo restare a fondo campo e cercare di rispondere ai suoi colpi».

**E intanto come ci barcameniamo?**

«Per bravi che siano i nostri negoziatori devono tener conto che l'amministrazione Usa ha bisogno di soldi e da qualche parte deve trovarli, per cui o si arriva a un deal ibrido, sul modello giapponese, che però in qualche modo faccia anche gli interessi dell'Europa, o ci prepariamo a versare un obolo, il più contenuto possibile, cercando di rafforzare le nostre filiere di eccellenza, con un marketing mirato, in modo da renderle più attrattive per far sì che nonostante l'aumento del costo che ci sarà i consumatori americani, privati o imprese, continuino a privilegiare i prodotti europei».

**Il ceo della Volkswagen, Oliver Blume, ha avvertito che il 15% è troppo alto per il settore.**

«È pesantissimo, ma lo sarebbe anche il 10%. Siamo già con l'acqua alla gola. Guardando all'Italia, su un export verso gli Usa pari a circa 5 miliardi, avremmo una perdita di poco meno di mezzo miliardo, che è tantissimo, in caso di una tariffa al 10%, di 750 milioni se fosse al 15%. Poi bisogna considerare il danno indiretto per il sistema della fornitura, soprattutto della componentistica, che è più difficile da misurare. Il peccato originale è la mancata firma del TTIP (Il Partenariato transatlantico per il Commercio e gli investimenti tra Usa e Ue, un trattato di libero scambio, ndr), da lì in avanti è stato liberi tutti e ogni Paese o regione ha cercato il proprio interesse. È chiaro che l'ossessione di Trump si chiama Cina, ma la strategia che sta adottando nei confronti dell'Europa non è la più accorta per farci fare fronte comune, che sarebbe una buona cosa, nei confronti del colosso cinese».

**In caso di un mancato accordo, scatterebbero contromisure per 93 miliardi annunciate da Bruxelles.**

«È la linea sostenuta dal presidente Macron, ma avremmo dovuto fare la voce grossa subito. Arrivati a questo punto daremmo un pessimo esempio e faremmo un grosso favore agli auto-crati del mondo, confermando loro che la democrazia non è poi così efficace. Sarebbe quindi un fallimento. E come

leva negoziale non so che risultati porterebbe. Piuttosto l'Europa dovrebbe rendersi autonoma sul fronte dei dati, l'85% di quelli europei sono sui grandi data center americani, cosa che non è salutare tanto meno dal punto di vista economico. E su questi temi che dovremmo cercare di strappare il servizio».

**Molte aziende, Stellantis tra queste, valutano il rafforzamento delle produzioni negli States.**

«Molti dei nostri componentisti, quelli più globalizzati, hanno già una produzione negli Stati Uniti. Pensare di aumentare le quote produttive per poi riesportarle non è semplice con le difficoltà che ci sono negli Usa: sono vicini alla piena occupazione, hanno catene logistiche molto frammentate. Senza contare che il mercato statunitense ormai è fisso sui 15-16 milioni di veicoli, in parte importati dal Messico e dal Canada».

**Dazi, concorrenza cinese sempre più agguerrita, costi elevati dell'energia...**

«Purtroppo l'effetto domino è già partito: Michelin ha ristrutturato due stabilimenti e li ha chiusi in Francia, Continental ha ristrutturato con 28mila persone in meno... Ogni posto perso in Europa non sarà più recuperato. E intanto dobbiamo fare i conti con un colosso cinese che ha accanto uno Stato che ha capito la strategicità del settore e lo supporta a spada tratta, ha un'enorme sovracapacità produttiva, mentre noi siamo qui a cincischiare con l'Europa che pensa di aver risolto quasi tutto con il triennio delle multe anziché l'anno, non garantendo la neutralità tecnologica, non facendo nulla per le aziende sul fronte dell'energia».

**Quali interventi dovrebbe mettere in campo la Ue?**

«Nelle 20 pagine del rapporto Draghi dedicato all'automotive ci sono diagnosi e cura, un decalogo che abbiamo replicato nel nostro studio. La ricetta c'è, ma è passato un anno e non si è fatto nulla. E intanto i nostri associati stanno attraversando un periodo com-

plesso, stanno attraversando quella che io chiamo la valle della morte, perché è sotto gli occhi di tutti che stiamo producendo una quota risibile di veicoli: la difficoltà europea per noi è moltiplicata per dieci».

## Intervista a **Roberto Vavassori**



*“Dobbiamo rendere ancora più attrattive le nostre filiere d'eccellenza*

*“Le contromisure Ue sarebbero un fallimento per la democrazia*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La linea di Palazzo Chigi

# Meloni: il 15% è sostenibile Ora la partita per salvare i gioielli del made in Italy

► Il governo punta ad ampliare l'area delle "eccezioni", dalla componentistica alla moda e all'agroalimentare. Ma per le imprese il dazio più pesante è il dollaro debole

**LA STRATEGIA**

ROMA «Al lavoro un minuto dopo» la stretta di mano tra Donald Trump e Ursula von der Leyen, che oggi a Turnberry, in Scozia, dovrebbe suggellare la fine della guerra commerciale sulla rotta Washington-Bruxelles. L'uso del condizionale è d'obbligo considerando che con il tycoon i colpi di scena sono pane quotidiano. Ma l'intesa, stavolta, sembra davvero a un passo, ruota attorno a dazi del 15% accompagnati, però, dal diktat di un "buy american" che il Presidente statunitense è pronto a celebrare in pompa magna.

Giorgia Meloni scalda i motori, pronta a mettersi in moto una volta incassato l'accordo quadro che la numero 1 di Palazzo Berlaymont oggi dovrebbe chiudere con The Donald. Obiettivo salvare i "gioielli" del made in Italy, infilando il maggior numero possibile nella lista dei prodotti europei che verranno graziati dai rialzi alle dogane. L'appuntamento tra i due leader è al pomeriggio, una volta dismessa da Trump la sacca e le mazze da golf che lo hanno condotto fino in Scozia. Nelle stesse ore la premier italiana atterrerà ad Addis Abeba per co-presiedere il secondo summit dei Sistemi alimentari delle Na-

zioni Unite, nonché puntellare alcuni progetti messi a segno in Etiopia con il Piano Mattei. La testa però sarà a Turnberry, dove si chiude il primo step di una partita che è ancora tutta da giocare per un Paese come il nostro che domina nell'export negli States, secondo solo alla Germania. A Palazzo Chigi per ora il bicchiere viene considerato mezzo pieno. «Il 15% - spiegano al Messaggero fonti vicine a Meloni - è un dazio sostenibile, per noi non particolarmente impattante. A ben guardare, non cambia molto infatti dal balzello del 10% che l'Ue ha tentato di portare a casa nelle settimane scorse, perché la percentuale attuale è comprensiva di quel 4,8% che deriva dalla clausola della nazione più favorita». Tradotto: quel 10% che ha visto saltare il tavolo dei negoziati - con la minaccia di Trump di portare l'asticella al 30% a partire dal 1 agosto - è comparabile a quel 15% su cui dovrebbero chiudere oggi von der Leyen e il presidente Usa. Con il tycoon pronto a intendersi una doppia vittoria: aver costretto l'Europa a pagare dazi salati, ma anche ad acquistare più prodotti "made in Usa". Gas liquido e armi, ma anche petrolio e investimenti infrastrutturali, riferiscono fonti di stanza a Bruxelles.

**LA STRATEGIA DEL TYCOON**

La strategia comunicativa di Trump preoccupa non poco l'Europa, che rischia di uscirne ritratta con le spalle al muro. Mentre a Roma le opposizioni si preparano a salire sulle barricate, puntando il dito sul «rapporto privilegiato» (copyright Meloni) della presidente del Consiglio con l'inquilino della White House, e che l'accusa che aleggia - non avrebbe prodotto alcun frutto ma solo danni. «Non ti curar di loro ma guarda e passa. Giorgia ora deve solo pensare a limitare i danni per il made in Italy...», spiega un ministro che ha sentito la premier in queste ore. Si torna alla lista delle «eccezioni», vale e dire l'elenco dei prodotti che continueranno ad approdare Oltreoceano a dazi zero. Roma lavora per salvaguardare i "must" del comprare italiano in America, con Meloni che, «un minuto dopo» il sigillo sull'accordo quadro, è pronta a lavorare sul doppio binario: Bruxelles da un lato, Washington dall'altro. Una partita lunga e complessa, da chiudere il prima possibile per arginare i danni che l'incertezza genera sui mercati. Salvaguardando i prodotti che negli States l'Italia esporta di più, rintracciabili non solo sotto la voce "food and beve-

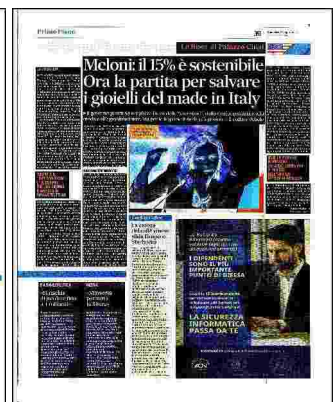
rage" - olio, vino, pasta, formaggi, salumi - ma anche componentistica, macchinari e apparecchi industriali, moda e tutto il comparto dei beni di lusso, mobili e oggetti di design compresi. Il mondo del made in Italy guarda a Turnberry col fiato sospeso. «Molto dipenderà da come verrà strutturata la tassazione - dice il presidente di Coldiretti, Ettore Prandini - se fosse applicata in forma flat, andrebbe ad assorbire i dazi preesistenti e, in alcuni casi, come i prodotti lattiero-caseari e l'olio extravergine d'oliva, si potrebbe arrivare quasi a un impatto nullo. Diverso il caso del vino, che rischia invece un aumento delle imposte». Anche perché, stando a quanto filtra da Bruxelles, la possibilità di vedere spumanti, rossi, bianchi, rosé e champagne tra gli esentati sarebbe ridotta al lumicino. Ma c'è un'altra variabile che mina l'export europeo, togliendo il sonno agli imprenditori e gettando nello sconforto le cancellerie di mezza Europa: il dollaro debole, di gran lunga svalutato sull'euro. «Un bel grattacapo e la conferma dell'antico adagio "piove sempre sul bagnato". Qui ne sappiamo qualcosa», scherzano, ma neanche troppo, a Palazzo Chigi.

**Ileana Sciarra**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**TRUMP E IL  
"BUY AMERICAN":  
L'UE COMPRI  
PIU' GAS LIQUIDO  
E INVESTA IN  
INFRASTRUTTURE**

**OGGI LA PREMIER  
IN MISSIONE  
AD ADDIS ABEBA PER  
IL VERTICE  
DELL'ONU SUI  
SISTEMI ALIMENTARI**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## I SETTORI PRODUTTIVI PIÙ A RISCHIO

### VINO

#### Giro d'affari da 2 miliardi «Va tutelato»

Gli Stati Uniti sono il primo mercato di esportazione per il vino italiano, con quasi 2 miliardi di euro (in crescita del 9,2% nel 2024) su un totale di vendite all'estero di circa 8 miliardi. «Auspichiamo si arrivi a un giusto compromesso che permetta di garantire il nostro export, che ha toccato negli ultimi anni il record storico di 8,1 miliardi nel settore del vino, affiancato ai 70 miliardi di export in quello dell'agroalimentare, altro record raggiunto lo scorso anno», ha detto il ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida.

### ACCIAIO

#### Le vendite Usa in calo costante già dal 2018

Le vendite di acciaio italiano negli Usa sono da tempo in calo. Una scossa alle fonderie italiane è arrivata già nel 2018 quando le tariffe commerciali imposte sotto la prima amministrazione Trump hanno portato il settore ad esplorare mercati emergenti. Tra materia prima, semilavorati e tubi le esportazioni verso gli Stati Uniti sono passate da 700mila tonnellate di acciaio del 2018 alle 289mila nel 2024. Dal quattro giugno scorso l'amministrazione Trump ha imposto nuovi dazi al 50 per cento, che dovrebbero rimanere.

### AGROALIMENTARE

#### Tariffa al 15% sostenibile solo se «flat»

L'agroalimentare italiano potrà gestire senza scossoni i dazi Usa solo se fossero al 10%. Se dovessero arrivare al 15% molto dipenderà da come saranno strutturati. «Se fosse applicata in forma flat, andrebbe ad assorbire i dazi preesistenti e, in alcuni casi, come i prodotti lattiero-caseari e l'olio extravergine d'oliva, si potrebbe arrivare quasi a un impatto nullo», ha spiegato il presidente della Coldiretti, Ettore Prandini. Lo scenario peggiore si avrebbe se fossero confermate tariffe al 30%. Il danno per la campagna sarebbe di 2,3 miliardi.

### FARMACEUTICA

#### «Si rischia di perdere fino a 4 miliardi»

Il presidente di Farminindustria Marcello Cattani stima che dazi imposti dagli Stati Uniti del 30% sul settore porterebbero una perdita di più di 4 miliardi di euro. In caso di mancato accordo, secondo Cattani, «il primo danno sarebbe per l'economia degli Stati Uniti e per la salute degli americani» e «provocherebbe un sensibile calo del Pil». La farmaceutica, secondo Cattani, deve quindi «essere la priorità numero uno dell'Europa in questo negoziato, per il suo valore strategico, di competitività e di innovazione».

### AUTO

#### Effetti pesanti dalle vetture ai componenti

«I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante». È la previsione del direttore dell'Anfia (l'associazione che riunisce i costruttori di auto italiani), Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo - sottolinea ancora Giorda -. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale», è infine la stima del direttore dell'Anfia.

### MODA

#### «Minaccia per tutta la filiera»

Nel 2024 il settore tessile e abbigliamento ha esportato verso gli Stati Uniti, terzo mercato di sbocco per il comparto, beni per oltre 2,75 miliardi di euro. I dazi americani rappresentano quindi «una minaccia seria per l'industria italiana della moda, già colpita da tariffe elevate sui prodotti - afferma Luca Sburlati, presidente di Confindustria Moda -. Un ulteriore aumento metterebbe in difficoltà l'intera filiera, dai materiali alla produzione e distribuzione, con effetti globali sui costi e sui consumi sia diretti che indiretti».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

VINO

I SETTORI PRODUTTIVI PIÙ A RISCHIO

FARMACEUTICA

Giro d'affari da 2 miliardi «Va tutelato»

Gli Stati Uniti sono il primo mercato di esportazione per il vino italiano, con quasi 2 miliardi di euro (in crescita del 9,2% nel 2024) su un totale di vendite all'estero di circa 8 miliardi. «Auspichiamo si arrivi a un giusto compromesso che permetta di garantire il nostro export, che ha toccato negli ultimi anni il record storico di 8,1 miliardi nel settore del vino, affiancato ai 70 miliardi di export in quello dell'agroalimentare, altro record raggiunto lo scorso anno», ha detto il ministro dell'Agricoltura, Francesco Lollobrigida.

AGROALIMENTARE  
Tariffa al 15% sostenibile solo se "flat"

L'agroalimentare italiano potrà gestire senza scossoni i dazi Usa solo se fossero al 10%. Se dovessero arrivare al 15% molto dipenderà da come saranno strutturati. «Se fosse applicata in forma flat, andrebbe ad assorbire i dazi preesistenti e, in alcuni casi, come i prodotti lattiero-caseari e l'olio extravergine d'oliva, si potrebbe arrivare quasi a un impatto nullo», ha spiegato il presidente della Coldiretti, Ettore Prandini. Lo scenario peggiore si avrebbe se fossero confermate tariffe al 30%. Il danno per le campagna sarebbe di 2,3 miliardi.

AUTO  
Effetti pesanti dalle vetture ai componenti

«I dazi avranno un effetto non devastante, ma importante». È la previsione del direttore dell'Anfia (l'associazione che riunisce i costruttori di auto italiani), Gian Marco Giorda. «Esportiamo dall'Italia circa 1,2 miliardi di componenti negli Stati Uniti e ne importiamo 230 milioni, mentre per quanto riguarda i veicoli esportiamo tre volte quelli che importiamo - sottolinea ancora Giorda -. Una vettura potrebbe costare tra 6.000 e 10.000 dollari in più rispetto al prezzo attuale», è infine la stima del direttore dell'Anfia.

«Si rischia di perdere fino a 4 miliardi»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

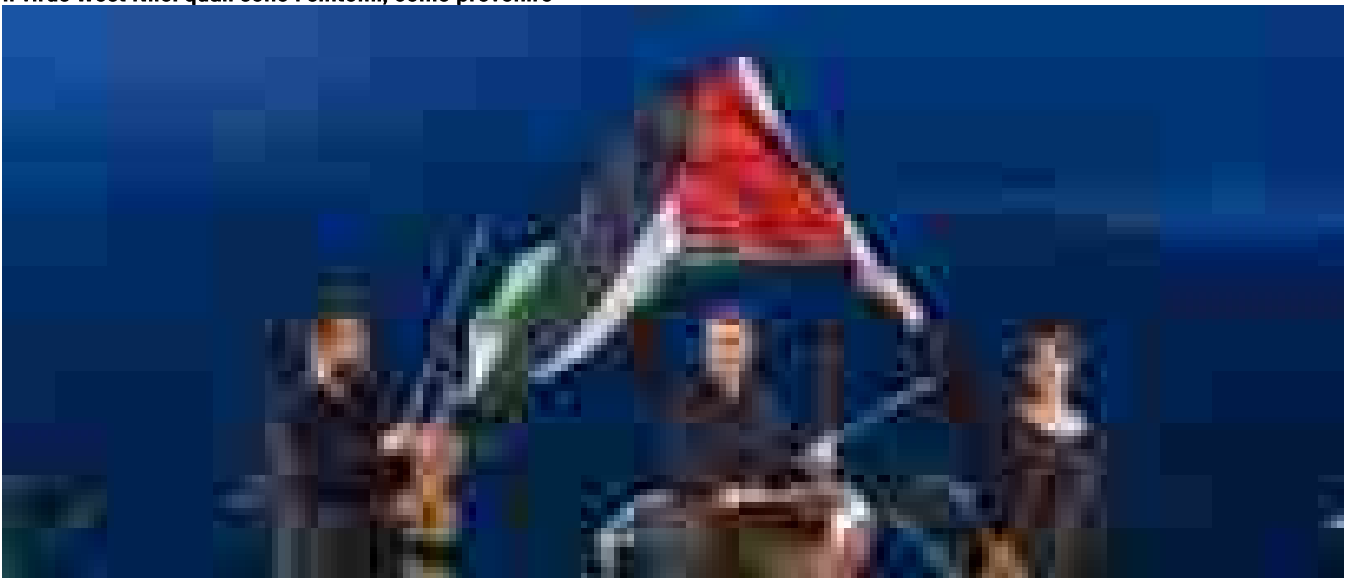
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Il virus West Nile: quali sono i sintomi, come prevenire



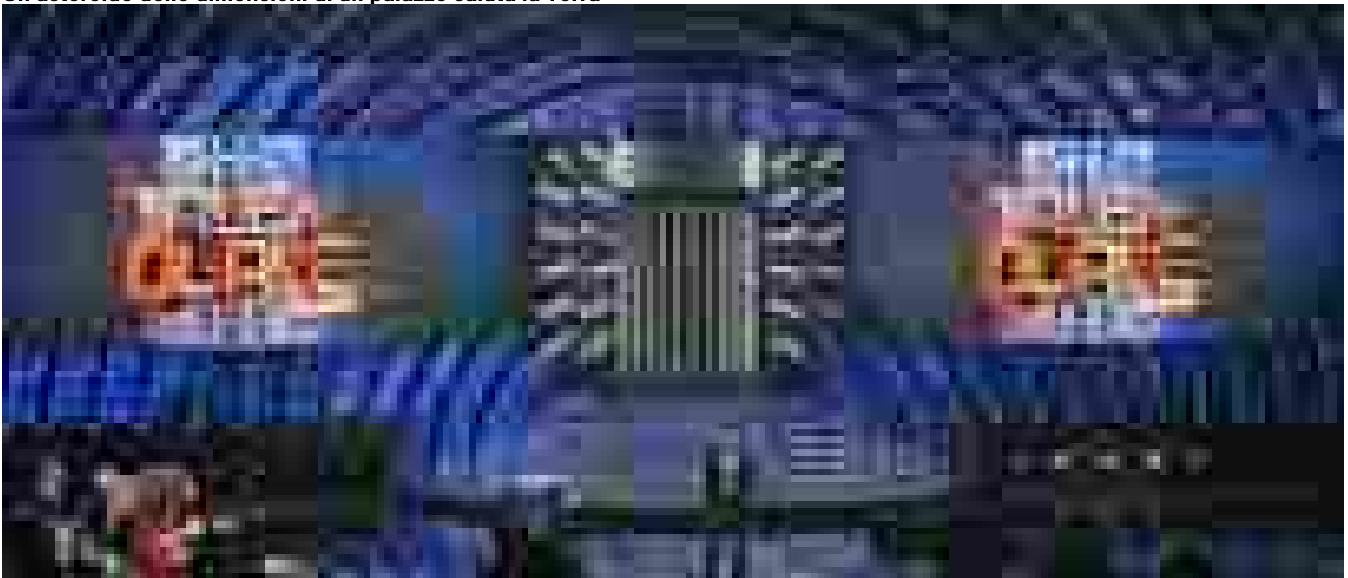
Laura Morante: 'No alle guerre' e sventola la bandiera Palestina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

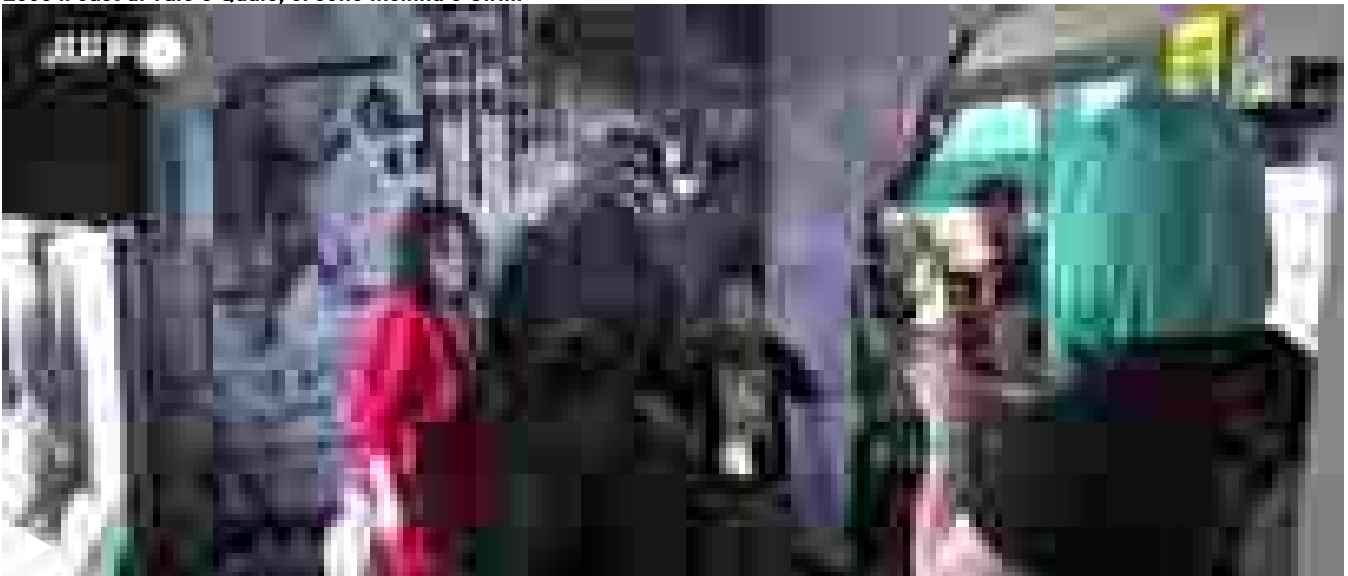
089849



Un asteroide delle dimensioni di un palazzo saluta la Terra



Ecco il cast di Tale e Quale, ci sono Insinna e Cirilli



Godzilla comple 70 anni, omaggio al Comi-Con

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi | Dazi | Gaza | Celso Valli | Raoul Bova  
/ **Economia**

Naviga :

# I costruttori di auto, ok alle certezze ma l'impatto è pesante

Timori delle case tedesche. L'Acea: 'Valuteremo'. Giù i conti di Audi

TORINO, 28 luglio 2025, 19:29  
di Amalia Angotti



↑ I costruttori di auto, ok alle certezze ma l'impatto è pesante - RIPRODUZIONE RISERVATA

**L**industria dell'auto tira un sospiro di sollievo per l'accordo tra l'Unione Europea e gli Stati Uniti, che riduce dal 27,5% al 15% il livello dei dazi da pagare, che ma è consapevole che l'impatto delle tariffe sarà pesante. "L'accordo rappresenta un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi" spiega l'Acea, l'associazione dei produttori, che "accoglie con favore questo sviluppo in linea di principio", ma esaminerà i dettagli con attenzione quando saranno comunicati.

"Gli Stati Uniti manterranno dazi più elevati su automobili e componenti automobilistici, e ciò continuerà ad avere un impatto negativo non solo per l'industria dell'Ue, ma anche per quella statunitense" sottolinea il direttore generale Sigrid de Vries.

Il momento per l'industria dell'auto è difficile. Dopo Volkswagen anche Audi ha presentato dati non brillanti per i

primi sei mesi del 2025: se nello stesso periodo erano state consegnate 843.991 veicoli, la quota scende a 794.088 nel primo semestre 2025. L'utile netto crolla di oltre un terzo: da 2,15 miliardi di euro a 1,34. Domani sono attesi i risultati di Stellantis con le stime dell'intero anno sulle quali i dazi potrebbero pesare: il gruppo italo-francese dovrebbe però risentirne in misura più contenuta perché ha una serie di stabilimenti negli Stati Uniti, destinati soprattutto al mercato locale, mentre potrebbero avere maggiori contraccolpi le tariffe americane su Canada e Messico.

"Non c'è molto da festeggiare. Ovviamente siamo soddisfatti della riduzione dell'aliquota con l'ultimo round negoziale, ma il 15% rimane importante e crea incertezza e complessità al sistema automotive italiano europeo" sottolinea il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda. "Ci preoccupa l'impatto che le tariffe hanno sui veicoli tedeschi prodotti in Germania ed esportati negli Usa perché c'è molta componentistica italiana.

Il rischio è di esportare negli Usa guadagnando poco o addirittura rimettendoci. Potrebbe anche succedere che le case tedesche che hanno stabilimenti negli Stati Uniti aumentino la produzione in loco per evitare di pagare i dazi".

Anche la Fiom lancia un allarme sulle conseguenze dei dazi per l'industria metalmeccanica e per l'automotive che - sottolinea il segretario generale Michele De Palma - esporta negli Stati Uniti per un valore complessivo di 5,2 miliardi di dollari, in particolare auto di alta cilindrata.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora di Economia

18:16

Lo spread Btp-Bund chiude in calo a 81, giù i rendimenti

18:11

Borsa: Milano tiene con Stm e le banche, vendite sull'export

17:50

Borsa: l'Europa debole con i dazi, male Francoforte (-1%)

17:45

Borsa: Milano chiude invariata (+0,01%)

17:41

Aprire seconda canna Traforo del Frejus tra Italia e Francia

Video di Economia >

Cirio, 'giornata storica per collegamenti Piemonte-Europa'



Tutte le news >  
▶ Al Padiglione Italia di Expo protagoniste le aziende campane



▶ Tajani: "La BCE deve ridurre la forza dell'euro per aumentare la competitività"



▶ Dazi, Tajani: "15% e' sostenibile per l'economia, l'accordo chiude periodo d'incertezza"



▶ Dazi Usa, dal 15% al 600 miliardi investiti, intesa in punti

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



**Ecitabili o paurosi, i cani guardano la tv in base al carattere**



**Influenza: il vaccino da inizio ottobre, obiettivo minimo copertura al 75%**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Godzilla compie 70 anni, omaggio al Comic-Con



Nel mirino della Leica, 100 anni di un racconto nuovo



Pensati brand, come valorizzarsi come 'marca' di se stessi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Mercato dei veicoli commerciali leggeri, -11,7% nei 6 mesi

TORINO, 28 luglio 2025, 12:11

Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il primo semestre 2025 - secondo i dati diffusi dall'Anfia - con quasi 99 mila veicoli immatricolati, in calo dell'11,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano le 110.000 unità. Il secondo trimestre mostra di nuovo segnali di calo: -7,7% a -aprile, -11% a maggio e -5,8% a giugno.

Nel primo semestre, il mercato degli autocarri pesanti conta 14.535 immatricolazioni, in calo del 13,3%. Aprile ha registrato un calo dello 0,3%, maggio un calo più consistente del 18,8%, seguito da giugno a -26,1%. Il mercato dei veicoli trainati con portata superiore a 3.500 kg registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente rialzo del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono a -9,3%.

Infine, nel primo semestre 2025, il comparto degli autobus maggiore di 3,5 tonnellate cala sostanzialmente rispetto ai risultati record del 2024. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25% così distribuito: aprile -33%, maggio -37,9% e giugno -45,8%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

## MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI

### LEGGERI, ANFIA: -11,7% NEI 6 MESI



(Teleborsa) - Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il primo semestre 2025 con quasi 99mila veicoli immatricolati, -11,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano le 110.000 unità. Il secondo trimestre mostra di nuovo segnali di calo, con -7,7% a -aprile, -11% a maggio e

-5,8% a giugno. È quanto rileva **l'Anfia** nel **Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali di gennaio-giugno 2025**.

Nel primo semestre, il **mercato degli autocarri pesanti** conta 14.535 immatricolazioni, in calo del 13,3%. Aprile ha registrato un calo dello 0,3%, maggio un calo più consistente del -18,8%, seguito da giugno a -26,1%.

Il **mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg** registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente salto del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono con un -9,3%.

Nel primo semestre 2025, il **comparto degli autobus >3,5 tonnellate** cala sostanzialmente rispetto ai risultati record del 2024. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25% così distribuito: aprile -33%, maggio -37,9%, giugno -45,8%.

(TELEBORSA) 28-07-2025 14:38

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Lunedì 28 Luglio 2025, ore 15.20



- 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](#) / 
 Mercato dei veicoli commerciali leggeri 
 [Anfia](#) -11,7% nei 6 mesi

## Mercato dei veicoli commerciali leggeri, **Anfia:** -11,7% nei 6 mesi

Economia 28 luglio 2025 - 14.38



(Teleborsa) - Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il primo semestre 2025 con quasi 99mila veicoli immatricolati, -11,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano le 110.000 unità. Il secondo trimestre mostra di nuovo segnali di calo, con -7,7% a -aprile, -11% a maggio e -5,8% a giugno. È quanto rileva **l'Anfia** nel **Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali di gennaio-giugno 2025**.

Nel primo semestre, il **mercato degli autocarri pesanti** conta 14.535 immatricolazioni, in calo del 13,3%. Aprile ha registrato un calo dello 0,3%, maggio un calo più consistente del -18,8%, seguito da giugno a -26,1%.

Il **mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg** registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente salto del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono con un -9,3%.

Nel primo semestre 2025, il **comparto degli autobus >3,5 tonnellate** cala sostanzialmente rispetto ai risultati record del 2024. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25% così distribuito: aprile -33%, maggio -37,9%, giugno -45,8%.

### Condividi



...

### Leggi anche

### Altre notizie



- ▶ Diesel Euro 5, il blocco slitta di un anno. Innalzata soglia città a 100.000 abitanti
- ▶ Stellantis, Gilles Vidal nominato Head of Design per marchi europei
- ▶ UNRAE: automotive italiano tra stagnazione e rallentamento nella transizione energetica
- ▶ BCE, aspettative inflazione in moderazione a maggio
- ▶ Tunnel di Tenda riaperto: quasi 10mila veicoli nei primi tre giorni
- ▶ Auto usata, Unrae: mercato in flessione a maggio (-5%)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Gianmarco Giorda Il direttore generale dell'Anfia “Sospiro di sollievo per l'automotive Ma non basterà a superare la crisi”

## L'INTERVISTA

CLAUDIA LUISE

«**C**hiaramente resta un balzello importante, però è 10 punti percentuali in meno di adesso e molto meno di quanto avevamo temuto, per chi esporta veicoli ma anche per la componentistica e soprattutto per le aziende della componentistica che lavorano per le case automobilistiche tedesche che ora non verranno più penalizzate come si immaginava. Un doppio vantaggio, dunque». Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, l'associazione che raggruppa le impre-

se della filiera automobilistica, si mantiene prudente ma mostra un evidente sollievo. Per l'automotive piemontese il peggio sembra essere scongiurato.

### È un buon accordo?

«Si poteva indubbiamente fare meglio. Ma per noi il risultato non è negativo, considerato anche che si partiva da una situazione di forte squilibrio della bilancia commerciale a favore dell'Europa che l'amministrazione americana ha ritenuto corretto provare a riequilibrare».

### Guardando al Piemonte, i dazi al 15% danno una prospettiva migliore al nostro tessuto imprenditoriale?

«È chiaro che se uno confronta il risultato con ciò che si ri-

schia, il 30%, è sicuramente positivo. Però fino all'amministrazione Biden si parlava di dazi dell'ordine di qualche punto percentuale. Sicuramente per l'automotive passare dal 27,5 al 15% può essere positivo ma per altri settori sarà un fardello importante». **Adesso che cosa vi aspettate?** «Chiediamo che finalmente l'Europa riconosca il fatto che l'industria automobilistica è in un momento complicatissimo. I dazi sono uno dei fattori complici di questa crisi. Ma ora serve un piano strategico a medio-lungo termine che restituisca competitività all'industria europea, agendo sui costi dell'energia e su quei fattori che oggi ci vedono chiaramente non competitivi rispetto agli Stati

Uniti e alla Cina. E fondamentale che si ridiscuta il concetto di neutralità tecnologica, che si intervenga velocemente per rivedere i vincoli sui motori diesel al 2035: non chiediamo un colpo di spugna ma estendere non solo all'auto il compito di raggiungere gli obiettivi di carbonizzazione».

### Sta dicendo che l'accorso sui dazi non risolve i problemi?

«Aiuta ma i dazi, ripeto, erano uno dei fattori della crisi ma non il più importante. Noi abbiamo un problema di competitività e di regolamentazione in Europa che non è assolutamente in linea con le sfide e il momento che l'industria sta vivendo. L'Ue deve darsi una mossa prima che sia troppo tardi».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GIANMARCO GIORDA  
DIRETTORE  
GENERALE ANFIA



Anche le aziende che esportano componenti in Germania avranno qualche vantaggio



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Dazi Usa-Ue: c'e' l'accordo, anche l'auto paga tariffe al 15%

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Intesa raggiunta tra Usa e Ue per una aliquota doganale unica che non mette a riparo l'industria automobilistica, ma ci obbliga ad investire 600 miliardi di dollari ne gli States, da cui siamo anche tenuti ad acquistare 750 miliardi in gas nei prossimi tre anni In diplomazia non esiste il pareggio. Quella di Donald Trump è una vittoria in trasferta. Toccherà casomai a Bruxelles tentare di giustificare la prestazione. Dopo aver raggiunto il presidente Usa nel suo Golf Club di Turnberry in Scozia, la presidente della commissione Ursula Von der Leyen, accompagnata dal caponegoziatore Maros Sefcovic, ha chiuso una partita iniziata lo scorso maggio, con l'amministrazione americana che minacciava di imporre dazi doganali al 50% su tutti i prodotti provenienti dalla Ue a partire dal 1° agosto. Quasi allo scadere, la reazione europea è stata quella di accettare una tariffa al 15%, comunque superiore a quella del 10% ottenuta dal Regno Unito. Come noto, gli Stati Uniti sono il principale partner commerciale della Ue per le esportazioni, e il secondo dopo la Cina per le importazioni. Nel 2024 Ue e Usa hanno scambiato beni per 867 miliardi di euro. Dunque Ursula Von der Leyen ha affrontato una seria trattativa, ma non possiamo dire abbia ottenuto sconti. "L'Unione si è impegnata ad effettuare 600 miliardi dollari di investimenti negli Usa e ci acquisterà 750 miliardi di energia", ha esultato Donald Trump al termine dell'incontro. Per entrare effettivamente in vigore, l'intesa dovrà ora essere sottoposta al voto dei 27 Paesi della Ue, passaggio non scontato, mentre saranno accantonati definitivamente i due pacchetti di contromisure da 92 miliardi di euro pronti a scattare il 7 agosto. SUPERBIKE PADDOCK EXPERIENCE: prenota ora il tuo viaggio con Gazzetta Motori in Portogallo! LEGGI ANCHE L'auto ancora in bilico Secondo quanto riassume il centro studi Bruegel, molto vicino alle istituzioni comunitarie non solo per aver sede a Bruxelles, l'Irlanda resta il Paese Ue più esposto ai dazi americani, seguita da Italia, Germania e Francia. Sulla carta, il settore automobilistico, inclusa la filiera della componentistica, ottiene un miglioramento delle condizioni generali. "Oggi deve pagare il 27,5% di dazi. Sono il 25% più 2,5%. Da quel livello siamo scesi al 15% che non è da sottovalutare, ma è il massimo che siamo riusciti a ottenere", ha commentato Ursula von der Leyen. L'argomento vero sta però nel disciplinare una intesa che ancora non è pubblica in tutti i suoi punti. Nel 2024 l'Europa ha esportato negli States auto per un valore di 38,9 miliardi di euro. Secondo le cifre fornite da [Anfia](#), che riunisce le imprese dell'intera filiera del settore automobilistico, l'Italia esporta direttamente verso gli Usa più di 4 miliardi di euro in vetture e componenti. Una bilancia commerciale in attivo per oltre 3 miliardi, anche grazie alla presenza di un costruttore nazionale che opera anche negli States. Il fatturato della componentistica diretta verso gli Stati Uniti ammonta a più di 1,2 miliardi. Le aziende di componentistica italiane hanno però come riferimento sostanziale i costruttori tedeschi, prima destinazione per le forniture. L'export totale del settore vale 25 miliardi, ed è intuitivo valutare l'effetto complessivo dei dazi sulla vendita di vetture realizzate in Germania, di cui quindi esiste un contenuto e un fatturato Made in Italy. LEGGI ANCHE Leggi anche



## Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi

Mercato dei veicoli commerciali leggeri, **Anfia**: -11,7% nei 6 mesi Teleborsa (Teleborsa) - Il mercato dei immagine veicoli commerciali leggeri ha chiuso il primo semestre 2025 con quasi 99mila veicoli immatricolati, -11,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano le 110.000 unità. Il secondo trimestre mostra di nuovo segnali di calo, con -7,7% a -aprile, -11% a maggio e -5,8% a giugno. È quanto rileva l' **Anfia** nel Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali di gennaio-giugno 2025. Nel primo semestre, il mercato degli autocarri pesanti conta 14.535 immatricolazioni, in calo del 13,3%. Aprile ha registrato un calo dello 0,3%, maggio un calo più consistente del -18,8%, seguito da giugno a -26,1%. Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente salto del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono con un -9,3%. Nel primo semestre 2025, il comparto degli autobus >3,5 tonnellate cala sostanzialmente rispetto ai risultati record del 2024. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25% così distribuito: aprile -33%, maggio -37,9%, giugno -45,8%.

**Economia**

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi

TELEBORSA

Publicato il 28/07/2025  
Ultima modifica il 28/07/2025 alle ore 14:38



Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il primo semestre 2025 con quasi 99mila veicoli immatricolati, -11,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano le 110.000 unità. Il secondo trimestre mostra di nuovo segnali di calo, con -7,7% a -aprile, -11% a maggio e -5,8% a giugno. È quanto rileva l'**Anfia** nel **Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali di gennaio-giugno 2025**.

Nel primo semestre, il **mercato degli autocarri pesanti** conta 14.535 immatricolazioni, in calo del 13,3%. Aprile ha registrato un calo dello 0,3%, maggio un calo più consistente del -18,8%, seguito da giugno a -26,1%.

Il **mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg** registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente salto del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono con un -9,3%.

Nel primo semestre 2025, il **comparto degli autobus >3,5 tonnellate** cala sostanzialmente rispetto ai risultati record del 2024. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25% così distribuito: aprile -33%, maggio -37,9%, giugno -45,8%.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

13/06/2025



**UNRAE, Mercato veicoli commerciali: a maggio -11%**

16/07/2025

**Stellantis interrompe sviluppo tecnologia a celle a combustibile alimentate a idrogeno**

25/06/2025

**Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica**

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

28/07/2025

**Industria manifatturiera, Intesa Sanpaolo-Prometeia: "Nei primi 4 mesi del 2025 confermati livelli elevati di..."**

28/07/2025

**Aurora Growth Capital cede la partecipazione in Exacer ai manager**

28/07/2025

**BCE, Kazimir: non mi aspetto "nulla di significativo" per agire sui tassi già a settembre**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# Produttori auto europei: bene certezza su dazi, ma effetti negativi per Ue-Usa

condividi l'articolo



L'industria dell'auto tira un sospiro di sollievo per l'accordo tra l'Unione Europea e gli Stati Uniti, che riduce dal 27,5% al 15% il livello dei dazi da pagare, che ma è consapevole che l'impatto delle tariffe sarà pesante. «L'accordo rappresenta un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi» spiega Sigrid de Vries, direttore generale dell'Associazione Europea dei Costruttori di Automobili (Acea), che «accoglie con favore questo sviluppo in linea di principio», ma esaminerà i dettagli con attenzione quando saranno comunicati. «Gli Stati Uniti manterranno dazi più elevati su automobili e componenti automobilistici, e ciò continuerà ad avere un impatto negativo non solo per l'industria dell'Ue, ma anche per quella statunitense» sottolinea il direttore generale Sigrid de Vries. Il momento per l'industria dell'auto è difficile. Dopo Volkswagen anche Audi ha presentato dati non brillanti per i primi sei mesi del 2025: se nello stesso periodo erano state consegnate 843.991 veicoli, la quota scende a 794.088 nel primo semestre 2025. L'utile netto crolla di oltre un terzo: da 2,15 miliardi di euro a 1,34.

**Domani sono attesi** i risultati di Stellantis con le stime dell'intero anno sulle quali i dazi potrebbero pesare: il gruppo italofrancese dovrebbe però risentirne in misura più contenuta perché ha una serie di stabilimenti negli Stati Uniti, destinati soprattutto al mercato locale, mentre potrebbero avere maggiori contraccolpi le tariffe americane su Canada e Messico. «Non c'è molto da festeggiare. Ovviamente siamo soddisfatti della riduzione dell'aliquota con l'ultimo round negoziale, ma il 15% rimane importante e crea incertezza e complessità al sistema automotive italiano europeo» sottolinea il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda. «Ci preoccupa l'impatto che le tariffe hanno sui

## ECONOMIA



**RETROMARCIA**  
Mercato auto usate inverte il trend, dopo 8 mesi di crescita consecutiva -5% a maggio



**NUMERI IN DISCESA**  
Audi, crollano gli utili nel semestre: Cina e dazi Usa pesano. Scesi da 2,15 a 1,34 miliardi di euro



**PRESTIGIOSA**  
BYD sposa l'Inter: sarà il partner per la mobilità. Con l'accordo si uniscono due realtà globali con forte presenza in Cina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

veicoli tedeschi prodotti in Germania ed esportati negli Usa perché c'è molta componentistica italiana. Il rischio è di esportare negli Usa guadagnando poco o addirittura rimettendoci. Potrebbe anche succedere che le case tedesche che hanno stabilimenti negli Stati Uniti aumentino la produzione in loco per evitare di pagare i dazi». Anche la Fiom lancia un allarme sulle conseguenze dei dazi per l'industria metalmeccanica e per l'automotive che - sottolinea il segretario generale Michele De Palma - esporta negli Stati Uniti per un valore complessivo di 5,2 miliardi di dollari, in particolare auto di alta cilindrata.



condividi l'articolo



lunedì 28 luglio 2025 - Ultimo aggiornamento: 19:26 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Mercato auto usate inverte il trend, dopo 8 mesi di crescita consecutiva -5% a maggio



Audi, crollano gli utili nel semestre: Cina e dazi Usa pesano. Scesi da 2,15 a 1,34 miliardi di euro



BYD sposa l'Inter: sarà il partner per la mobilità. Con l'accordo si uniscono due realtà globali con forte presenza in Cina

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Piastrì, il ragazzo di ghiaccio con la McLaren allunga le mani sul Mondiale



FE, il trionfo di Cassidy (Jaguar) nell'ultimo ePrix della stagione 11. Alla Porsche i titoli a squadre e costruttori



Hamilton disastro a Spa: per la seconda volta di fila non passa la Q1. «Inaccettabile, mi scuso con il team»

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ducati Desmo 450 MX sbarca nei concessionari europei. È la prima moto da cross della casa di Borgo Panigale



Vespa, invasione a Roma nel 2026. Per gli 80 anni del mito dal 25 al 28 giugno quattro giorni di festa nella Capitale



BMW R 1300 RS e RT: due visioni di viaggio, un solo battito boxer

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



### Usciti i dati semestrali **Anfia**

Predomina nettamente il segno meno rispetto ai risultati record del 2024



**Anfia**, acronimo di Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica ha rilasciato i dati relativi alle immatricolazioni di autobus con peso maggiore di 3,5 tonnellate nei primi sei mesi dell'anno. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25 per cento rispetto all'anno precedente così distribuito: aprile -33 per cento, maggio -37,9 per cento e giugno -45,8 per cento.

Per quanto riguarda i segmenti, fino al 30/06/2025, sono stati immatricolati 837 autobus urbani, pari a una quota del 31,9 per cento con un calo rispetto allo stesso periodo di un anno fa del -13,6

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

per cento.

Più contenuto, pari a -4,8 per cento, appare il calo dei bus turistici il cui totalizzatore raggiunge il livello di 897 immatricolazioni contro le 942 dello stesso periodo di un anno fa.

Del -10 per cento è invece il calo degli scuolabus che totalizzano 269 immatricolazioni contro le 299 dello stesso periodo del 2024.

Crollo significativo del -50,9 per cento, invece, per gli interurbani che si fermano a 621 immatricolazioni contro le 1266 dei primi sei mesi del 2024.

Per quanto riguarda le marche sul podio della classifica Top10 troviamo Iveco con 961 immatricolazioni e una quota di mercato del 41,5 per cento, dati che evidenziano un calo del -42,5 per cento rispetto allo stesso periodo del 2024 quando la Casa italiana raggiungeva le 1672 immatricolazioni e una quota del 55 per cento.

Medaglia d'argento per Mercedes-Benz invece, che registra un quasi impercettibile calo del -1,1 per cento, in quanto la Stella, escludendo Setra, totalizza 462 immatricolazioni contro le 467 dello stesso periodo dell'anno precedente.

Terzo gradino del podio per Solaris che raggiunge il livello di 216 immatricolazioni con una quota di mercato del 9,3 per cento con un aumento in questo caso del 5,9 per cento rispetto allo stesso periodo del 2024 quando il totalizzatore delle vendite si era fermato a 204 unità.

A seguire Scania con 148 immatricolazioni e una quota di mercato del 6,4 per cento, comunque in crescita del 13,8 per cento rispetto alle 130 immatricolazioni e alla quota del 4,3 per cento dello stesso periodo del 2024.

Dal canto suo, ruggisce Man con un aumento significativo del 21,1 per cento passando a 132 unità immatricolate, pari a una quota del 5,7 per cento per la Casa del Leone, rispetto alle 109 unità e alla quota del 3,6 per cento del primo semestre 2024.



Seguici su:

# Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA

FINANZA

LISTINO

PORTAFOGLIO

## Mercato dei veicoli commerciali leggeri, Anfia: -11,7% nei 6 mesi



28 luglio 2025 - 14.43

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso il primo semestre 2025 con quasi 99mila veicoli immatricolati, -11,7% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano le 110.000 unità. Il secondo trimestre mostra di nuovo segnali di calo, con -7,7% a -aprile, -11% a maggio e -5,8% a giugno. È quanto rileva l'Anfia nel Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali di gennaio-giugno 2025.

Nel primo semestre, il mercato degli autocarri pesanti conta 14.535 immatricolazioni, in calo del 13,3%. Aprile ha registrato un calo dello 0,3%, maggio un calo più consistente del -18,8%, seguito da giugno a -26,1%.

Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente salto del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono con un -9,3%.

Nel primo semestre 2025, il comparto degli autobus >3,5 tonnellate cala sostanzialmente rispetto ai risultati record del 2024. L'esaurimento dei fondi a favore del comparto ha generato un calo complessivo del -25% così distribuito: aprile -33%, maggio -37,9%, giugno -45,8%.

### Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	44.902	+0,47%
FTSE 100	9.097	-0,26%
FTSE MIB	40.983	+0,63%
Germany DAX	24.174	-0,18%
Hang Seng Index*	25.334,00	-1,16%
Nasdaq	21.108	INV.
Nikkei 225	40.865,00	-1,43%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

### calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

# Dazi USA al 15%: quale impatto sull'automotive europeo?



L'accordo tra USA e UE sui dazi al 15% riguarda anche veicoli e componentistica: quale impatto sull'industria automotive europea?

di **Raffaele Dambra** 28 Luglio 2025 - 16:45



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'[accordo tra USA e UE sui dazi doganali](#) ha partorito un'aliquota fissa del **15%** sull'esportazione verso gli Stati Uniti di merci prodotte nei Paesi dell'Unione Europea, con poche eccezioni. I **dazi USA** si applicheranno dal 1° agosto anche a **veicoli e componentistica** e molti stanno già tirando un sospiro di sollievo ricordando che [Trump, inizialmente, li aveva fissati al 25%](#). Certo, 15 è meglio di 25, ma non bisogna dimenticare che si partiva da un **dazio del 2,5%**, guarda caso lo stesso che l'UE, nel quadro dell'accordo commerciale con Washington, avrebbe accettato di adottare sull'importazione di automobili dagli Stati Uniti, riducendolo dall'attuale 10%. Insomma, non è necessario essere dei matematici per comprendere chi sia uscito **vincitore** da questa battaglia dei dazi...

## IMPATTO SULL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA TEDESCA

Detto questo, quale sarà l'impatto dei dazi al 15% sull'automotive europea? Recentemente il magazine economico Bloomberg ha calcolato che **dazi USA** sulle importazioni di **auto dall'estero** colpiranno innanzitutto i costruttori **tedeschi** e **sudcoreani**. Nel 2024, infatti, risultava importato l'80% delle Volkswagen vendute negli Stati Uniti, il 65% delle Hyundai-Kia, il 63% delle Mercedes-Benz e il 52% di Bmw (guarda le percentuali degli altri gruppi nella tabella in basso). Complessivamente, l'anno scorso **le importazioni hanno rappresentato la metà del mercato automobilistico statunitense** per un totale di circa 8 milioni tra nuove autovetture e camion leggeri e un valore superiore a 240 miliardi di dollari. Il maggiore importatore di auto negli USA è stato il **Messico con 2,9 milioni di veicoli**, dinanzi a Corea del Sud con 1,54 milioni, Giappone con 1,38 milioni e Canada con 1,07 milioni.

### Ultime notizie



**Traforo del Frejus: aperta la seconda canna autostradale**



**Dazi USA al 15%: quale impatto sull'automotive europeo?**



**Localizzatore GPS per auto: come scegliere il migliore?**



Come si intuisce facilmente da questi dati, l'**industria automobilistica tedesca** rischia di pagare un **prezzo salatissimo** per i dazi di Trump, e del resto una prima avvisaglia si è già vista col [bilancio semestrale del Gruppo Volkswagen](#). Secondo Hildegard Müller, presidente della VDA, l'associazione dei costruttori automobilistici tedeschi, i dazi doganali statunitensi del 15% costeranno alle case automobilistiche della Germania **"miliardi ogni anno"**. Tuttavia il cancelliere **Friedrich Merz** sembra aver accolto con una certa soddisfazione l'intesa sui dazi, spiegando che si è riuscito a *"scongiurare un conflitto commerciale che avrebbe colpito duramente l'economia tedesca orientata all'esportazione. Ciò è particolarmente vero per l'industria automobilistica, dove le tariffe attuali saranno quasi dimezzate dal 27,5% al 15%"*. Curioso che anche Merz abbia dimenticato il 'piccolissimo' dettaglio che prima di Trump la tariffa era al 2,5%...

## DAZI USA AL 15%. CONSEGUENZE SULL'AUTOMOTIVE TEDESCO

E l'**Italia**, invece, come sta messa? A dire il vero gli stabilimenti italiani non esportano molti veicoli negli USA. Tuttavia l'impatto del 15% non sarà **indolore**. Nel 2023, ultimo dato annuale completo disponibile, in base ai dati [Anfia](#) l'Italia ha esportato verso gli Stati Uniti **74.731 auto**, il **20,9%** del totale di **358.203 auto made in Italy** esportate in tutto il mondo, per un valore di 3.883.300.000 euro. Percentuale che tra l'altro è già

vistosamente scesa nei primi dieci mesi del **2024**, **anno horror per la produzione italiana di autovetture**, con appena **25.202** auto esportate dall'Italia negli USA, il **12,6%** sul totale esportato dal nostro Paese, per un valore di 2.854.700.000 euro. Nello stesso periodo le auto statunitensi importate in Italia sono state appena 3.415 (0,3% delle importazioni di auto estere in Italia).

C'è però da considerare l'**impatto sui componenti**, tenendo presente che la nostra filiera è massicciamente integrata nelle attività produttive tedesche, al punto che oggi **dal 10 al 30% di un'auto assemblata negli impianti Bmw, Volkswagen o Mercedes ha origini italiane**. L'anno scorso, sempre secondo i dati **dell'Anfia**, la Germania ha importato ben il 19,9% dell'intera produzione di componentistica del nostro Paese. Pertanto se i dazi statunitensi danneggeranno soprattutto l'export tedesco, gli effetti negativi ricadranno a cascata anche sulle imprese italiane.

## ACCORDO USA – UE SUI DAZI: PER VON DER LEYEN È IL MASSIMO CHE SI POTEVA OTTENERE

Intanto **Ursula von der Leyen**, che ha concluso personalmente l'**accordo con Trump sui dazi** (e per questo si sta prendendo vagonate di critiche abbastanza bipartisan), non ha nascosto che per l'industria automotive europea **il 15% non è da sottovalutare** a livello di impatto economico, ma è **"il massimo che siamo riusciti a ottenere"**. Anche lei, come Merz, ha cercato di addolcire la pillola ricordando che si partiva da una base del 27,5% (25% + il già esistente 2,5%), quando sappiamo che non è così.

L'**ACEA**, l'associazione che rappresenta i costruttori di auto europei, **ha commentato tramite il suo direttore generale Sigrid de Vries** che *"l'accordo sul 15% rappresenta un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi e per questo va accolto con favore, almeno in linea di principio. Tuttavia gli Stati Uniti manterranno dazi più elevati su automobili e componenti automobilistici (rispetto al precedente 2,5%: finalmente una che ha detto chiaramente come stanno le cose, ndr) e ciò continuerà ad avere un impatto negativo non solo per l'industria dell'UE, ma anche per quella statunitense"*.

Share on:

#TASSE #UE #USA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



News

Aftermarket & Flotte

Cura e Manutenzione Auto

Ricambi e Accessori

Crash test

Forum

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -

SICURAUTO.it - Portale di informazione automobilistica © 2000-2025 - Cluster Net PL6762503116

X

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Trasporti-Italia.com



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



CAMION

## Mercato veicoli commerciali e industriali in Italia: tutti i numeri del primo semestre 2025

Ecco tendenze, numeri e dinamiche del mercato italiano dei veicoli commerciali e industriali nei primi sei mesi del 2025

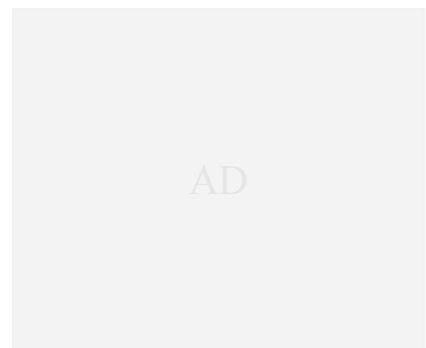
REDAZIONE T-I

28 LUGLIO 2025

🔗 Il mercato italiano dei **veicoli commerciali e industriali** ha chiuso il primo semestre del 2025 con un bilancio complessivamente negativo, ad eccezione del segmento dei **rimorchi e semirimorchi**.



I dati diffusi da **ANFIA** confermano il rallentamento di tutti i comparti principali, in un contesto segnato dall'esaurimento degli incentivi pubblici e da un generale calo della domanda.



ISCRIVITI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Veicoli commerciali leggeri: primo semestre a -11,7%



Nel periodo gennaio–giugno 2025, le immatricolazioni di **veicoli commerciali leggeri** (fino a 3,5 tonnellate) si sono fermate a **98.844 unità**, in netto calo rispetto alle **111.903** registrate nello stesso periodo del 2024.

La contrazione, pari al **-11,7%**, è stata particolarmente evidente nel secondo trimestre, con tre mesi tutti in negativo: aprile **-7,7%**, maggio **-11%** e giugno **-5,8%**.

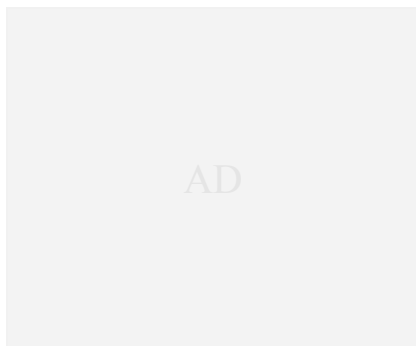
### Alimentazione: crescono solo i veicoli elettrici

Nel mercato dei **veicoli commerciali leggeri**, il diesel mantiene la leadership con l'80,1% del totale, ma perde terreno (-14%). Salgono invece gli elettrici:

- **BEV**: +122,7% (4.299 unità)
- **PHEV**: +359,6% (625 unità)

### Segmenti e configurazioni

- I **furgoni medi e grandi** perdono il 13,4%
- Le **furgonette e minicargo** crollano del 37,5%
- I derivati da autovetture crescono del 9%

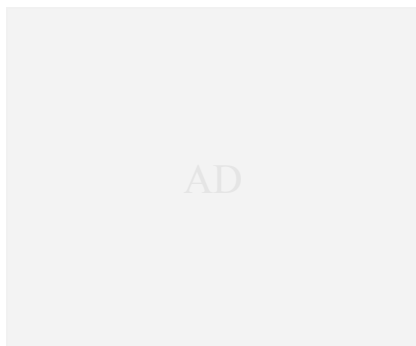


Il **furgone** resta la configurazione dominante tra i veicoli commerciali leggeri, con quasi 75mila immatricolazioni.

### Immatricolazioni per marca

Nel mercato italiano dei veicoli commerciali, **Fiat** si conferma al primo posto con 25.998 unità, seguita da **Ford** (17.917) e **Iveco** (7.120). In forte crescita **Toyota** (+38,7%).

## Veicoli industriali pesanti: autocarri a -13,3%



I **veicoli industriali** con massa superiore a 3,5 tonnellate chiudono il primo semestre con **14.535 immatricolazioni**, contro le **16.766** dello stesso periodo 2024. Il calo si concentra nel secondo trimestre, con maggio (-18,8%) e giugno (-26,1%) in forte contrazione.



### In CAMION

CAMION

**Mercato veicoli commerciali e industriali in Italia: tutti i numeri del primo semestre 2025**

CAMION

**Divieti mezzi pesanti agosto 2025**

CAMION

**Bonus gasolio entro il 31 luglio 2025**

CAMION

**Autotrasporto, ISTAT: più incidenti e vittime per gli autisti di mezzi pesanti**

## Alimentazioni: spinta elettrica, frenano metano e GNL

- **Diesel:** 95,8% di quota, in calo del -14,4%
- **BEV:** +184,8% (376 unità)
- **Metano:** -58,4%
- **GNL:** -15,6%

CAMION

**MIT: vendita di veicoli pesanti accantonati da imprese non in regola con il REN**

## Segmenti: stradali e trattori in difficoltà

- **Stradali:** 89,2% delle immatricolazioni, -13,1%
- **Trattori stradali:** -18,8%
- **Cabinati:** -7,5%

Tra i **mezzi industriali** pesanti, la fascia oltre 16 tonnellate resta dominante con l'82,9% delle immatricolazioni.

## Veicoli trainati >3.500 kg: +7,8%, unico comparto in crescita

Nel panorama dei **veicoli industriali**, il segmento dei **rimorchi e semirimorchi** è l'unico a registrare un andamento positivo. Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni raggiungono quota **7.726 unità**, in crescita del **+7,8%** rispetto alle 7.165 del 2024.

## Segmenti e provenienza

- **Semirimorchi:** 90,5% del totale, +8,4%
- **Rimorchi pesanti:** +2,5%
- **Produzione estera:** +10,7%

## Allestimenti

I principali allestimenti per questi **veicoli industriali** sono:

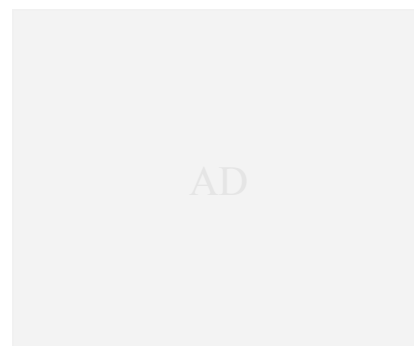
- **Centinati:** +32,7%
- **Ribaltabili:** +9,6%
- In calo **isotermici** (-19,4%) e **furgonati** (-10,1%)

## Autobus >3.500 kg: -25%, pesa lo stop agli incentivi

Nel comparto dei **veicoli industriali per il trasporto persone**, gli autobus >3,5 tonnellate registrano **2.624 immatricolazioni**, con una flessione del **-25%** rispetto al 2024. I risultati mensili sono in costante peggioramento: -33% ad aprile, -37,9% a maggio, -45,8% a giugno.

## Alimentazioni alternative in timida ripresa

- **Elettrici BEV:** +47,4% (401 unità)
- **Idrogeno:** 7 veicoli (quota 0,3%)



- **Metano:** -23,6%
- **Diesel:** ancora maggioranza, ma -27,7%

## Segmentazione

- **Urbani:** 31,9%
- **Turistici:** 34,2%
- **Interurbani:** in netto calo (-50,9%)

Il calo delle immatricolazioni nel mercato degli autobus è da attribuire principalmente alla fine dei fondi straordinari pubblici destinati al rinnovo del parco circolante.

[Report completo.](#)

## Incentivi e misure per il rinnovo dei veicoli commerciali e industriali

Nel 2025, il settore dei **veicoli commerciali e industriali** può contare su diverse misure, alcune in vigore e altre ancora in attesa di decreti attuativi:

### Trasporto merci

- **DM 461/2021:** incentivi per veicoli elettrici, ibridi, GNL e CNG (finestra chiusa a giugno)
- **PNRR M2C2:** 597 milioni per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri a zero emissioni, con rottamazione obbligatoria
- **DM 30 maggio 2025:** 19 milioni per il rinnovo in attesa dei decreti

### Trasporto pubblico

- Oltre 7 miliardi di euro previsti fino al 2035 per il rinnovo della flotta autobus
- Proposte **ANFIA:** semplificazione per le infrastrutture di ricarica e vincolo di anticipazione nei contratti di fornitura

Continua a leggere: [Bonus gasolio entro il 31 luglio 2025](#)

MERCATO

VEICOLI

VEICOLI COMMERCIALI

VEICOLI INDUSTRIALI

ANFIA

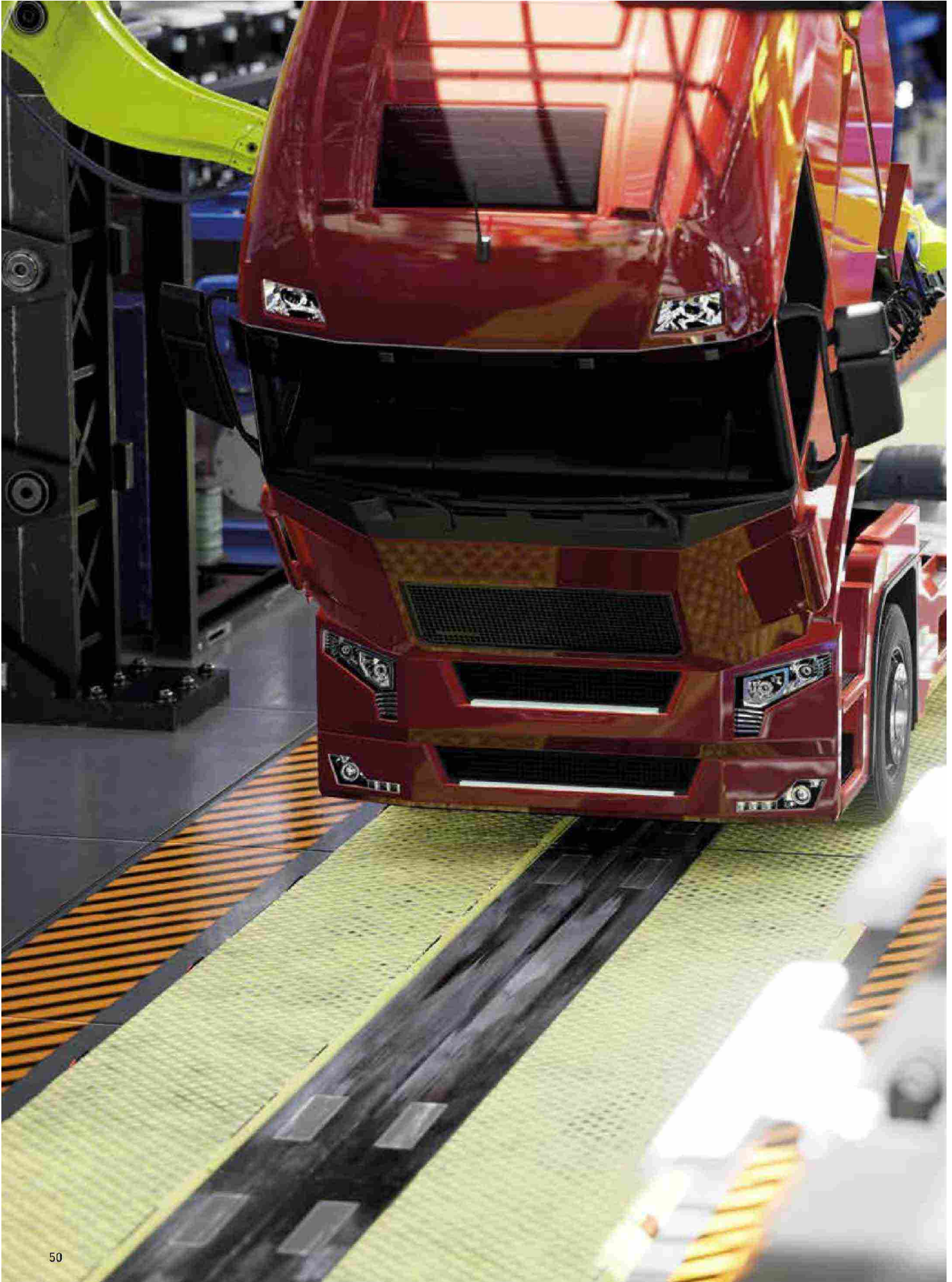
NUMERI

## Continua a leggere

CAMION

**Veicoli commerciali: il mercato frena a giugno 2025, incentivi in arrivo**

UNRAE chiede interventi urgenti





T R E N D

# LA NUOVA INDUSTRIA DEI TRASPORTI

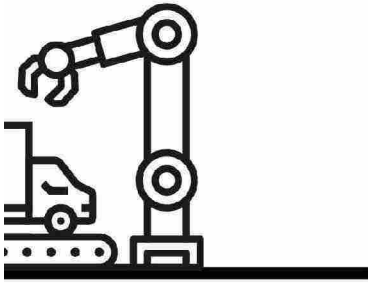
**Italia, Europa e mondo: la produzione rallenta, l'innovazione accelera. Automazione, robotica e intelligenza artificiale cambiano le regole del gioco nell'industria dei trasporti, su gomma, su rotaia o per mare. Con la Cina sempre più ingombrante.**

DI RICCARDO OLDANI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

E! >CULT



*Per le imprese dell'industria dei trasporti si apre una fase di trasformazione profonda, in cui l'automazione, l'intelligenza artificiale e la connettività non sono più optional, ma elementi strutturali della nuova mobilità industriale.*

**Nel** 2025 l'industria dei mezzi di trasporto si presenta con due facce: da un lato, un sistema produttivo messo sotto pressione da incertezze macroeconomiche e cambiamenti nella domanda; dall'altro, un'accelerazione della trasformazione digitale che, tra automazione, robotica e intelligenza artificiale, sta ridisegnando l'intera filiera. I veicoli commerciali, il settore ferroviario e l'industria navale si trovano al centro di questa evoluzione, chiamati a rispondere sia a nuove esigenze di efficienza e sostenibilità sia a una competizione globale sempre più agguerrita.

**ANDAMENTI DISCONTINUI**

Il comparto dei veicoli commerciali leggeri in Italia ha chiuso il 2024 con 198.630 immatricolazioni, un dato in leggero aumento (+1,1%) rispetto all'anno precedente, ma che

**Ruote ferroviarie in un sito di produzione. L'Italia ha una lunga tradizione nell'industria di settore.**

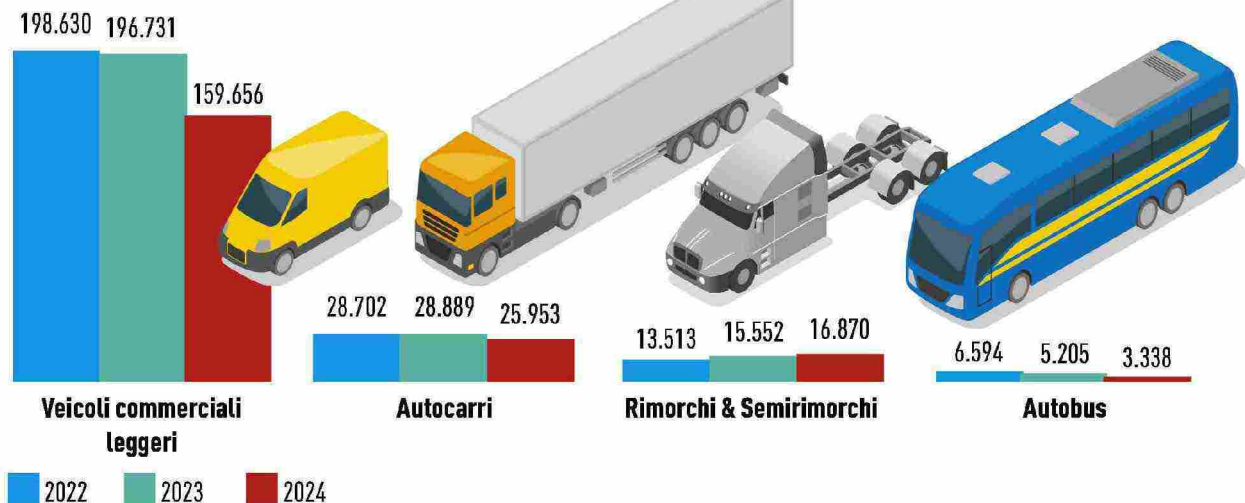
nasconde un andamento discontinuo: nei primi sette mesi dell'anno la crescita è stata sostenuta (+15,4%), seguita però da un brusco rallentamento negli ultimi cinque (-17,8%). A gennaio 2025, il trend si conferma negativo: -16,1% rispetto allo stesso mese del 2024, con solo 15.040 immatricolazioni.

Anche la produzione industriale mostra segni di sofferenza: le autovetture prodotte a gennaio sono state circa 10.800, segnando un calo del 63% rispetto all'anno precedente,



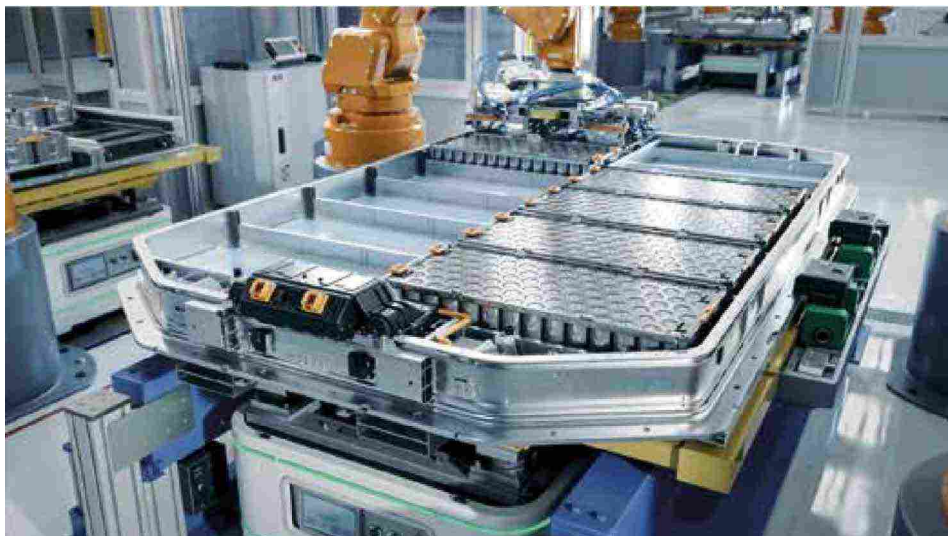
**Immatricolazioni di veicoli commerciali in Italia.**

Dati Anfia - Focus Italia Veicoli commerciali e industriali - FY 2024.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Pacchi batterie per veicoli elettrici. Anche l'industria dei mezzi commerciali sta affrontando i problemi organizzativi posti dalla transizione energetica.**

mentre i veicoli commerciali si sono fermati a 192.000 unità nel 2024, con una flessione del 16%.

**PRODUZIONI IN CALO MA CON ECCEZIONI**

Nel resto d'Europa, il mercato dei veicoli commerciali leggeri tiene il passo: nel 2024 sono state oltre due milioni le unità immatricolate nei paesi UE, EFTA e UK (+6,9% rispetto al 2023). A registrare il segno meno, invece, sono i camion: -6,3% nell'UE, con 327.896 immatricolazioni. Una dinamica che segnala una divergenza tra le esigenze del trasporto urbano, in espansione, e quelle del trasporto pesante, ancora legate a dinamiche cicliche e all'andamento dei costi energetici.

Su scala globale, il 2024 ha visto un calo della produzione: -4,6% per i furgoni e -8,3% per i camion. Solo l'America ha fatto segnare un incremento nella produzione di veicoli commerciali leggeri.

**TRENI: PIÙ PASSEGGERI, MENO MERCI**

Anche il comparto ferroviario presenta una situazione a due velocità. In Italia, il trasporto ferroviario delle merci ha registrato un'ulteriore contrazione nel 2024, con un calo di circa mezzo milione di treni per chilometro in un anno. All'opposto, la mobilità passeggeri in Europa, soprattutto quella ad alta velocità, si sta espandendo. Negli ultimi dieci

anni, la rete HSR (High-Speed Rail) europea è quasi raddoppiata e si moltiplicano le iniziative per favorire la prenotazione integrata e l'interoperabilità tra i vettori.

**NAVI: TRA NUMERI E SPECIALIZZAZIONE**

Nel mondo delle navi, la Cina è l'indiscussa dominatrice, seguita da Corea del Sud e Giappone. Nel 2024, la Cina ha consolidato la sua

**Traffico merci ferroviario in Italia.**

Dati Rapporto FerMerci Annuale 2024.

	Treni * km (milioni)	t * km (miliardi)
2015	45,5	20,8
2016	46,9	22,7
2017	47,6	22,3
2018	47,4	22,1
2019	49	21,3
2020	47,4	20,7
2021	53,8	24,3
2022	53,6	24,3
2023	51,7	22,7
2024	51,2	23,3

posizione di leader mondiale nella cantieristica navale, assicurandosi circa il 66% degli ordini globali con 388 bulk carrier, ovvero il 75% dell'attività mondiale in questo segmento. Questo successo è attribuibile a prezzi competitivi, qualità riconosciuta e capacità produttiva aumentata grazie a investimenti significativi nell'espansione dei cantieri esistenti e nella riapertura di strutture inattive. Corea del Sud



Argo 2, robot sviluppato dalla start-up pisana Next Generation Robotics in collaborazione con Trenitalia. Il nuovo modello, Argo 3, è utilizzato anche dalle ferrovie tedesche.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

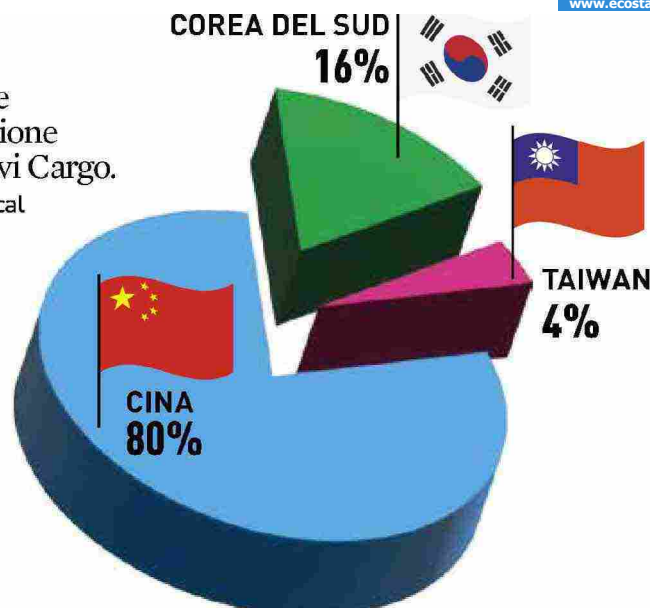
e Giappone mantengono una forte presenza nel settore, grazie alla specializzazione in navi ad alto valore aggiunto come le unità LNG e le navi da crociera. Tuttavia, entrambi i Paesi hanno registrato un calo negli ordini: -19% per la Corea del Sud e -31% per il Giappone nel 2023.

**L'EUROPA E L'ITALIA SUL MARE**

Nel settore navale l'Europa rappresenta circa il 7% degli ordini globali nel 2023, con una crescita del 9% rispetto all'anno precedente. L'Italia si distingue come leader europeo, con oltre 2,7 milioni di GT ordinate nel 2023, grazie principalmente a Fincantieri, il più grande costruttore mondiale di navi da crociera, con 30 unità in ordine, pari a circa il 45% del portafoglio ordini globale in questo segmento. Secondo un recente studio di Cassa Depositi e Prestiti l'Italia si distingue per una forte vocazione all'export nella cantieristica navale, con 9,1 miliardi complessivi nel 2023, di cui 4,7 miliardi per la crocieristica. Ogni nave prodotta in Italia, tra l'altro, per il 67% fornisce lavoro ad aziende italiane fornitrici di manodopera ma anche di materiali, componenti e servizi. Solo per il 33% le navi italiani dipendono da forniture estere.

**Market share della produzione globale di navi Cargo.**

Dati Veson Nautical  
2024 End of Year  
Market Report.

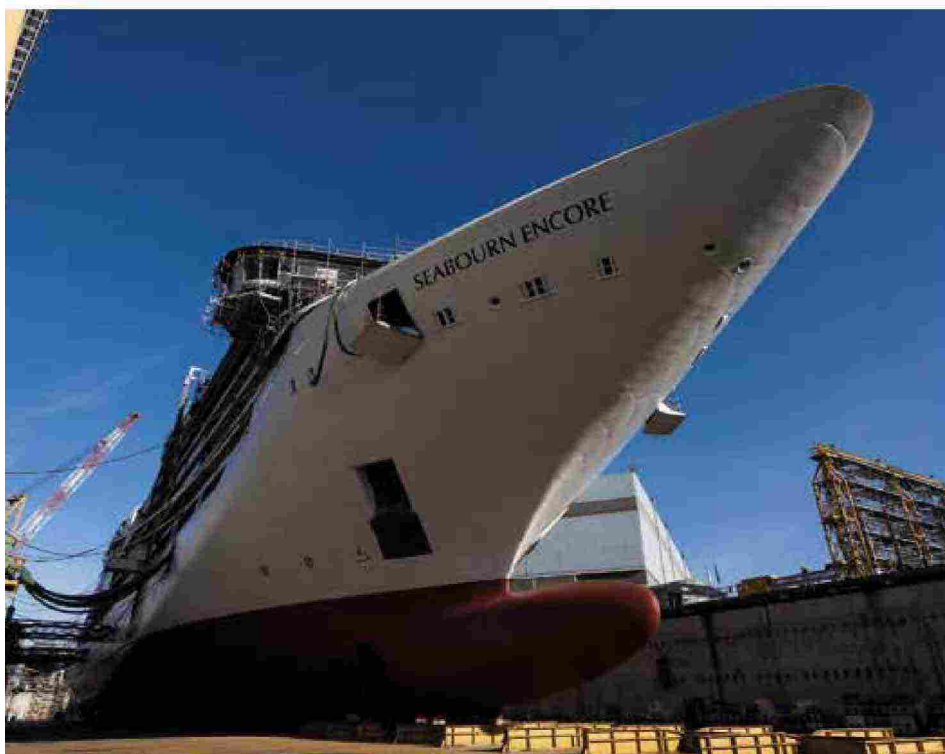


Si valuta quindi che ogni miliardo di commesse per i cantieri navali italiani generi ricadute positive per 2,7 miliardi per l'economia italiana. L'industria navale italiana ha mostrato una notevole resilienza, con una crescita significativa nel 2024. Fincantieri ha registrato un EBITDA di 509 milioni di euro, con un margine del 6,3%, grazie a una strategia focalizzata su navi ad alto valore aggiunto e tecnologie avanzate. Oltre alle navi da crociera, l'Italia è leader nella produzione di superyacht, con

Azimut-Benetti al primo posto mondiale per il ventiquattresimo anno consecutivo e un market share del 14% del mercato globale.

**AUTOMAZIONE E ROBOTICA**

Quanto all'innovazione si manifesta in modi diversi nei vari settori. Nella produzione di veicoli commerciali, i robot collaborativi (cobot) stanno sostituendo o affiancando le operazioni manuali in tutte le fasi: dalla saldatura all'assemblaggio, dal controllo qualità alla verniciatura. Tecnologie di automazione integrata trasformano i robot in unità plug-and-play, facilmente collegabili alle macchine utensili, dotati di visione artificiale e capacità adattive basate su intelligenza artificiale. Nel settore ferroviario l'automazione prende forme ancora più avanzate. Alstom ha presentato un robot intelligente per la manutenzione, capace di muoversi in autonomia lungo le tratte, rilevare anomalie e interagire con il sistema di gestione



Il cantiere Fincantieri per la produzione della Seabourne Encore, nave da crociera consegnata nel 2016. Uno dei primi progetti nel settore navale orientati all'efficienza energetica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Green Pioneer di Fortescue combina motori diesel con un sistema di propulsione ad ammoniaca. Trasporta minerali ferrosi.**

dei dati. In Italia, Trenitalia ha introdotto il robot Argo, sviluppato in collaborazione con la startup Next Generation Robotics: una piattaforma dotata di visione artificiale e algoritmi AI per l'ispezione del sottocassa dei treni, già in uso nei depositi italiani.

**SOSTENIBILITÀ PER NAVIGARE**

Nel settore marittimo, invece la priorità principale è la decarbonizzazione. Le compagnie di navigazione stanno investendo in navi a doppia alimentazione, compatibili con gas naturale liquefatto, metanolo, idrogeno e ammoniaca. Nel 2024, il 65% degli ordini di navi portacontainer era per motori dual-fuel, rispetto al 4% del 2018.

Innovazioni significative includono l'uso dell'ammoniaca come combustibile, con esempi come il rimorchiatore convertito da Amogy e la nave "Green Pioneer" di Fortescue. Inoltre, tecnologie come le vele rigide "WindWings" di BAR Technologies stanno contribuendo a ridurre il consumo di carburante fino al 30%. Anche le navi autonome stanno diventando una realtà, con progetti pilota in corso e sviluppi tecnologici significativi. Le previsioni per il mercato delle navi autonome indica-

no una crescita da 7,71 miliardi di dollari nel 2024 a 8,17 miliardi nel 2025, con un tasso annuo del 6%. Organizzazioni come la Nippon Foundation hanno inaugurato centri di controllo per la navigazione remota di navi autonome, mentre aziende come Ocean Infinity e Avikus hanno ricevuto certificazioni per le loro tecnologie autonome.

**AI OLTRE L'AUTOMAZIONE**

AI e automazione non sono più mondi separati. Nei veicoli commerciali, l'intelligenza artificiale è impiegata per la gestione dei flussi logistici, la guida autonoma di mulletti e navette in ambienti chiusi, ma anche per l'ottimizzazione dei percorsi urbani. Nel ferroviario, AI e data analytics alimentano modelli digitali (digital twin) per simulare usura, flussi di carico, rischi e consumi. Nel navale per la guida delle navi autonome e la pianificazione dei container.

**LA SFIDA PER L'EUROPA E PER L'ITALIA**

La spinta alla transizione digitale si intreccia inevitabilmente con i nuovi equilibri geopolitici. La Cina è ormai protagonista indiscussa in tutti i settori dell'industria dei trasporti, grazie anche a un supporto

**Ripartizione del valore aggiunto della filiera navalmeccanica italiana.**

**Settori economici**

Metalli	0,07
Elettromeccanica	0,14
Altri prodotti intermedi	0,03
Mobili e arredi	0,03
Costruzioni specializzate	0,04
Servizi ad alto contenuto di conoscenza	0,05
Fabbricazione imbarcazioni	0,26
Logistica	0,11
Trasporto	0,16
Commercio	0,06
Servizi a basso contenuto di conoscenza	0,03
Altro	0,02

I settori che fanno parte della filiera italiana della cantieristica navale, che dà lavoro a oltre 14.000 imprese. Dati Cassa Depositi e Prestiti elaborati su dati Istat 2023.

governativo massiccio e di vantaggi competitivi che creano una competizione asimmetrica rispetto ai player europei. Il recente rapporto Draghi ha evidenziato il rischio che le infrastrutture strategiche – porti, terminal, reti ferroviarie – finiscano sotto il controllo di operatori esteri, spesso legati a logiche statali. Per le imprese della filiera, dai produttori di mezzi ai fornitori di componenti e sistemi, si apre quindi una fase di trasformazione profonda. L'automazione, l'intelligenza artificiale e la connettività non sono più optional, ma elementi strutturali della nuova mobilità industriale. Per l'Italia e l'Europa, giocare da protagonisti richiederà investimenti, politiche industriali lungimiranti e una forte integrazione tra manifattura e digitale. La sfida è aperta. E si vince sul terreno dell'innovazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

È! &gt; OPINIONI

MOBILITÀ ELETTRICA

# LA SFIDA DELL'AUTO ELETTRICA

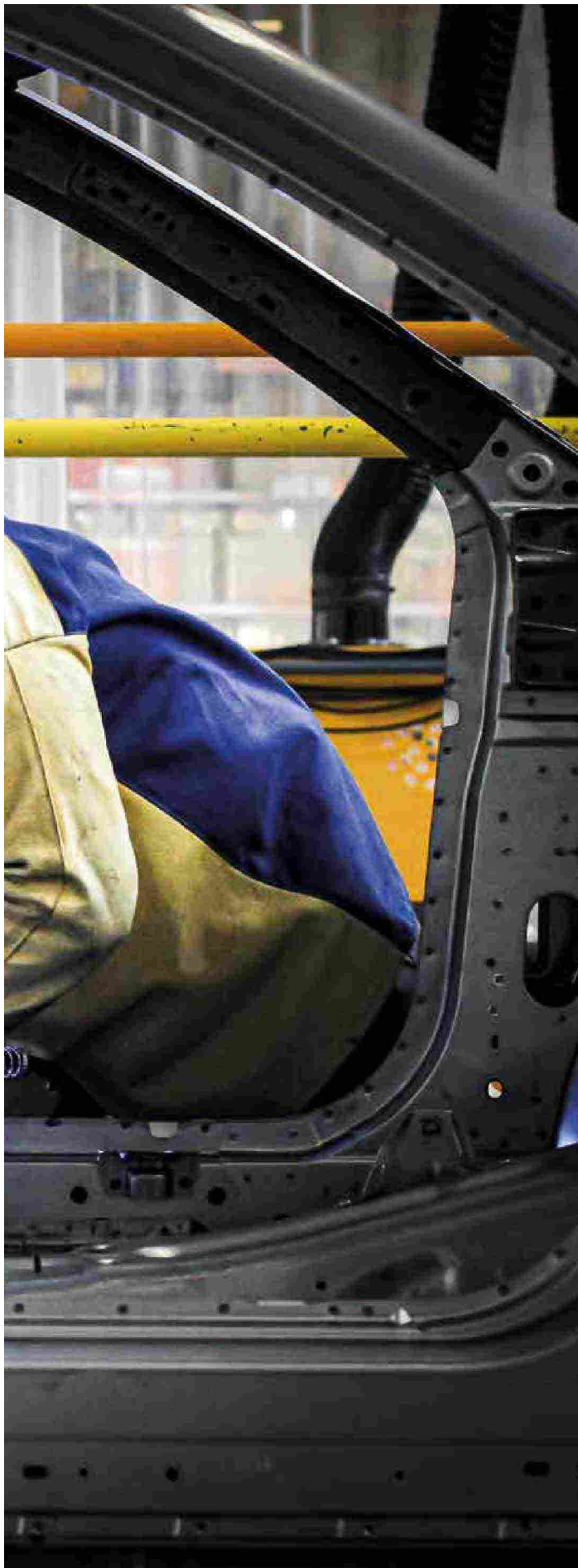
**Circa il 40% dei componenti delle auto tradizionali è destinato a scomparire nelle vetture elettriche. Questo significa che le aziende europee e italiane dell'automotive, soprattutto i fornitori, devono capire velocemente come orientarsi. Anche perché le previsioni parlano di una grande prossima diffusione delle auto a batteria. Ecco che cosa si pensa di fare nell'Unione Europea per far fronte al cambiamento.**

**DI GIOVANNI INVERNIZZI**

**Linea di produzione della Renault R5, modello elettrico a batteria tra gli ultimi a essere stati introdotti sul mercato in Italia.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# NEL

cuore della transizione verso la mobilità sostenibile, l'industria automotive europea è chiamata a ripensare radicalmente la propria struttura produttiva. L'elettrificazione del trasporto su strada non è più una previsione a lungo termine:

è il presente, spinto da normative ambientali più stringenti, nuove scelte di consumo e dalla competizione globale con attori extraeuropei, soprattutto cinesi. Ma in questo scenario in rapida evoluzione, quali sono le ricadute per la manifattura europea – e italiana – che alimenta la catena del valore dell'automotive?

## IL MERCATO CRESCE, MA A SINGHIOZZO

Nel 2024, le immatricolazioni di auto elettriche in Europa hanno superato 1,7 milioni di unità, con un ulteriore balzo previsto nel 2025, quando le vendite dovrebbero superare i 2,2 milioni. Un trend trainato da modelli sempre più accessibili in fatto di prezzo e da una crescente offerta nel segmento delle utilitarie a batteria.

L'Italia, dopo un rallentamento nel 2024 (con 66.000 veicoli elettrici venduti), ha registrato una crescita del 75% nei primi mesi del 2025, toccando quota 115.000 unità. Tuttavia, il mercato nazionale rimane in ritardo rispetto alla media UE, con una quota sotto il 6%.

## BATTERIE: LA RINCORSA DELL'EUROPA

La tecnologia delle batterie rappresenta l'elemento più strategico, e anche più critico, dell'intera filiera EV. Se da un lato i costi per kWh sono scesi di oltre il 70% in dieci anni, favorendo la diffusione dei veicoli elettrici, dall'altro l'Europa continua a dipendere fortemente dalle importazioni asiatiche.

Nel 2023, la Cina controllava l'83% della produzione mondiale di batterie agli ioni di litio. L'Europa era ferma all'11%, nonostante i numerosi annunci di gigafactory in



**L'avvento dell'auto elettrica sta rivoluzionando la filiera automotive, rendendo superate alcune produzioni ma introducendone altre a livello di componentistica, sistemi di ricarica e parte software.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

> OPINIONI

Germania, Ungheria, Francia e Italia. Tra l'altro, alcuni di questi progetti, come quello italiano di Italtel, sono finiti ancor prima di iniziare.

È notizia dello scorso aprile, però, il piano da 20 miliardi di euro varato dalla Commissione Europea per la costruzione di cinque nuove gigafactory dedicate alla produzione di batterie per veicoli elettrici e sistemi di accumulo. Finanziato attraverso una combinazione di fondi pubblici e investimenti privati, punta a rafforzare la competitività dell'industria europea delle batterie e a ridurre la dipendenza dalle importazioni asiatiche.

Le nuove strutture saranno distribuite tra Germania, Francia, Spagna, Polonia e Italia, e avranno una capacità produttiva combinata di circa 240 GWh all'anno, sufficiente per alimentare oltre 3 milioni di veicoli elettrici. Ogni impianto sarà alimentato da fonti rinnovabili e integrato in ecosistemi regionali per facilitare la formazione, il riciclo delle batterie e l'innovazione.

**NUOVI MODELLI, NUOVE FABBRICHE**

Nel frattempo, anche l'industria risponde. I grandi gruppi automotive europei stanno adeguando rapidamente la propria offerta con nuovi modelli di auto elettrica a costi sempre più accessibili. La Citroën C3 EV ha fatto un debutto significativo nel 2024, seguita dalla Ford Explorer EV. Volkswagen con la sua ID.7 sta ottenendo ottimi risultati a livello continentale, con una media di oltre 5.000 immatricolazioni al mese, seguita da vicino da Mercedes EQA ed MG4. Dai dati UNRAE del primo trimestre 2025 per l'Italia emerge anche un ottimo gradimento per la nuova Renault 5 elettrica e per la Dacia Spring, oltre che per la BMW IX1 e l'Audi Q4.

Tesla resta leader di mercato, con una quota di mercato dell'11,4% a fine 2024, anche se con un forte calo di vendite nel 2025. A livello di gruppi, però, è Volkswagen a primeggiare, con una quota del 20,8%. La casa tedesca ha pianificato il lancio di nuovi modelli con costi sotto i 25.000 euro, l'ID.1 e ID.2, a partire dal 2026.

Anche Renault, con la R4 e la R5, sta percorrendo questa strada, e ha creato la divisione Ampere, con il compito specifico di progettare, ingegnerizzare e produrre esclusivamente veicoli elettrici a batteria (BEV).

Attivi sul fronte dell'auto elettrica sono il gruppo BMW, che nel 2025 sta facendo registrare un incremento di vendite del 64%, e Stellantis, che ha definito accordi con il colosso cinese delle batterie CATL e per la produzione in Europa dei veicoli Leapmotor, uno tra i principali marchi del settore della Cina. L'impianto polacco dove i veicoli Leapmotor venivano assemblati è stato però dirottato su altre produzioni a partire dallo scorso aprile. L'idea adesso è di produrre tutti i componenti in Europa per evitare i dazi europei. Presto dovrebbe essere reso noto dove.

**Vendite di veicoli elettrici in Italia.**  
Nostra elaborazione su dati Unrae e Smart Mobility Report - Energy & Strategy Group Politecnico di Milano.



Anno	2023	2024	2025
Italia (migliaia)	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>115</b>



**Vendite di veicoli elettrici in Europa.**  
Nostra elaborazione su dati Unrae e Smart Mobility Report - Energy & Strategy Group Politecnico di Milano.

Anno	2023	2024	2025
Europa (milioni)	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>	<b>2,2</b>

**UN RAPPORTO ELOQUENTE**

Un'interessante analisi degli impatti che la transizione verso l'auto elettrica avrà sul settore automotive europeo è stata realizzata dall'Institut Jacques Delors, intitolato al politico ed economista francese fautore dell'idea europea. Il documento, intitolato "The Electric Vehicle Value Chain in Europe: Challenges and Opportunities" esamina innanzi tutto le tensioni e riconfigurazioni a cui è sottoposta la catena di fornitura europea. In particolare sottolinea che oltre il 75% delle attività upstream nella produzione di veicoli elettrici, dalle miniere alla raffinazione dei metalli e alla produzione di celle, è oggi controllato da aziende cinesi. L'Europa non solo non dispone di capacità estrattiva significativa per litio, nichel, cobalto e manganese, ma è anche debole nella raffinazione chimica e nei processi metallurgici avanzati.



**Linea di produzione di Leapmotor in Cina. Il marchio ha definito un accordo con Stellantis per produrre le sue vetture in Europa.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



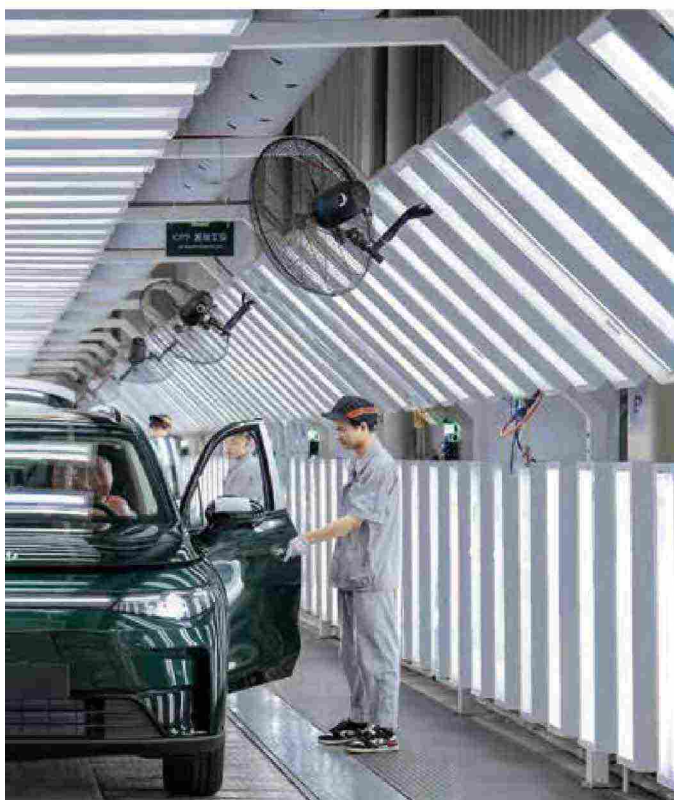
**Una delle gigafactory di Tesla negli Usa, quella in Nevada. Ora l'Unione Europea ha definito un piano da 20 miliardi per realizzare impianti simili anche nel nostro continente per la produzione di pacchi batterie.**

Per esempio, più del 90% della produzione globale di idrossido di litio, il composto chiave per le batterie agli ioni di litio, avviene in Cina.

L'Europa è poi fortemente esposta ai rischi geopolitici, come dimostrato dalla recente restrizione delle esportazioni di grafite da parte del governo cinese.

**COMPONENTISTICA E SOFTWARE**

Il rapporto dell'Institut Jacques Delors evidenzia poi come la componentistica legata al motore endotermico, cioè albero motore, valvole, iniettori, sistemi di scarico, rappresenti ancora una quota significativa del know-how e della produzione nelle regioni industriali d'Europa. Ma nel passaggio ai veicoli elettrici, fino al 40% di questi componenti scompaiono, lasciando molte PMI "orfane" di prodotto e mercato.



I segmenti dove la capacità europea è già forte, come gli inverter, i sistemi di raffreddamento, i sensori, il software embedded, sono ancora troppo frammentati o dominati da fornitori esterni ai confini dell'UE.

Un altro aspetto chiave dei veicoli elettrici è la crescente importanza del software, che sta trasformando le auto in piattaforme digitali su ruote, spostando la creazione di valore verso la parte informatica, i dati e i servizi digitali post-vendita. Oggi il 70% delle soluzioni embedded più avanzate è sviluppato da fornitori USA o asiatici, lasciando l'Europa indietro anche nella "catena del codice".

**VERSO UNA SOVRANITÀ ELETTRICA?**

Ma ci sono i margini affinché l'Europa possa sottrarsi al dominio cinese e statunitense e trovare una propria strada nel settore dei veicoli BEV? Il rapporto dell'Institut Jacques Delors ipotizza un percorso simile a quello fatto per il Chips Act europeo: uno strumento industriale proattivo, con finanziamenti pubblici coordinati, per rafforzare la

**IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE ELETTRICO**

Le previsioni per il mercato europeo dei veicoli elettrici indicano un'espansione significativa nei prossimi anni. Secondo l'International Energy Agency (IEA), nel suo Global EV Outlook 2024, si prevede che entro il 2030 oltre il 60% delle nuove immatricolazioni in Europa sarà rappresentato da veicoli completamente elettrici (BEV), rispetto al 22% attuale.

Anche BloombergNEF conferma il trend: il parco circolante europeo di auto elettriche passerà da circa 5 milioni di unità nel 2024 a oltre 40 milioni nel 2030, grazie alla diffusione delle citycar elettriche, al miglioramento dell'infrastruttura di ricarica e all'abbassamento del prezzo medio delle batterie (atteso sotto i 70 \$/kWh entro il 2027). Un recente report di ACEA (European Automobile Manufacturers Association) evidenzia che il rispetto del regolamento europeo "Fit for 55" obbligherà i costruttori a ridurre le emissioni del 55% entro il 2030 e del 100% entro il 2035, accelerando la transizione verso una produzione interamente elettrica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

> OPINIONI

**Quote di mercato delle auto elettriche in Europa.**

Nostra elaborazione su dati Unrae e Anfia 2024.

Costruttore	Volkswagen Group	Tesla	BMW Group	Stellantis	Geely Volvo	Altri
Quota (%)	<b>20,8</b>	<b>11,4</b>	<b>11,1</b>	<b>10,7</b>	<b>10,5</b>	<b>35,5</b>

presenza dell'UE in un settore strategico come quello dei semiconduttori. Viene suggerito un "Battery Act europeo", con regole e incentivi vincolanti per stimolare la produzione di batterie e componenti critici sul suolo comunitario. Il provvedimento dello scorso aprile della Commissione Europea pare andare in questa direzione. Che potrebbe essere rafforzata dalla costituzione di consorzi sovranazionali pubblico-privati capaci di investire in gigafactory con supply chain europee, sviluppare standard comuni per batterie e ricarica, garantire contratti di approvvigionamento stabili con Paesi africani e sudamericani per le materie prime e supportare ricerca, formazione e piccole e medie imprese. Insomma, le idee non mancano e, come abbiamo visto, alcune sono anche già in fase di realizzazione. Vedremo se l'Europa sarà capace di muoversi in una direzione omogenea oppure se, come siamo ormai abituati a vedere, emergeranno visioni retrograde per tornare a un modello di trasporti ed energetico ampiamente obsoleto.

**LA SITUAZIONE ITALIANA**

In tutto questo, che cosa accade nel nostro Paese? L'Italia vanta una rete capillare di fornitori Tier 2 e Tier 3, spesso specializzati nella componentistica per motori endotermici. Secondo ANFIA, la filiera nazionale conta oltre 2.200 aziende e circa 160.000 addetti. La transizione verso

l'elettrico implica però la scomparsa di molte componenti meccaniche e la necessità di investire in elettronica di potenza, software, sistemi ADAS e connettività. Secondo il White Paper Repower 2024, pubblicato dal distributore di energia elettrica svizzero Repower, solo una parte delle PMI italiane del comparto ha avviato programmi di riqualificazione tecnologica. Il rischio di marginalizzazione industriale è pertanto concreto, soprattutto senza una regia politica nazionale capace di orientare risorse, formazione e ricerca verso il nuovo paradigma.

**CINA, L'AGO DELLA BILANCIA**

Nel frattempo la Cina conquista grandi quote di mercato. Nel 2024, il 23% di tutte le auto elettriche vendute in Europa sono state prodotte nei suoi confini. I colossi BYD, SAIC e Geely stanno occupando quote crescenti anche grazie a prezzi competitivi e supply chain verticalmente integrate. Il divario non riguarda solo i volumi, ma anche la capacità di innovazione nei materiali (celle LFP, batterie a stato solido), nei sistemi di gestione energetica e nelle logiche di piattaforma. Per rispondere, l'UE non ha bisogno soltanto di dazi selettivi, ma anche di un'autonomia industriale nel settore batterie e semiconduttori. Senza la quale è destinata a passare dalla dipendenza dal petrolio mediorientale a quelle dalle batterie cinesi.

**Quote di mercato per Paesi delle batterie per automotive.**

Dati IEA Battery Report 2024.

Regione	Cina	Europa	USA	Resto del mondo
Quota di produzione (%)	<b>83</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>2</b>



**Lo stabilimento ABB di San Giovanni Valdarno, in Toscana, uno tra i più moderni in Europa per la produzione di colonnine di ricarica per auto elettriche.**