



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 26 agosto all'1 settembre

Torino, 8 settembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
33/41	Critica Marxista	01/06/2025	<i>L'AUTOMOTIVE ITALIANO TRA QUADRO EUROPEO E MOBILITAZIONI SINDACALI</i>	2
	Borsaitaliana.it	26/08/2025	<i>Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture</i>	11
	Teleborsa.it	26/08/2025	<i>Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture</i>	12
	Agenziagiornalisticaopinione.it	26/08/2025	<i>ANFIA * AUTO: «A LUGLIO 2025 IMMATRICOLATE 119MILA AUTO, IN CALO DEL -5,0% RISPETTO ALLO STESSO MESE</i>	13
	Energiaoltre.it	26/08/2025	<i>Auto, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture, -5% rispetto al 2024</i>	16
2	Il Foglio	26/08/2025	<i>Mobilita' - IL CONVEGNO DEL FOGLIO</i>	17
	IlsecoloXIX.it	26/08/2025	<i>Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture Teleborsa -5% rispetto al 2024</i>	18
	Lastampa.it	26/08/2025	<i>Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture</i>	19
	Quotidiano.net	26/08/2025	<i>Mercato ricambi auto, primo semestre 2025 in calo</i>	21
	Repubblica.it	26/08/2025	<i>Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture</i>	24
	Lapresse.it	27/08/2025	<i>Auto, continua il calo delle immatricolazioni: a luglio a 119mila</i>	26
2/3	L'Edicola - Edizione Nazionale	27/08/2025	<i>Auto, il mercato ora cambia marcia: il 56% sceglie l'elettrico</i>	29
2/3	L'Edicola - Edizione Nazionale	27/08/2025	<i>Investimenti in Africa e precarietà in Italia I dubbi su Stellantis</i>	31
	Ansa.it	28/08/2025	<i>In Europa vendite auto +5,9% a luglio, crescono ibride</i>	33
	Borsaitaliana.it	28/08/2025	<i>Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione</i>	36
	Borsaitaliana.it	28/08/2025	<i>Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025</i>	37
	Geagency.it	28/08/2025	<i>A luglio cresce il mercato auto Ue. In Italia +83,2% le vendite di ibride plug in</i>	40
	Teleborsa.it	28/08/2025	<i>Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione</i>	42
	Agenziagiornalisticaopinione.it	28/08/2025	<i>ANFIA * MERCATO AUTO EUROPEO: «PIATTO NEI PRIMI SETTE MESI DELL'ANNO (-0,0%), NONOSTANTE UN MESE DI</i>	43
	Energiaoltre.it	28/08/2025	<i>Auto, mercato europeo fermo nel 2025 nonostante ripresa a luglio. Crollano benzina e diesel, ibrido</i>	46
	Gazzetta.it	28/08/2025	<i>Mercato auto Europa: +5,8% immatricolazioni a luglio 2025</i>	48
	IlsecoloXIX.it	28/08/2025	<i>Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione Teleborsa</i>	49
	IlsecoloXIX.it	28/08/2025	<i>Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025 Teleborsa Luglio segna un +5,9%, ma servono subito</i>	50
	Lastampa.it	28/08/2025	<i>Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione</i>	52
	Lastampa.it	28/08/2025	<i>Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025</i>	53
	Mobilita.news	28/08/2025	<i>Anfia, Vavassori: "I dati del cumulo 2025 mostrano un mercato auto europeo piatto"</i>	57
	Repubblica.it	28/08/2025	<i>Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione</i>	59
	Repubblica.it	28/08/2025	<i>Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025</i>	61
	Rinnovabili.it	28/08/2025	<i>Mercato dell'auto in crescita a luglio: Italia resta il 3° mercato in Ue</i>	66
	Siderweb.com	28/08/2025	<i>Auto, mercato europeo a crescita zero tra gennaio e luglio 2025 - Vavassori (Anfia): «Avviare revisi</i>	69

osservatorio

L'AUTOMOTIVE ITALIANO TRA QUADRO EUROPEO E MOBILITAZIONI SINDACALI

Davide Bubbico e Angelo Moro

Più che dalle norme comunitarie per limitare le auto a benzina e diesel, le difficoltà del settore dipendono dai limiti delle strategie imprenditoriali e dalla agguerrita concorrenza cinese e americana.

Un salto di innovazione che richiede un ruolo pubblico molto forte. Nel nostro paese alla debolezza aziendale si somma quella del governo. La spinta che può venire dalla ripresa dell'azione rivendicativa.

Automotive, il peso delle strategie imprenditoriali¹

La crisi europea del settore automotive più che dalle decisioni assunte dal Parlamento europeo in materia di divieto di vendita per le nuove auto a benzina e diesel nel territorio della Ue dal 2035, al fine di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, dipende ormai sempre di più dalla strategie adottate dalle case automobilistiche europee in termini di investimenti e di scelte sulla localizzazione delle produzioni dei nuovi veicoli elettrici a batteria e delle loro componenti principali (in primo luogo la batteria stessa). Le ingenti risorse pubbliche messe a disposizione dal governo cinese e da quello statunitense, rispetto a quanto avvenuto finora in Europa, costituiscono l'altro fattore critico².

L'industria automobilistica, oltre a rappresentare uno fra i principali comparti manifatturieri del continente, è da sempre un settore oggetto di innovazioni³ e, dunque, sottoposto periodicamente a processi di ristrutturazione produttiva e occupazionale. In particolare, l'attuale fase è contrassegnata da innovazioni sia sul piano del prodotto – che non si limitano ai sistemi di alimentazione alternativi all'endotermico, ma coinvolgono l'intera configurazione del veicolo, profondamente trasformata dall'integrazione crescente dell'elettronica, dell'*infotainment* e, in prospettiva, delle tecnologie per la guida autonoma – sia sul piano dei processi produttivi. Questi ultimi vedono ormai l'adozione delle tecnologie digitali e di automazione legate alla cosiddetta "Industria 4.0" e l'affermarsi del fenomeno della "piattaformizzazione" della produzione, in grado di

coniugare standardizzazione e customizzazione.

È noto il peso economico e occupazionale del comparto in Europa e la rilevanza che al suo interno ha avuto storicamente la contrattazione collettiva, seppure con caratteristiche diverse tra i diversi paesi leader della produzione automobilistica europea⁴. Ciononostante, l'idea di *just transition* – la transizione verso un'economia decarbonizzata che garantisca un lavoro dignitoso per tutti, da attuarsi attraverso un dialogo sociale "significativo" al fine di tenere conto degli effetti distributivi delle politiche climatiche⁵ – si sta rilevando di difficile attuazione, in particolare laddove essa comporta la rinuncia ai target di profitto che i costruttori automobilistici hanno perseguito e ottenuto negli ultimi anni⁶. In questo contesto, al di là delle diverse

Davide Bubbico e Angelo Moro

34

capacità di mobilitazione sindacale – che variano tra i diversi paesi produttori come Germania, Francia o Italia – un ruolo di crescente rilievo è assunto dall'attore pubblico. Anche in questo caso, emergono differenze significative tra i paesi: basti pensare all'operatività dei *lander* tedeschi rispetto alla capacità effettiva delle regioni italiane di intervenire a sostegno delle crisi, senza dimenticare la presenza (o meno) di iniziative robuste di politica industriale da parte dei governi nazionali o la loro partecipazione diretta nell'azionariato delle imprese.

Alla luce di tale contesto, in questo contributo si propone un'analisi comparativa delle traiettorie di ristrutturazione e transizione intraprese da tre fra le principali industrie automobilistiche europee – tedesca, francese e italiana – al fine di delineare, seppur in maniera esplorativa, il ruolo esercitato dalle scelte industriali dei grandi gruppi automobilistici, nonché il contributo della contrattazione collettiva e degli attori pubblici. L'industria automobilistica, infatti, si confronta oggi con un percorso complesso, caratterizzato da rilevanti sfide in termini di investimenti, di realizzazione di una giusta transizione e di sostenibilità ambientale delle produzioni. In questo scenario, le scelte relative all'allocazione degli investimenti e alla ridefinizione della mobilità – sia individuale che collettiva – sono lungi dall'essere neutre rispetto alla salvaguardia dell'occupazione e della qualità del lavoro.

Francia e Germania: tra ristrutturazione e transizione

Nel 1990, quando la produzione europea si attestava intorno ai 14 milioni di automobili, Germania e Francia costituivano i due principali paesi produttori, assemblando rispettivamente circa 4 milioni e 300 mila e 3 milioni e 700 mila veicoli⁷. Si trattava di produzioni assai differenti: da un lato, la produzione francese era rappresentata dai suoi costruttori nazionali generalisti (Renault, Peugeot-Citroën); dall'altro, quella tedesca era caratterizzata da un più forte orientamento verso i segmenti *premium*, nei quali erano posizionati i suoi principali marchi (non solo Volkswagen, caratterizzata da un posizionamento di mercato ibrido, ma anche e soprattutto Audi, Porsche, BMW e Mercedes-Benz).

A partire dal 1990, la creazione del mercato unico europeo ha permesso ai costruttori automobilistici *premium* di ampliare le proprie possibilità di export, facendo loro guadagnare esponenzialmente quote di mercato (+48% tra il 2000 e il 2020). In concomitanza, le case generaliste hanno visto le proprie quotazioni crollare (-37%), soprattutto a causa della sempre maggiore penetrazione nel mercato europeo dei produttori asiatici⁸. Di conseguenza, nei lustri successivi, la produzione è aumentata nei paesi d'origine dei produttori *premium* (in Germania raggiunge quota 5 milioni e 700 mila veicoli nel 2015), mentre è collassata nei paesi dove hanno sede

le case generaliste (nel 2015 in Francia è appena superiore a 1 milione e mezzo). Al contempo, la configurazione istituzionale del Mercato unico ha consentito ai produttori generalisti di compensare i propri margini decrescenti delocalizzando le produzioni a minor valore aggiunto in paesi con un costo del lavoro più basso: sia in Europa centro-orientale (grazie all'allargamento nel 2004), sia nei paesi al di fuori dell'Unione con i quali negli stessi anni vengono istituiti accordi di libero scambio (come Turchia, Algeria o Marocco)⁹.

In quei paesi in cui i produttori nazionali avevano conservato una posizione dominante nel mercato interno, la produzione domestica è andata dunque sempre più spostandosi verso segmenti di fascia medio-alta, nel fallimentare tentativo di rivaleggiare nei mercati europei e mondiali con i produttori *premium* tedeschi. In Francia ha preso dunque avvio una massiccia ristrutturazione dell'industria automobilistica, tradottasi in un significativo ridimensionamento occupazionale nonché nella chiusura di diversi stabilimenti produttivi. Tra il 2000 e il 2019 l'impiego nel settore automotive si è contratto del 43%, bruciando 80 mila posti di lavoro, mentre il valore della produzione è rimasto sostanzialmente stabile¹⁰. Tale processo ha subito una profonda accelerazione a seguito della crisi finanziaria del 2008, coadiuvato da un sistema di relazioni industriali in cui dei sindacati fortemente indeboliti sono stati indotti a concessioni che in

ogni caso si sono dimostrate insufficienti a frenare il declino occupazionale del settore¹¹.

In Germania, al contrario, la crescita delle esportazioni ha permesso all'industria automotive di continuare nella sua traiettoria espansiva, nonostante neanche qui siano mancati processi di delocalizzazione delle produzioni a minor valore aggiunto, specialmente verso i paesi limitrofi dell'Europa centro-orientale. Nella stessa finestra temporale, l'impiego nell'industria automobilistica è aumentato in Germania del 3%, creando 30 mila nuovi posti di lavoro, mentre il valore della produzione domestica è quasi raddoppiato (+89%)¹² e la crisi economica ha avuto un impatto limitato. Ciononostante, il settore automobilistico ha subito cambiamenti significativi dovuti alla disintegrazione verticale e all'esternalizzazione delle attività produttive. Tali cambiamenti hanno indebolito le strutture tradizionali delle relazioni industriali organizzate, portando a una segmentazione del lavoro ed erodendo il potere contrattuale dei sindacati e dei consigli d'azienda¹³.

Tuttavia, diversamente da quanto accaduto in Francia, in Germania la ripresa economica ha consentito al sindacato di uscire da una posizione difensiva e di sviluppare forme innovative di contrattazione, legate in particolare all'innovazione tecnologica e alla cosiddetta Industria 4.0. Sebbene i sindacati non abbiano ottenuto un diritto generale di codeterminazione nel processo di digitalizzazione, Ig

Metall ha però cercato con successo di assumere un ruolo proattivo nel plasmare il cambiamento tecnologico, impegnandosi nella promozione di accordi quadro di partenariato sociale sulla digitalizzazione a livello aziendale e di stabilimento (cd. "accordi per il futuro")¹⁴. Il progetto *Industrie 4.0* prima e il contesto della crisi di Covid-19 dopo hanno contribuito inoltre a rafforzare il coordinamento tra attori statali e aziendali, manifestatosi anche nello sviluppo della strategia del governo tedesco sull'intelligenza artificiale (Ia). Tale strategia ha incluso l'impegno a rafforzare il dialogo sociale in quest'ambito, concretizzatosi grazie alla legge sulla modernizzazione dei consigli d'azienda del giugno 2021, che ha esteso i diritti di consultazione e informazione nel campo dell'Ia¹⁵.

A oggi, queste diverse traiettorie industriali e istituzionali stanno condizionando la maniera in cui la transizione verso la produzione di veicoli elettrici sta avvenendo nei due paesi. In Francia, sia Stellantis che Renault sembrano aver imboccato la strada della transizione, pur seguendo strategie opposte. Da un lato, infatti, Renault ha optato per una strategia di specializzazione, creando due filiali, denominate *Ampère* e *Horse*, dedicando la prima unicamente alla mobilità elettrica e affidando invece alla seconda la prosecuzione della produzione di veicoli a combustione o ibridi. Con l'eccezione della Twingo elettrica, assemblata nello stabilimento sloveno di Novo

Mesto, *Ampère* concentra la quasi totalità della sua attività negli stabilimenti francesi, con l'obiettivo di assemblare Oltralpe anche modelli di fascia bassa come la Renault 4 e 5. *Horse* ha invece stabilito la propria base produttiva al di fuori della Francia, in quanto l'assemblaggio di veicoli a combustione o ibridi è stato spostato nelle altre fabbriche del gruppo in Spagna, Marocco, Turchia e Romania. Al contrario, Stellantis, pur prevedendo di convertire progressivamente all'elettrico la produzione degli stabilimenti francesi entro il 2030, ha invece adottato una strategia di flessibilizzazione, costruendo piattaforme in grado di produrre indifferentemente veicoli elettrici, a combustione o ibridi. Le fabbriche francesi del gruppo continueranno dunque a produrre quasi esclusivamente modelli di fascia alta, adattando la motorizzazione in funzione delle esigenze del mercato, mentre i modelli *entry-level* saranno prodotti in paesi con un costo del lavoro più basso in Europa centro-orientale o nel Maghreb.

Sebbene la coesistenza di strategie divergenti possa apparire come un elemento in grado di attenuare i rischi legati alla transizione elettrica per l'industria automobilistica francese, questa transizione sembra piuttosto assecondarne il declino anziché arrestarlo¹⁶. Dal punto di vista dei volumi produttivi, infatti, il settore è ben lungi dal recuperare i livelli pre-Covid, mentre dal punto di vista occupazionale il numero di lavoratori dell'automotive ha con-

tinuato a declinare, riducendosi del 7,8% (18.000 unità) tra il 2019 e il 2022¹⁷. Nel caso di Renault, il piano di ristrutturazione annunciato nel 2020 contemplava il taglio di 4600 posti di lavoro in Francia mediante programmi di esodo incentivato e prepensionamento, determinando un mercato ridimensionamento della divisione ingegneristica. Allo stesso modo, anche Psa e poi Stellantis hanno messo in atto diversi piani di esodo incentivato dal 2017 a oggi, sopprimendo circa 6.000 posti di lavoro, al netto delle nuove assunzioni¹⁸. Inoltre, le *gigafactory* in costruzione – a Douai (Renault, in partnership con la cinese Envision) e Dauvin (Stellantis) – impiegheranno solo una parte dei lavoratori precedentemente addetti alla produzione di *powertrain* per veicoli a combustione interna¹⁹.

Nel contempo, il dialogo sociale e la contrattazione collettiva hanno continuato a muoversi nell'alveo della negoziazione delle concessioni, accompagnando il processo di ridimensionamento del settore. L'accordo raggiunto a giugno 2021 sulla creazione di *ElectriCity* – filiale di Renault dedicata alla costruzione di veicoli elettrici che raggruppa gli stabilimenti del Nord della Francia, successivamente inglobata in *Ampère* – ha comportato importanti concessioni sugli orari di lavoro e i salari (per i nuovi assunti), in cambio dell'assegnazione di modelli elettrici e di nuove assunzioni, nonché dell'impegno a far sorgere una *gigafactory* nel sito di Douai. Lo schema si è

ripetuto durante il rinnovo del contratto di gruppo nell'autunno seguente²⁰.

Allo stesso tempo, i sindacati hanno saputo mostrare elementi di proattività, ad esempio nell'elaborazione di proposte di strategia e politica industriale relative alla conversione ecologica del settore automobilistico. Tale proattività appare però scarsamente efficace nel quadro di un sistema di relazioni industriali che limita fortemente le forme d'influenza dei sindacati sulle strategie d'impresa. Nella pratica negoziale concreta, infatti, la tutela della propria base di riferimento tende a prevalere non solo su considerazioni di carattere ecologico, ma anche su una più larga prospettiva di rappresentanza (esemplare il caso delle riduzioni salariali per i nuovi assunti). In un tale contesto, le speranze di assistere a una transizione "giusta" nell'industria automotive appaiono ridotte e lo scenario più verosimile rimane quello di un declino "amministrato" del settore²¹.

La situazione complessiva appare diversa in Germania, dove, benché la produzione di auto elettriche continui a essere la più alta in Europa, nel corso degli ultimi mesi si sono moltiplicati gli annunci di riduzione del personale o di chiusura di stabilimenti (Ford, Volkswagen, Zf, solo per citarne alcuni). Dal 2018 il numero di occupati nel settore, che era stato in costante aumento dal 2010 in poi, ha iniziato lentamente a declinare. Complici anche il Dieselgate e la crisi pandemica, i lavoratori del-

l'automobile sono diminuiti di 50 mila unità, comunque attestandosi nel 2023 a quota 780 mila, circa un quarto della forza lavoro del settore nell'intera Ue. Tuttavia, alcuni studi prevedono che proprio la transizione elettrica potrebbe significativamente impattare l'industria automotive tedesca, che potrebbe vedere i propri posti di lavoro ridursi di quasi 190 mila unità entro il 2035²².

Anche nella transizione elettrica i produttori tedeschi continuano a perseguire una strategia di produzione domestica di veicoli premium orientata all'export. Per quanto riguarda Volkswagen, la maggior parte dei modelli elettrici sono infatti di fascia alta, mentre il lancio di modelli di fascia bassa – che comunque verrebbero assegnati agli stabilimenti dell'Europa centro-orientale e della Spagna – è stato posticipato al 2026. Nel caso di Mercedes-Benz e Bmw tale trend è ancora più evidente, come dimostra ad esempio l'annuncio da parte della prima di dismettere i suoi modelli di classe A e B²³.

Si tratta tuttavia di una strategia che proprio recentemente ha mostrato tutti i suoi limiti. Da un lato, il taglio degli incentivi "verdi" deciso dal governo tedesco ha fatto crollare le vendite di veicoli elettrici in Germania di oltre il 27%²⁴, evidenziando l'insostenibilità di una traiettoria *upmarket* applicata all'elettrico²⁵. Dall'altro, i marchi tedeschi hanno registrato un crollo delle vendite anche in Cina, il secondo mercato d'esportazione dell'industria automotive tedesca do-

po gli Stati Uniti, dove hanno perso quote di mercato soprattutto nei segmenti premium. I produttori tedeschi hanno infatti sottovalutato i progressi dei marchi cinesi nello sviluppo e nella produzione di modelli *premium* a prezzi competitivi – soprattutto dati i minori costi di fabbricazione delle batterie – e sono rimasti indietro rispetto a questi in termini di digitalizzazione²⁶.

Le difficoltà riscontrate nel mercato elettrico in Europa e in Cina hanno portato i costruttori tedeschi a rivedere la loro strategia di elettrificazione – scegliendo di continuare a investire nelle motorizzazioni a combustione interna – e ad annunciare, come nel caso di Volkswagen, importanti piani di ristrutturazione. La mobilitazione portata avanti da Ig Metall alla fine dello scorso anno – e attuata attraverso due scioperi di avvertimento (*Warnstreik*) che hanno registrato l'astensione di circa 100 mila lavoratori – ha costretto il management a venire a patti col sindacato, firmando il 20 di dicembre un accordo che ristabilisce la garanzia occupazionale fino al 2030 e impegna l'azienda a non chiudere gli stabilimenti²⁷. D'altro canto, il sindacato ha accettato la soppressione, in maniera "socialmente responsabile" (tramite esodi volontari incentivati e prepensionamenti), di 35 mila posti di lavoro entro il 2030 e la rinuncia alla partecipazione agli utili e ad altri bonus per due anni.

Anche il modello tedesco di "cooperazione conflittuale"²⁸ sembra dunque essere messo alla prova

dalla transizione verso la mobilità elettrica. Da un lato, infatti, i consigli d'azienda, in virtù dei diritti di informazione che detengono sui processi di ristrutturazione, sono in grado di negoziare misure a tutela dei lavoratori e di tentare di contrastare gli effetti potenzialmente deleteri della transizione, ricorrendo ai cosiddetti "accordi per il futuro" e formulando proposte in materia di investimenti, sviluppo di nuovi prodotti e miglioramento della competitività²⁹. D'altro canto, sebbene tali accordi siano stati già adottati in diverse imprese del settore automotive negli ultimi anni, le prospettive di una vera e propria conversione produttiva basata su questi strumenti appaiono tuttora limitate³⁰. Di fronte all'incertezza legata alla transizione elettrica, persino gli strumenti – tradizionali o innovativi – della codeterminazione corrono quindi il rischio di risultare inadeguati.

Italia: difficili relazioni industriali e scelte politiche incerte

La crisi del settore auto in Italia non è una crisi recente nonostante le organizzazioni sindacali di categoria abbiano da tempo, in particolare la Fiom Cgil, portato all'attenzione del governo e delle principali forze politiche del paese lo stato critico del settore, una condizione complicata e non solo dall'evoluzione della contrattazione collettiva prima con Fca e più di recente

con Stellantis. Sono, dunque, diversi gli aspetti che impattano sull'attuale crisi e che vengono da lontano. È, tuttavia, utile inquadrare la situazione dell'ex gruppo Fiat perlomeno dalla crisi del 2002-2003, immediatamente prima dell'arrivo di Marchionne. Quest'ultimo interviene in un frangente molto critico della società dal punto di vista finanziario e industriale e nel momento in cui GM vorrebbe rinunciare all'opzione dell'acquisizione obbligata del gruppo inserita nell'accordo di alleanza del marzo 2000. Sappiamo che Marchionne eviterà questa operazione ottenendo in cambio da GM una lauta transazione economica a favore di Fiat.

Poco prima dell'ingresso di Marchionne si registra un'importante vittoria sindacale con il lungo sciopero dello stabilimento di Melfi nella primavera del 2004 e l'accordo del 9 maggio che ne scaturisce³¹, in cui l'azienda conferma gli investimenti in corso, seppure continuando a ricorrere frequentemente per il resto degli stabilimenti agli ammortizzatori sociali e a un lancio con il contagocce di nuovi modelli. Alcune fabbriche come quella di Pomigliano si fermano, di fatto, dopo la crisi del 2008 con il cambio di denominazione dello stabilimento, ridenominato Giambattista Vico, almeno fino alla fine del 2011 quando prende avvio la produzione della Nuova Panda, e dicendo addio per il momento alla produzione delle vetture a marchio Alfa. Nel 2015 sarà la volta del rilancio dello stabilimento di Melfi con la produzione prima della Jeep Renegade e della

500X e della Jeep Compass nel 2019. Solo nel 2017, grazie anche alla forte crescita dei volumi dei veicoli commerciali leggeri prodotti dalla Sevel, la produzione nazionale supera il milione di veicoli. Nel frattempo, è intervenuta nel 2011 la fusione con Chrysler.

Ma questo riassetto societario continua a mostrare una forte debolezza sul piano degli investimenti da parte di Exor, la cassaforte degli eredi della famiglia Agnelli. Anche il quadro delle relazioni sindacali si complica ulteriormente, non solo per gli accordi separati rispetto al rinnovo del Ccnl metalmeccanico ma anche per l'introduzione prima a Pomigliano e poi nel resto degli stabilimenti del nuovo Contratto collettivo specifico di lavoro (Ccs) che segna l'uscita di Fca dal Ccnl metalmeccanico con tutto ciò che ne consegue sul piano della rappresentanza sindacale. Mediaticamente sono gli anni, quelli tra il 2009 e il 2012, in cui il conflitto tra la Fiom Cgil e l'azienda, di fatto, mette indirettamente in secondo piano la natura vera della perdurante crisi, l'assenza di adeguati investimenti che il sindacato continua a rivendicare. Il piano Fabbrica Italia (2010-2014³²) sarà alla fine definito come un puro intento da parte del suo Ad. Insomma, fatta eccezione per i nuovi modelli di Melfi e la riapertura di Grugliasco (con il rilancio delle produzioni Maserati e l'idea del polo del lusso) la strategia produttiva di Fca ha puntato, negli ultimi anni, sostanzialmente alla sopravvivenza e all'ipotesi di nuove possi-

bili alleanze che fossero il meno impegnative possibile sul fronte degli investimenti.

La stessa sfida lanciata sul piano della produzione di Alfa e Maserati nel primo piano industriale 2014-2018 dell'era Fca, sempre con Marchionne alla guida dell'azienda, si rivelerà particolarmente fallimentare nonostante l'obiettivo, comunque non irrealistico, di 1,4 milioni di vetture. Ma il tema resta sempre quello dell'innovazione di prodotto ovvero motorizzazioni alternative e transizione all'elettrico. L'andamento difforme, almeno fino a qualche anno fa, delle vendite di Chrysler negli Stati Uniti e quelle di Fiat in Europa, ha contribuito poi ad alimentare la valutazione che la produzione europea e, dunque, quella di Fiat fosse ormai marginale rispetto a quella americana, un aspetto che serviva poi a rimarcare come la redditività del gruppo dipendesse ormai quasi esclusivamente dal mercato statunitense.

In questo contesto, Fiat prima e successivamente Fca e Stellantis hanno continuato a muoversi in Italia in una condizione di sostanziale monopolio sul piano produttivo, se si fa eccezione per la piccola produzione della Lamborghini e, dunque, di Volkswagen³³. La vicenda di Stellantis, per quanto riguarda l'Italia, mostra tuttavia anche l'operare di una "gerarchia degli investimenti", tra Francia e Italia, che al momento sta penalizzando quest'ultima. La produzione e l'offerta di modelli elettrici è presente soprattutto in Francia (e in

parte in Spagna). In Francia uno stabilimento di motori diesel è stato già riconvertito alla produzione di motori elettrici. Nel nord est della Francia è già attiva la *gigafactory* di Douvrin mentre Bordeaux ospita il centro di R&S della joint venture ACC tra Stellantis, Mercedes-Benz e TotalEnergies e tutto ciò nel quadro di un numero di dipendenti del gruppo in Francia e in Italia sostanzialmente simile, ridotto a poco meno di 40 mila addetti alla fine del 2024³⁴. In Italia gli attuali stabilimenti dei motori di Pratola Serra e Termoli e quelli Fpt di Torino e Foggia sono legati ancora esclusivamente alla produzione di motori endotermici; la realizzazione della *gigafactory* di Termoli è ancora incerta, per non parlare della missione dei singoli stabilimenti al netto di quello di Melfi che si è visto assegnato la produzione di 4 veicoli elettrici tra il 2024 e il 2026.

L'Italia oltre a pagare la presenza di un solo produttore sconta anche l'assenza di una politica industriale per l'auto³⁵. L'eliminazione nell'ultima legge di bilancio di una dotazione di 4,6 miliardi di euro dal Fondo Automotive creato nel 2022 e che avrebbe fino al 2030 dovuto assicurare al settore risorse complessive per 8 miliardi di euro (un miliardo l'anno) in parte destinati agli incentivi e in parte maggiore al supporto degli investimenti industriali, conferma il rischio concreto di una progressiva e ulteriore disattenzione verso il comparto. Di quella somma sono ritornate disponibili dopo le critiche

mosse al governo all'incirca solo un miliardo di euro. Di fatto, le uniche risorse impegnate specificatamente per il settore sono state affidate a Invitalia per il finanziamento di Contratti e Accordi di sviluppo con una dotazione iniziale nel 2022 di 525 milioni di euro, anche qui tuttavia senza un chiaro indirizzo strategico, rivelando inoltre, a conferma di cosa significhi l'assenza di grandi gruppi industriali, la difficoltà delle aziende della componentistica a parteciparvi visti i livelli minimi di investimento richiesti dal bando, pari a 20 milioni³⁶. Al netto di specifiche iniziative a livello delle singole regioni il settore non ha ricevuto oggi finanziamenti dedicati atti a supportare la transizione tecnologica in corso.

Detto ciò, gli altri settori non brillano per una particolare capacità di intervento strategico del governo. Alcuni comparti stanno godendo semmai, come nel caso di quello ferroviario, dell'ampia disponibilità di risorse previste dal Pnrr, che invece per l'auto – questo dato altrettanto significativo – non ha previsto risorse specifiche. Quest'ultimo ha previsto risorse per il settore del trasporto pubblico su gomma al fine di incentivare la produzione di bus sul territorio nazionale, ma si tratta di un aspetto puntualmente venuto meno guardando nel concreto all'attività dell'ex Industria Italia Autobus (venduta di recente al gruppo campano Civitillo ora Menarini S.p.a.) e di Iveco Bus (dunque Stellantis) in relazione alle effettive attività del plant di Foggia che si limita ad

alcune attività di allestimento dei bus che sono prodotti, di fatto, in Turchia nell'ambito della joint venture sottoscritta da Iveco e Otokar nel febbraio 2020.

Se, dunque, sul piano sindacale lo sciopero unitario del 18 ottobre 2024 – l'ultimo di questo tipo risale a venti anni fa – sta ridando slancio a nuovo protagonismo dell'azione sindacale, ciò avviene nel contesto di una crisi di mercato e di investimenti che non ha eguali rispetto al passato e che in assenza di un rinnovato e più sostenuto impegno di Stellantis non può trovare una via d'uscita. In questo senso i 2 miliardi di investimenti dichiarati per l'Italia nel 2025 dal nuovo reggente del gruppo, Jean-Philippe Imparato³⁷, sono né più né meno che un palliativo rispetto alle sfide tecnologiche e produttive in atto. La decisione di concentrare, inoltre, gli investimenti su modelli di gamma medio-alta senza considerare adeguatamente le capacità di assorbimento del mercato nazionale, rischia di ridurre ancora di più la produzione automobilistica nazionale, invece di aumentarla o perlomeno di portarla alla soglia faticosa del milione di vetture indicata dal tavolo ministeriale sul settore promosso dal Ministero dell'Industria e del Made in Italy con il supporto di Anfia nel giugno 2023. Se le logiche di delocalizzazione all'estero delle produzioni dei modelli più accessibili sul mercato continueranno a privilegiare gli stabilimenti ubicati in Polonia, Slovacchia, Turchia o il versante nordafricano tra Tunisia, Algeria e

Marocco, le produzioni sul territorio francese come su quello italiano rischiano un ulteriore e definitivo ridimensionamento.

Ciò conferma del resto che, come nel caso italiano, neppure il Ccsl e le sue ampie flessibilità sul piano dell'impiego di manodopera possono contribuire a rilanciare la competitività della produzione nazionale in assenza di chiare strategie delle case produttive in ambito europeo (e di un significativo aumento dei loro investimenti) e da parte dell'Ue in materia di industria. La produzione di batterie, di componenti elettroniche e dei servizi di *infotainment* costituisce ormai una parte sempre maggiore del valore dei veicoli. La minore presenza delle aziende italiane su questo fronte rappresenta un problema non da poco in prospettiva. La cessione della divisione *electric powertrain* di Magneti Marelli e quella, più recente di Comau da parte di Stellantis, fanno pensare ormai a una strategia di fuoriuscita più che di rilancio del settore, almeno in Italia.

Conclusioni di un confronto

Il confronto tra le traiettorie delle industrie automobilistiche francese, tedesca e italiana, benché evidenzia alcune difficoltà comuni nell'affrontare la transizione elettrica, allo stesso tempo sottolinea con forza la situazione singolare in cui si trova il settore automotive in Italia. Nonostante alcuni timidi

tentativi di cambiamento di rotta, l'industria francese sembra procedere lungo la strada di un declino "amministrato", in cui la conversione produttiva degli stabilimenti si situa nel solco di una trentennale ristrutturazione. Per il settore tedesco, al contrario, la transizione sembra invece aver determinato una brusca frenata: l'esito della competizione con i produttori cinesi e l'avvenire del mercato europeo saranno determinanti per comprendere se si tratta di un arresto momentaneo o dell'inizio di un processo di ridimensionamento. Nel caso italiano, infine, la dismissione di Stellantis sembra indurre una ristrutturazione disordinata e a tratti violenta del settore, nell'assenza sia di garanzie occupazionali

che di prospettive industriali. Tale processo evidenzia il progressivo decadimento dell'Italia in una posizione semiperiferica all'interno delle catene del valore dell'automotive europeo, legata alla sostanziale perdita dello status di paese produttore.

In misura maggiore in Italia e Francia, e minore in Germania, l'incidenza limitata sulle decisioni riguardanti le strategie aziendali – che restano ovunque una ben protetta prerogativa manageriale – da parte di istituzioni e sindacati sembra costituire il principale ostacolo al perseguimento di progetti di *just transition* di più largo respiro. Ciononostante, in tutti e tre i paesi emergono segnali di un rinnovato

protagonismo sindacale proprio sui temi della transizione. È però necessario che tale protagonismo venga accompagnato dall'elaborazione di una strategia quanto più possibile condivisa su cosa sia una transizione "ecologica" e "giusta". La fase ambigua che sta attraversando il sindacato statunitense dell'auto – sospeso tra la richiesta di revisione degli accordi di libero scambio e il sostegno ai dazi dell'amministrazione Trump³⁸ – evidenzia come, anche laddove vengano introdotti elementi di radicalità nell'esiguo spazio rimasto alla contrattazione collettiva, risulta indispensabile recuperare e valorizzare una prospettiva transnazionale nell'azione sindacale.

Note:

¹ I paragrafi intitolati *Automotive, il peso delle strategie imprenditoriali e Italia: difficili relazioni industriali e scelte politiche incerte* sono stati scritti da Davide Bubbico, quelli intitolati *Francia e Germania: tra ristrutturazione e transizione e Conclusioni di un confronto* sono di Angelo Moro.

² Si veda in proposito F. Zirpoli, *La tempesta perfetta sul settore automotive*, 29 ottobre 2024, disponibile all'indirizzo: <https://appunti.substack.com/p/la-tempesta-perfetta-sul-settore>.

³ Cfr. A. Cabigiosu and P. Lanzini (eds), *The Green Transition of the Automotive Industry. From Technological Sustainable Innovation to Mobility Servitization*, London, Palgrave Macmillan, 2023.

⁴ A riguardo risulta molto interessante valutare in chiave comparativa la recente esperienza contrattuale del sindacato dell'auto statunitense, lo UAW, avviata sotto

la nuova leadership di Shawn Fain. Cfr. K. Dzialek, *How UAW and Ford, GM, and Stellantis addressed battery manufacturing work in 2023*, di prossima pubblicazione sulla rivista *International Journal of Automotive Technology and Management*.

⁵ Cfr. B. Galgóczi, *Just Transition Towards Environmentally Sustainable Economies and Societies for All*, ILO ACTRAV Policy Brief, Ginevra, International Labour Office, 2018.

⁶ Cfr. J. Szabó, P. Newell, *Driving towards a just transition? The case of the European car industry*, in *Energy Research & Social Science*, 2024, vol. 115.

⁷ T. Pardi, *Heavier, faster and less affordable cars. The consequence of EU regulations for car emissions*, Report 2022.07, Etui, 2022, p. 15.

⁸ Ivi, p. 14.

⁹ Ivi, p. 15.

¹⁰ Ivi, p. 44.

¹¹ Cfr. J.S. Carbonell, *The Permanent*

Restructuring of the French Automotive Industry and its Effects on Industrial Relations, LEM Seminar - 10 maggio 2022, Institute of Economics, Scuola Superiore Sant'Anna, Pisa.

¹² T. Pardi, *Heavier, faster and less affordable cars*, cit., p. 44.

¹³ I. Greer, *Organised industrial relations in the information economy: the German automotive sector as a test case*, in *New Technology, Work and Employment*, 2008, n. 23, pp. 181-196.

¹⁴ G. Bosch, J. Schmitz-Kießler, *Shaping Industry 4.0 - an experimental approach developed by German trade unions*, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, 2020, n. 2, pp. 189-206.

¹⁵ M. Krzywdzinski, D. Gerst, F. Buttolo, *Promoting human-centred AI in the workplace. Trade unions and their strategies for regulating the use of AI in Germany*, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, 2023, n. 1, pp. 53-70.

¹⁶ J.S. Carbonell, T. Pardi, *Can electrification reverse the decline? The French automotive industry and the green transition*, Etui, 2024.

¹⁷ Ccfa, *L'industrie automobile française. Analyse et statistiques, édition 2023*.

¹⁸ Syndex, *Auto : restructurations à tout va en Europe*, articolo del 2 maggio 2024, disponibile all'indirizzo: <https://www.syndex.fr/actualites/actualite/auto-restructurations-tout-va-en-europe>.

¹⁹ J.S. Carbonell, T. Pardi, *Can electrification reverse the decline?*, cit., pp. 16-19.

²⁰ N. Weis, J.S. Carbonell, A. Cetrulo, L. Monaco, A. Moro, *The impact of the Transformation in the Automotive Industry: A study on Germany and France*, rapporto di ricerca, IndustriALL, 2025, di prossima pubblicazione.

²¹ J.S. Carbonell, T. Pardi, *Can electrification reverse the decline?*, cit., pp. 16-19.

²² Prognos, *Beschäftigungsperspektiven in der Automobilindustrie Im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA)*, 2024, citato da N. Weis et al., *The impact of the Transformation in the Automotive Industry*, cit.

²³ N. Weis et al., *The impact of the Transformation in the Automotive Industry*, cit.

²⁴ Vda, *Passenger car market in Germany 2024: Electric production at a new record – massive drop in new electric vehicle registrations*, comunicato stampa del 6 gennaio 2025, disponibile all'indirizzo: https://www.vda.de/en/press/press-releases/2025/250106_production_and_market_in_germany_december_2024.

²⁵ T. Pardi, *Is Europe on track towards net zero mobility?*, working-paper 2024.07, Etui, 2024.

²⁶ N. Weis et al., *The impact of the Transformation in the Automotive Industry*, cit.

²⁷ G. De Girolamo, A. Moro, *Volkswagen. Das Kapital*, in *Jacobin Italia* (online), articolo del 3 gennaio 2025, disponibile all'indirizzo: <https://jacobinitalia.it/volkswagen-das-kapital/>.

²⁸ W. Müller-Jentsch, *Konfliktpartnerschaft und andere Spielarten industrieller*

Beziehungen, in *Industrielle Beziehungen*, vol. 23, n. 4, pp. 518-531.

²⁹ M. Dupuis, I. Greer, A. Kirsch, G. Lechowski, D. Park, T. Zimmermann, *A Just Transition for Auto Workers? Negotiating the Electric Vehicle Transition in Germany and North America*, in *ILR Review*, 2024, n. 5, pp. 770-798.

³⁰ A.K. Keil, *Labour strategies in the German automotive industry: limits and potentials of conversion from a Gramscian perspective*, in *Environmental Politics*, 2024, pp. 1-23.

³¹ Si veda a tale riguardo la serie di contributi apparsi nel n. 4 del 2004 della rivista *Quaderni di rassegna sindacale*, tra cui D. Bubbico, *Fiat Melfi: le ragioni del conflitto*, pp. 157-178.

³² L'azienda avrebbe portato la produzione di auto dalle 650 mila unità del 2009 al milione e 650 mila unità nel 2014. Si impegnava a non proseguire nei licenziamenti e a rimettere in produzione i tanti dipendenti allora in cassa integrazione. Dall'altra parte però avrebbe chiuso lo stabilimento di Termini Imerese, separato la produzione di automobili da quella di veicoli industriali e introdotto progressivamente in tutti gli stabilimenti l'organizzazione del lavoro prevista per Pomigliano, ovvero quella derivante dal Cisl, dalle modifiche introdotte con l'Ergo Uas e dal Wem. Sul caso di Pomigliano si veda il lavoro collettivo sfociato nel volume *Nuova Panda, schiavi in mano*, DeriveApprodi, Roma 2011.

³³ Secondo i dati prodotti da OICA nel 2023 l'Italia si colloca ormai al diciottesimo posto a livello mondiale nella produzione di auto, all'ottavo posto tra i paesi europei (Inghilterra inclusa) mentre nel 1999 era ancora al quarto posto, ma già preceduta dalla Spagna. Nel frattempo il valore dell'export di Stellantis è significativamente cresciuto. Nel 2023 ha riguardato il 63% dei veicoli prodotti in Italia.

³⁴ Cfr. D. Bubbico, *L'occupazione nel settore automotive in Italia. Un quadro diversificato di tendenze e di interventi nella riqualificazione delle competenze*, in G.

Calabrese, A. Moretti, F. Zirpoli (a cura di), *Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano 2023*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2023, pp. 157-191. Alla fine del 2024 secondo l'*Annual Report* di Stellantis gli addetti in Italia e in Francia erano rispettivamente 39.797 e 38.660, rispettivamente il 16% del totale della forza lavoro del gruppo a livello mondiale. *Annual Report* disponibile all'indirizzo <https://www.stellantis.com/content/dam/stellantis-corporate/investors/financial-reports/Stellantis-NV-20241231-Annual-Report.pdf>.

³⁵ Si veda a riguardo il rapporto presentato dall'Osservatorio di Federmeccanica e Fim-Fiom-Uilm, *Automotive, Uno scenario regionale. Studio comparativo delle politiche industriali nelle economie automotive di maggior prossimità all'Italia*, presentato presso il Cnel il 29 marzo 2023, documento disponibile all'indirizzo https://www.federmeccanica.it/images/1_automotive_benchmark_internazionale_2023_-_report_2023.pdf.

³⁶ Secondo l'ultimo rapporto sull'utilizzo dei fondi Pnrr Invitalia ha approvato 40 Contratti di sviluppo. La misura mira a supportare le filiere industriali strategiche per l'Italia, andando a finanziare progetti di grandi dimensioni (superiori ai 20 milioni di euro) in sei ambiti principali: alimentare, design, moda e arredo, automotive, micro elettronica e semiconduttori, metallo ed elettromeccanica, chimico-farmaceutico. Cfr. Ministero degli Affari europei, *Quarta relazione sullo stato di attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*, 22 febbraio 2024.

³⁷ All'inizio di giugno del 2025 la società ha nominato come nuovo Ad l'italiano Antonio Filosa, già con incarichi diversi all'interno di Fca e poi Stellantis.

³⁸ V. Maccarrone, F.S. Massimo, A. Moro, *Between a Rock and a Hard Place: Free Trade, Tariffs and the US Labour Movement*, in *Global Labour Journal*, 2025, n. 2, pp. 144-148.

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

AUTO ITALIA, ANFIA: A LUGLIO IMMATRICOLATE 119.000 VETTURE

teleborsa



(Teleborsa) - Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, in calo del -5,0% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente. E' quanto emerge dal Focus di

approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a luglio.

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo).

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1% (+8,6 p.p. rispetto al 2024). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili incrementano del 61,7%** nel mese (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In aumento, allo stesso modo, le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +29,0% (MS: 5,2%) e +60,3% (MS: 5,5%).

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4% (MS: 9,2%), e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

(TELEBORSA) 26-08-2025 16:49



Martedì 26 Agosto 2025, ore 17.23



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 Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture

Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture

-5% rispetto al 2024

Economia, Trasporti 26 agosto 2025 - 16.49



(Teleborsa) - Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, in calo del -5,0% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente. E' quanto emerge dal Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a luglio.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo).

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1% (+8,6 p.p. rispetto al 2024). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In aumento, allo stesso modo, le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +29,0% (MS: 5,2%) e +60,3% (MS: 5,5%).

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4% (MS: 9,2%), e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

Altre notizie



- ▶ Mercato Aftermarket, ANFIA: lieve flessione nel primo semestre 2025 (-0,7%)
- ▶ Italia, Prezzi consumo (YoY) in luglio
- ▶ Prezzi consumo Italia (MoM) in luglio
- ▶ Italia, Prezzi consumo (MoM) in luglio
- ▶ Prezzi consumo Italia (YoY) in luglio
- ▶ USA, richieste sussidi disoccupazione salgono meno delle attese

CERCA NEL SITO

Cerca ...



BTS BANCA TRENTINO
TROFEO PADEL
BTS 130
20-21 SETTEMBRE
PADEL HYPE - GARDOLO

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI



Le Banche
dal cuore trentino

CASSE RURALI
TRENTINE



Diretta video Opinione H24: Viabilità Trento



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione:
tPEXGRqay7YFCBgi)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Relaxing Tropical Deep House 202...
601.913 visualizzazioni



Musica Italiana 2025 | Annalisa, Oll...
7223 visualizzazioni



Basta metterlo sotto l'orchidea! Sb...
3,5 Mln di visualizzazioni



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: OPINIONNEWS ITALIA



ANFIA * AUTO: «A LUGLIO 2025 IMMATRICOLATE 119MILA AUTO, IN CALO DEL -5,0% RISPETTO ALLO STESSO MESE DEL 2024»

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

16.03 - martedì 26 agosto 2025

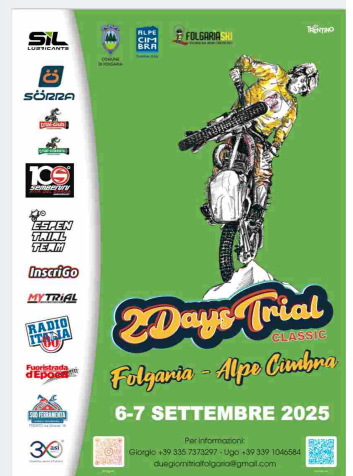
(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –
///

Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, in calo del -5,0% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le

autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo).

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1% (+8,6 p.p. rispetto al 2024). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di mercato del 44,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In aumento, allo stesso modo, le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese.

Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +29,0% (MS: 5,2%) e +60,3% (MS: 5,5%).

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4% (MS: 9,2%), e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

Categoria news: [OPINIONEWS ITALIA](#)

Per donare ora, [clicca qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

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

È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.

OPINIONEWS ITALIA

TASS (TELEGRAM) * «DE WEVER AVVERTE, CONFISCA BENI RUSSI ...»

OPINIONEWS ITALIA

TASS (TELEGRAM) * «INCENDIO AD AMBURGO, CINQUE FERITI E ...»

Articoli correlati < >

I commenti sono chiusi.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TRENDS → ENERGIA • UE • RUSSIA • RINNOVABILI • USA • EOLICO

Newsletters [teitaliane](#) [SCEGLI UN PER L'ENERGIA OLTRE](#) [COPOSTA. PLETO SIGENZE.](#) [Redattori](#) [SCOPRI](#)

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

● **live** [pressione tariffaria USA \(2\)](#) **12:22** [Petrolio, India pronta a ridurre import da Russia a causa di](#) [Espandi](#) [Accesso Agenzia Stampa](#)

HOME » Auto, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture, -5% rispetto al 2024



Auto, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture, -5% rispetto al 2024

26 Agosto 2025 di (anr)



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

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia

12:42 Auto, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture, -5% rispetto al 2024 (2)

12:42 Auto, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture, -5% rispetto al 2024

12:39 Auto, Stellantis produrrà 1 milione nel Paese sbagliato (4)

12:33 Auto, Stellantis produrrà 1 milione nel Paese sbagliato (3)

12:28 Auto, Stellantis produrrà 1 milione nel Paese sbagliato (2)

12:24 Petrolio, India pronta a ridurre import da Russia a causa di pressione tariffaria USA (2)

12:22 Petrolio, India pronta a ridurre import da Russia a causa di pressione tariffaria USA

12:21 Auto, Stellantis produrrà 1 milione nel Paese sbagliato

12:18 Giappone, Mitsubishi e altre società si ritireranno da tre progetti eolici offshore

12:16 Gas, in Egitto in corso i lavori per tre nuovi pozzi nel giacimento Zohr

12:14 USA e Russia, focus su accordi energetici segreti nel colloquio di pace sull'Ucraina (2)

12:14 USA e Russia, focus su accordi energetici segreti nel colloquio di pace sull'Ucraina (2)

12:14... 8:20

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL CONVEGNO DEL FOGLIO

Il 24 settembre nella sede di Ac Milano la mattinata di talk dedicata alla mobilità organizzata dal nostro giornale

Per il terzo anno il Foglio organizza nella sede di Aci Milano in Corso Venezia 43 una mattinata di talk per raccontare lo stato dell'arte della Mobilità. L'appuntamento è per il 24 settembre dalle 9 alle 13 con diretta streaming sul sito www.ilFoglio.it. Per partecipare alla giornata potete mandare una mail a mobilita@ilfoglio.it

Lo slogan "Quale futuro per la Mobilità?" sarà il filo conduttore dei vari interventi attraverso i quali cercheremo di capire che futuro ci aspetta sulle nostre strade in termini di motorizzazioni, sicurezza, automazione.

A fare gli onori di casa ci sarà il nuovo presidente dell'Ac, presidente uscente di Ac Milano, Geronimo La Russa che sta lavorando sul futuro dell'ente per trasformarlo in un vero e proprio club della mobilità, pur lasciando l'auto al centro.

La mattinata comincerà con una fotografia della situazione italiana con il presidente dell'Ac e Roberto Pietrantonio presidente dei Unrae e Roberto Vavassori, presidente di Anfia. I numeri ci stanno raccontando una storia poco incoraggiante con le cifre del mercato che sono in continuo calo e l'età media del parco circolante italiano che continua a crescere. Come si può navigare in queste acque agitate? Quali le idee delle associazioni dei Costruttori italiani ed esteri?

Si proseguirà poi discutendo su "Quale energia per il futuro?" Con i rappresentanti di Motus-E, con il presidente di Unem (Unione Energie per la Mobilità) e con dei rappresentanti dei fornitori di energia sul nostro territorio, cercheremo di capire a che punto siamo con l'elettrificazione nel nostro paese e quale sarà il percorso che ci attende.

Spazio ai manager. Avremo con noi Alfredo Altavilla (special advisor di Byd in Europa), Michele Crisci (presidente e a.d. di Volvo Italia), Francesco Calcarà (presidente e a.d. di Hyundai Italia) e altri manager dell'auto per avere il loro punto di vista sul panorama che ci circonda. Quali sono i piani delle loro aziende? Qual è la loro opinione sul momento e sul futuro che ci aspetta? Come prevedono possa cambiare il mercato in Italia?

La guida autonoma: a che punto siamo? Se ne parla da anni e vogliamo cercare di capire dove siamo arrivati. In giro per il mondo ci sono ormai dei taxi senza guidatore, le sperimentazioni stanno cominciando anche in Italia. Ne parleremo con il massimo esperto del settore in Italia, il professor Savaresi del Politecnico milanese e con Gabriele De Giorgi di Uber che sta sperimentando la guida autonoma.

La sicurezza sulle nostre strade: aiuti per chi guida e leggi da rispettare. La sicurezza sulle strade è un target fondamentale per la mobilità che sta cambiando. Il nuovo codice della strada ha aiutato a ridurre gli incidenti, come sta facendo anche la tecnologia a bordo delle nostre auto. Ne parleremo con Carlotta Gallo, dirigente della Polizia stradale, con Maurizia Bagnato, direttore di Bosch Mobility per quanto riguarda l'innovazione e Dino Maggioni, System GBU Chief Operating Officer Brembo.

Per concludere considerando che siamo nella sede di Ac Milano che ha una parte importante nell'organizzazione del Gran premio d'Italia a Monza, parleremo anche di sport e di come anche attraverso lo sport si possa parlare di sostenibilità. Ci saranno con noi Mario Isola, direttore motorsport di Pirelli e Cristiano

Fiorio, responsabile marketing di Alfa Romeo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture Teleborsa -5% rispetto al 2024

(Teleborsa) - Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, in calo del -5,0% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente. E' quanto emerge dal Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a luglio. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1% (+8,6 p.p. rispetto al 2024). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In aumento, allo stesso modo, le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +29,0% (MS: 5,2%) e +60,3% (MS: 5,5%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4% (MS: 9,2%), e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

immagine

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture

-5% rispetto al 2024

TELEBORSA

 Pubblicato il 26/08/2025
 Ultima modifica il 26/08/2025 alle ore 16:49


Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, in calo del -5,0% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente. E' quanto emerge dal

Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a luglio.

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo).

Le **immatricolazioni delle auto** ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1% (+8,6 p.p. rispetto al 2024). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili incrementano del 61,7%** nel mese (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In aumento, allo stesso modo, le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +29,0% (MS: 5,2%) e +60,3% (MS: 5,5%).

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

01/08/2025



Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%)

14/07/2025

Auto: oltre 10 milioni di italiani guidano vetture immatricolate prima del 2010

24/07/2025

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

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

26/08/2025

UE vende all'asta 3,25 milioni di quote di emissione a 71,31 euro/t

26/08/2025

World Meeting on Human Fraternity: 12 e 13 settembre appuntamento a Roma

26/08/2025

Korean Air ordina 103 aeromobili a Boeing

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulado, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4% (MS: 9,2%), e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

🕒 26/08/2025

Spotify lancia i messaggi in-app per gli utenti free e premium

> 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**

LA STAMPA

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

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

[Scrivi alla redazione](#)

[Cookie Policy](#)

[Dichiarazione di accessibilità](#)

[Pubblicità](#)

[Privacy](#)

[Riserva TDM](#)

[Dati Societari](#)

[CMP](#)

[Contatti](#)

[Sede](#)

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Lunedì 25 Agosto 2025

Accedi

Non è colpa di Manganiello

QNECONOMIA

Abbonamento mensile:

2 € al mese

Lisa Cook Manovra 2026 Irpef Ucraina Russia Vuelta 2025 tappa 4 Vit Kopriva Sinner

CITTÀ ▾

MENÙ ▾

SPECIALI ▾

VIDEO

ULTIM'ORA

Ricerca

26 ago 2025

Quotidiano Nazionale Economia Mercato ricambi auto, pri...

ANTONIO PETRUCCI
Economia

Mercato ricambi auto, primo semestre 2025 in calo

Immatricolazioni auto -21% rispetto al periodo pre-pandemia



Ricambi auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PER APPROFONDIRE:

ARTICOLO: La partita dei dazi tra Usa e Europa: chi vince, chi perde e cosa può succedere

ARTICOLO: Perché Tesla ha dato a Elon Musk 30 miliardi di dollari in azioni

Milano, 26 agosto 2025 – Il **mercato dei ricambi auto** è in flessione, così come il dato che riguarda le immatricolazioni auto, che nel primo semestre 2025 segna addirittura -21% rispetto al periodo **pre-pandemia**. Sono questi alcuni dei dati che mette in evidenza il **Barometro Aftermarket Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

I dati del Gruppo Componenti Anfia

Secondo i dati del Barometro Aftermarket - rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti **ANFIA** che fornisce un **trend** indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto - il fatturato aftermarket registra una flessione dello 0,7% nel primo semestre 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024, che aveva chiuso a +4,2%, rispetto a gennaio-giugno 2023. Ad un primo trimestre 2025 in ribasso dell'1,6%, ha fatto seguito un secondo trimestre a +0,2%.

APPROFONDISCI:

La partita dei dazi tra Usa e Europa: chi vince, chi perde e cosa può succedere



Guardando all'andamento delle **singole famiglie prodotto**, quattro su cinque presentano una variazione negativa nella prima metà del 2025. La **contrazione** più marcata è quella dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-4,3%), dopo un primo semestre 2024 a +17,4% e una chiusura d'anno a +8,5%, e dei materiali di consumo (-3,6%), che nel primo semestre 2024 avevano chiuso a +3%, concludendo poi l'anno a +0,5%. Seguono i decrementi più contenuti dei **componenti elettrici ed elettronici** (-2,8%), che avevano riportato un aumento del 3,7% nel primo semestre 2024 e del 6,3% nell'intero anno, e dei componenti motore (-0,6%),

dopo il +7,8% di gennaio-giugno 2024 e la chiusura d'anno a +5,6%. Infine, risulta invece in crescita il fatturato dei componenti undercar (+7,5%), che avevano chiuso in rialzo sia il primo semestre 2024 (+1,3%) che l'intero anno (+1,2%).

855mila immatricolazioni nel primo semestre 2025

Nel **primo semestre 2025**, il mercato auto italiano ha totalizzato poco meno di 855.000 immatricolazioni, il 3,6% in meno rispetto al primo semestre 2024 e il 21,1% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, a gennaio-giugno 2025 le immatricolazioni di auto a benzina risultano in calo del 17,2% e quelle delle auto diesel decrescono del 32,2%, rispettivamente con quote di mercato del 26,1% e del 10,2%. Le **autovetture mild e full hybrid** aumentano del 10%, con una quota del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) crescono del 40,7% e hanno una quota del 10,5%. Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano un incremento del 28%, con una quota del 5,2%, mentre le **ibride plug-in** (PHEV) crescono del 56,3%, rappresentando anch'esse il 5,2% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le auto a gas diminuiscono del 5% con una quota di mercato attorno al 9%. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il primo semestre 2025 in crescita del 3,6% rispetto a gennaio-giugno 2024. Il parco auto è sempre più anziano, a fine 2023 la media è di 12,8 anni per veicolo.

Pellegrino: "Pesano i dazi e le incognite sul processo di elettrificazione della mobilità"

"La lieve flessione registrata nel primo semestre 2025, che fa seguito ad un triennio 2022-2024 in forte crescita, è un primo segnale relativamente ad un possibile rallentamento del trend degli ultimi anni. Per la **filiera automotive**, aftermarket incluso, alle incognite del processo di elettrificazione della mobilità e alla spinta della digitalizzazione si sono aggiunti in tempi relativamente recenti ulteriori fattori di destabilizzazione come i rischi di una 'tensione dei dazi' e la crescente penetrazione dei **marchi cinesi sul mercato auto europeo** – ha affermato Massimo Pellegrino, coordinatore della **Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti Anf** - senza contare le attese relative alla prossima revisione del Regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, la cui adozione dovrebbe essere prevista nel secondo trimestre 2026, ma di cui preoccupa l'assenza di date certe e di un'agenda precisa. Nel mondo dell'autoriparazione prevale chi sa essere reattivo alle sfide, tenendo alto il livello di preparazione tecnica e di apertura al cambiamento e, soprattutto, il livello del servizio offerto al cliente".



© Riproduzione riservata

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

Esteri

Lisa Cook, luci e ombre della "partigiana di sinistra" alla Fed licenziata da Trump

Esteri

Trump licenzia la governatrice della Fed, Lisa Cook. Ma lei resiste: "Non ha l'autorità"

Economia

L'ad di Illy: "Più misure per l'export, il Governo sostenga l'industria"

Economia

Mediobanca, si scommette sul rilancio

Economia

Unicredit sale in Commerzbank. Berlino accusa: una mossa ostile

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture



-5% rispetto al 2024

26 agosto 2025 - 16.54

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, in calo del -5,0% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente. E' quanto emerge dal Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del mercato auto italiano a luglio.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo).

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1% (+8,6 p.p. rispetto al 2024). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 45.274 -0,02%

FTSE 100 9.265 -0,61%

FTSE MIB 42.719 -1,18%

Germany DAX 24.212 -0,25%

Hang Seng Index* 25.827 +2,06%

Nasdaq 21.481 +0,15%

Nikkei 225 42.233 -1,34%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili incrementano del 61,7%** nel mese (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In aumento, allo stesso modo, le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +29,0% (MS: 5,2%) e +60,3% (MS: 5,5%).

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4% (MS: 9,2%), e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

powered by **teleborsa**

EUR	USD
1	1,17
EURO ▼	
DOLLARO USA ▼	
IMPORTO	
1	
CALCOLA	

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

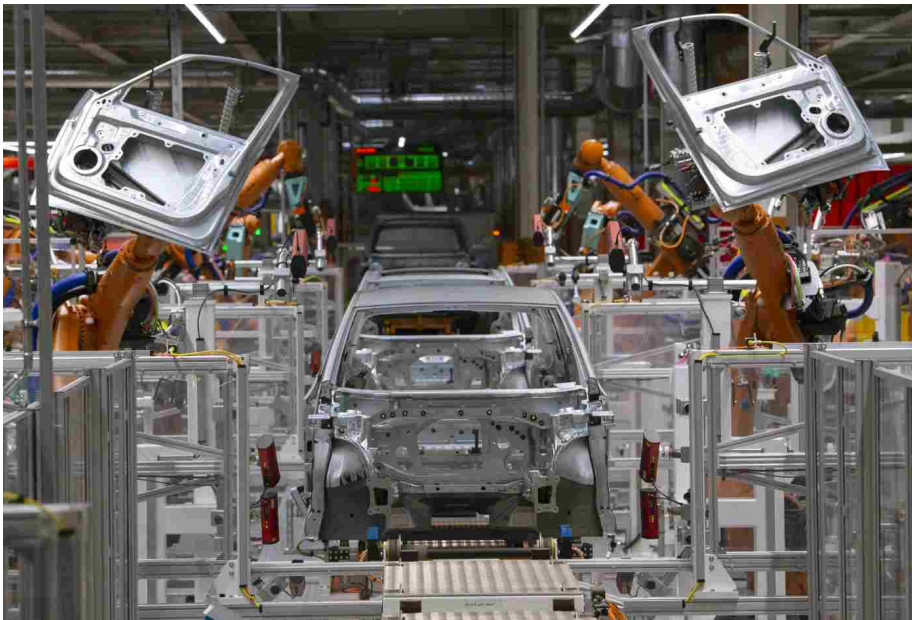
Affari e Finanza | DII Venerd | Robinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[Home](#) > [Economia](#) > Auto, continua il calo delle immatricolazioni: a luglio a 119mila

Auto, continua il calo delle immatricolazioni: a luglio a 119mila



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LaPresse
26 Agosto 2025,
14:36**AUTO**

L'approfondimento dell'Anfia mostra un calo del 5% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Per le **auto** continua il **calo delle immatricolazioni**, che a **luglio** sono state **119mila**. Lo riporta un approfondimento dell'Anfia sull'**andamento del mercato**, facendo presente che si registra un **meno 5%** rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

ULTIME NOVITÀ

[Video](#)

[Cecilia De Astis uccisa da auto pirata a Milano, il figlio: "Ragazzini vanno rieducati per non nuocere"](#)

[Tecnologia](#)

[iPhone 17, il 9 settembre la presentazione del nuovo smartphone di Apple: cosa si sa, 7 novità](#)

[Cronaca](#)

[Omegna, morto il bambino di 3 anni caduto nella piscina di un b&b](#)

[Economia](#)

[Pubblica amministrazione, assegni più bassi per le pensioni anticipate degli statali](#)

Nel cumulato dei sette mesi, le immatricolazioni sono state 973.796, in calo del -3,7% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda le immatricolazioni per alimentazione, le **autovetture a benzina chiudono luglio in calo del -22,3%**, con una quota di mercato del 23,5%. **In flessione anche le autovetture diesel** (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del -17,8% (25,8% di quota), e allo stesso modo continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo).

Le immatricolazioni delle **auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 66,8% del mercato** del solo mese di luglio, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+8,3%). Nel cumulato, le alternative aumentano dell'11,1% e hanno una quota di mercato del 64,1%. Le **autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato** di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le **ibride mild e full incrementano del**

5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le **immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 61,7% nel mese** (quota di mercato: 12,4%) e sono in crescita del 43,4% nel cumulato (con la market share al 10,7%). Nel dettaglio, le **auto elettriche (che presto avranno a disposizione nuovi incentivi)** hanno una **quota del 4,9%** e **aumentano del 37,6% nel mese**. In aumento, allo stesso modo, le **ibride plug-in: +83,2%**, con il 7,4% di quota del mercato del mese.

Le **autovetture a gas** rappresentano il **10,1% dell'immatricolato di luglio**, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, nel 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del -5,4%, e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del -6,6%.

© Riproduzione Riservata



P.I. 06723500010 – Copyright: © LaPresse – Tutti i diritti riservati



LA NOSTRA REALTÀ

SERVIZI E OFFERTE

PARTNERSHIP

INFORMAZIONI E UTILITY

CONTATTI

ESTERI

[Chi Siamo](#) [Il Presidente](#) [Tea](#) [Codice Etico](#) [Foto](#) [Video](#) [I Nostri Clienti](#)

[PartnerAP.org](#) [Olycom.it](#)

[Privacy](#) [Copy](#) [Disclaim](#) [Pubbli](#) [Contatti](#) [Lavora Con Noi](#)

[LaP](#) [LaPr](#) [fr](#) [La](#) [ma](#) [Laar](#) [La](#) [ress](#) [esse](#) [Press](#) [Press](#) [Press](#) [e.it](#) [us](#) [e.it](#) [e.it](#) [e.it](#)

Sedi in Italia

Milano, Roma, Torino, Firenze, Napoli, Verona, Treviso, Oristano, Messina, Lamezia Terme

Sedi nel mondo

New York, Washington, Miami, Bruxelles, Londra, Parigi, Berlino, Madrid, Varsavia, Praga, Ginevra, Vienna, Casablanca, Tokyo, Hong Kong

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL REPORT

Auto, il mercato ora cambia marcia: il 56% sceglie l'elettrico

L'ultima analisi diffusa da **Anfia** conferma il sorpasso ormai consolidato rispetto ai motori tradizionali

ROMA

Il mercato automobilistico italiano prosegue la sua trasformazione verso l'elettrificazione, con un mese di luglio che segna un punto di svolta. Secondo l'ultima analisi diffusa da **Anfia**, le vetture elettrificate hanno rappresentato il 56,6% delle nuove immatricolazioni, un dato che conferma il sorpasso ormai consolidato rispetto ai motori tradizionali. Nel cumulato dei primi sette mesi del 2025, la quota si attesta al 54,9%, con un andamento in crescita: +14% sul mese e +14,7% nel periodo gennaio-luglio.

Le auto più comprate

Il cuore di questa rivoluzione resta il segmento delle ibride mild e full, che continuano a trainare il comparto grazie al loro equilibrio tra costi di gestione contenuti e minore impatto ambientale. A luglio hanno registrato un incremento del 5,4%, arrivando a una market share del 44,3%. Nel cumulato, la crescita si consolida al +9,4%, con una quota del 44,2%. Si tratta della tecnologia preferita dagli automobilisti italiani, che vedono nelle ibride una scelta di transizione accessibile, senza le difficoltà legate alla ricarica elettrica. Ancora più rilevante è però l'accelerazione delle ricaricabili, il segmento che più di

ogni altro sta cambiando il volto del mercato. «Le immatricolazioni di auto ricaricabili incrementano del 61,7% nel mese, con una quota di mercato del 12,4%, e risultano in crescita del 43,4% nel cumulato, con una market share del 10,7%» sottolinea **Anfia**.

I dati

Entrando nel dettaglio, le auto completamente elettriche (Bev) hanno toccato a luglio una quota del 4,9%, crescendo del +37,6%. Le ibride plug-in (Phev), invece, hanno messo a segno una performance sorprendente: +83,2% in un solo mese, con il 7,4% delle nuove immatricolazioni. Sul fronte dei sette mesi, entrambe le tipologie mantengono un trend positivo: le Bev avanzano del +29% e raggiungono il 5,2% del mercato, mentre le Phev volano al +60,3%, consolidando una quota del 5,5%. Il quadro conferma dunque una polarizzazione sempre più netta: da un lato gli automobilisti che scelgono le ibride come soluzione immediata, dall'altro chi si orienta verso le ricaricabili, segnale di una fiducia crescente nell'evoluzione tecnologica e nella rete infrastrutturale. Proprio le plug-in sembrano beneficiare della possibilità di un utilizzo ibrido che consente di abbattere i consumi in città, senza la necessità di un'infrastruttura di ricarica capillare, ma al tempo stesso con la possibilità di viaggiare in modalità elettrica su brevi percorsi. La lettura dei dati consegna quindi un settore in pieno cambiamento.

Se fino a pochi anni fa la scelta ricadeva quasi esclusivamente sui motori benzina o diesel, oggi più di un'auto su due immatricolata in Italia è elettrificata.



Il mercato automobilistico italiano prosegue la sua trasformazione verso l'elettrificazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'ALLARME

Investimenti in Africa e precarietà in Italia I dubbi su Stellantis

Le sigle sindacali chiedono chiarezza e garanzie per le fabbriche del Paese
L'obiettivo è produrre 1 milione di auto ma si foraggiano i capitali esteri

FEDERICA DIBENEDETTO

ROMA

Stellantis punta al traguardo simbolico del milione di veicoli prodotti in un anno. Non in Italia, però, ma in Marocco. A partire dal 2024, il gruppo automobilistico nato dalla fusione tra Fca e Psa ha infatti avviato una strategia di consolidamento delle proprie basi produttive in Marocco e Algeria. Solo negli ultimi mesi sono stati stanziati 1,2 miliardi di euro destinati agli impianti marocchini, con l'intento di portare la capacità a 535 mila veicoli l'anno entro il 2030. Quella cifra rappresenta solo un primo passo: la meta dichiarata, infatti, è il milione di unità, un volume che certifica la centralità crescente dell'area nordafricana nella mappa industriale del colosso.

La produzione italiana

Mentre il Marocco festeggia una corsa senza precedenti, l'Italia guarda con crescente preoccupazione. I dati produttivi del nostro Paese raccontano una realtà amara. Gli stabilimenti nazionali sono ormai fanalino di coda in Europa, superati non solo dai concorrenti dell'Est ma addirittura doppiati dal Marocco. Un ribaltamento che fino a pochi anni fa sarebbe sembrato impensabile, se si considera che l'automobile era considerata il "fiore all'oc-

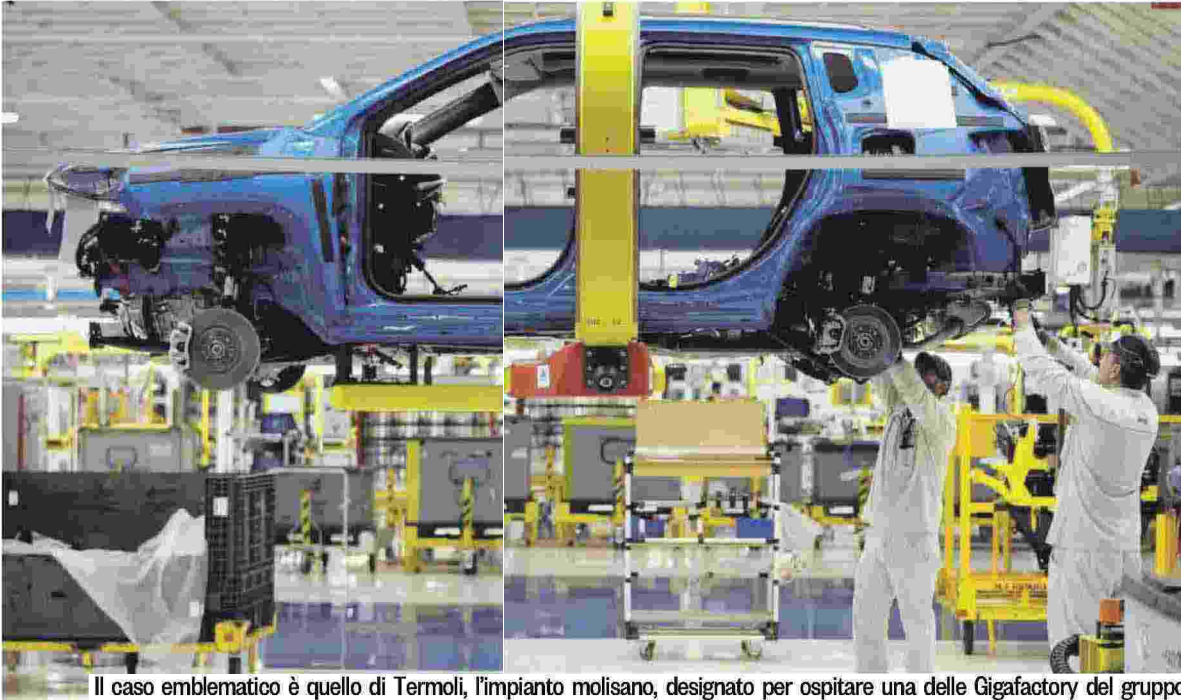
chiello" dell'industria italiana, simbolo di competenza tecnologica e capacità manifatturiera. A lanciare l'allarme è Rocco Palombella, segretario generale della Uilm, che chiede un incontro urgente con il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, e con l'amministratore delegato di Stellantis Italia, Antonio Filosa. «Serve chiarezza sul "Piano Italia", prima che si arrivi a una situazione irreversibile - avverte Palombella - senza nuovi modelli e senza una strategia che non punti solo sull'elettrico ma anche sull'ibrido, rischiamo il deserto industriale e la perdita di 120 mila posti di lavoro lungo l'intera filiera».

Il caso

Il caso emblematico è quello di Termoli. L'impianto molisano, designato per ospitare una delle Gigafactory del gruppo, si trova oggi in una condizione di sospensione. Il progetto è fermo, i lavoratori vivono in regime di solidarietà fino ad agosto 2026 e le prospettive restano avvolte nell'incertezza. «Il contratto di solidarietà è uno strumento difensivo che ci permette di affrontare una fase molto difficile - conferma Francesco Guida della Uilm Molise - ma non può diventare una soluzione permanente». Alla crisi produttiva si sommano i segnali preoccupanti del mercato.

I dati

Secondo l'ultimo focus dell'Anfia, a luglio sono state immatricolate 119 mila autoveicoli, in calo del 5% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulo dei primi sette mesi dell'anno le immatricolazioni si sono fermate a 973.796 unità, con una flessione del 3,7%. Un trend negativo che riflette un cambio profondo nelle scelte dei consumatori. Le auto a benzina hanno registrato un crollo del 22,3% nel solo mese di luglio, con una quota di mercato scesa al 23,5%. Non va meglio alle diesel, che segnano un tonfo del 27,4% e rappresentano appena il 9,8% delle vendite. Il bilancio dei primi sette mesi è ancora più pesante: -17,8% per le benzina, -31,6% per le diesel. L'unico segmento in controtendenza è quello delle alimentazioni alternative, come le auto ibride, plug-in ed elettriche, che a luglio hanno rappresentato il 66,8% del mercato, con un incremento dell'8,3% rispetto al 2024. Numeri che certificano la transizione in atto, ma che mettono a nudo le difficoltà del sistema Italia. Senza una politica industriale capace di accompagnare la trasformazione, il rischio è che la mobilità del futuro venga progettata e costruita altrove, lasciando al Paese solo le briciole di un comparto che un tempo era tra i motori della sua economia.



Il caso emblematico è quello di Termoli, l'impianto molisano, designato per ospitare una delle Gigafactory del gruppo, si trova oggi in una condizione di sospensione. I lavoratori vivono in regime di solidarietà fino ad agosto 2026



Dal 2024 il gruppo automobilistico nato dalla fusione tra Fca e Psa ha consolidato le proprie basi produttive in Marocco e Algeria

La produzione di mezzi in Marocco ha bissato quella registrata nella Penisola

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

<p>2 / 31 screen 1</p> <p>Il fatto del giorno Le prospettive del mercato</p> <p>Investimenti in Africa e precarietà in Italia i dubbi su Stellantis</p> <p>Stellantis ha investito 1,5 miliardi di euro in Africa, ma in Italia la produzione è in calo. I sindacati chiedono maggiore trasparenza sui piani industriali.</p>	<p>38 / 38 screen 2</p> <p>La cucina italiana nel mondo vale 251 miliardi di euro</p> <p>Un dato che testimonia il successo del Made in Italy. Le esportazioni di prodotti alimentari italiani continuano a crescere, trainate dalla forte domanda internazionale.</p>
<p>Auto, il mercato ora cambia marcia: il 56% sceglie l'elettrico</p> <p>Le vendite di veicoli elettrici hanno superato quelle dei diesel e dei benzina. I produttori stanno accelerando lo sviluppo di modelli più innovativi.</p>	<p>Il mercato delle auto si rinvigorisce</p> <p>Le vendite di auto nuove sono aumentate del 10% rispetto al periodo precedente. I consumatori mostrano maggiore interesse per i modelli ibridi e elettrici.</p>

089849

MOTORI / Industria e Analisi

In Europa vendite auto +5,9% a luglio, crescono ibride

Frena Stellantis, a Mirafiori solidarietà per 2.300 lavoratori

TORINO, 28 agosto 2025, 18:26

Amalia Angotti

Condividi

 **ANSA**check
notizie d'origine certificata

↑ © ANSA/EPA

In Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) a luglio sono state vendute 1.085.356 auto, il 5,9% in più dello stesso

mese del 2024, ma - sottolinea il Centro Studi Promotor - con un calo del 18,4% rispetto al 2019.

Nei primi sette mesi dell'anno le immatricolazioni - secondo i dati dell'Acea, l'associazione dei costruttori europei - sono state 7.900.877, praticamente invariate rispetto all'analogo periodo del 2024.

L'Acea rileva che a luglio le auto elettriche hanno raggiunto nell'Unione europea il 15,6% del mercato, in crescita sul 12,5% del 2024, ma ancora lontano da quanto sarebbe necessario per la transizione. Continua il successo delle ibride che sono il 34,7% del mercato e restano le preferite dai consumatori.

Frena Stellantis che a luglio ha venduto in Europa 151.391 auto, l'1,1% in meno dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è scesa dal 14,9% al 13,9%. Nei sette mesi le immatricolazioni del gruppo sono state 1.192.746, in calo dell'8,1%, con la quota che scende dal 16,4 al 15,1%. Balzo delle vendite per la cinese Byd che registra a luglio un incremento del 225,3% con 13.503 consegne e supera Jeep (10.422 vetture vendute). Non si arresta, invece, il crollo di Tesla (-40,2%).

Stellantis ha annunciato ai sindacati il nuovo ricorso agli ammortizzatori sociali nel polo produttivo di Mirafiori: dal primo settembre scattano fino alla fine dell'anno nuovi contratti di solidarietà alla Carrozzeria sulla linea della 500 Bev e sulla linea Maserati, alle Presse, alla Costruzione Stampi, al Mould Shop di Grugliasco e San Benigno Canavese. Sono interessati in tutto 2.297 lavoratori (2.043 operai e 254 impiegati e quadri. I sindacati parlano di nuovi sacrifici economici per i lavoratori e chiedono "l'assegnazione a Mirafiori di un nuovo modello da affiancare alla 500".

Per il Centro Studi Promotor il mercato auto europeo registra "un

risultato disastroso in netto contrasto con quanto avviene nel resto del mondo che ha già raggiunto e superato i risultati antepandemia". Il Csp ricorda che "la ragione del pessimo andamento del mercato dell'auto dell'Europa Occidentale è la politica dell'Unione Europea per la transizione energetica e ciò anche perché la pretesa di non consentire a partire dal 2035 l'immatricolazione di auto diverse da quelle elettriche non è stata fatta propria da alcun altro paese del mondo se si esclude il Regno Unito che dell'Unione Europea non fa più parte, ma continua a seguirne gli orientamenti politici in materia di transizione energetica".

Anche per le auto elettriche "siamo decisamente lontani dagli obiettivi, ma comunque è stato ottenuto un risultato positivo di cui va dato atto anche se, a fronte di questo piccolo risultato, vi è il fatto che l'andamento della produzione di auto nei paesi dell'Unione Europea desta notevoli preoccupazioni".

Per **l'Anfia** "è tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione". L'Unrae ricorda che in Italia, dove è attesa la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dei nuovi Ecobonus per i veicoli a bassa emissione, oggi "la quota di Bev è quasi quattro volte inferiore alla media degli altri Paesi, e il ritardo nell'attivazione degli incentivi sta anche congelando il mercato".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



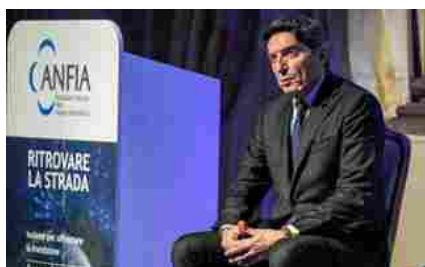
Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione

I dati del cumulado 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Così Anfia in una nota sottolinea che "questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro". Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni. Per Anfia "è dunque tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo". "Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore". "In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria", conclude Anfia. (Teleborsa)



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

MERCATO AUTO EUROPEO FERMO NEI PRIMI 7 MESI 2025

(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.085.356 unità, il 5,9% in più rispetto a luglio 2024. Nei primi sette mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 7.900.877

unità, con una variazione nulla rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"I dati del cumulado 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni - afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro. Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni.

E' dunque tempo di avviare una **revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione**, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo. Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore. In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria".

A luglio, **soltanto due dei cinque major market (incluso UK) realizzano una performance positiva**, con un rialzo a doppia cifra: +17,1% la Spagna, in continuità con la crescita registrata a luglio, e +11,1% la Germania, in recupero. Calano, invece, la Francia (-7,7%), l'Italia (-5,1%) e il Regno Unito (-5%). Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio risultano in crescita sia le auto BEV (+33,6%, con il 17,2% di quota) che le ibride plug-in (+52,3% con il 10,3% di quota) e le ibride tradizionali (+11,1%, con il 34,3% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 669.919 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 27,5% di quota.

Se consideriamo i soli 5 major market, **le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 186.742 unità a luglio, in aumento del 44,1% e con una quota del 25,3% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi**. In Italia, i volumi totalizzati a luglio 2025 si attestano a 118.583 unità (-5,1%). Nei primi sette mesi del 2025, le



immatricolazioni complessive ammontano a 973.755 unità, con un calo del 3,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Secondo i dati ISTAT, a luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,4% su base mensile e dell'1,7% su luglio 2024 (come nel mese precedente). La **stabilità del tasso di variazione tendenziale dell'indice generale deriva da andamenti differenziati**: accelerano i prezzi dei Beni alimentari non lavorati (da +4,2% a +5,1%), dei Beni alimentari lavorati (da +2,7% a +2,8%), dei Servizi vari (da +1,6% a +2,2%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,9% a +3,3%); decelerano i prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +22,6% a +17,1%) e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,2% a +2,7%); si accentua la flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -4,2% a -5,2%). Nell'ambito di quest'ultimi, infatti, rimangono su valori nettamente negativi i tassi tendenziali di variazione dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -7,2% a -6,9%), del Gasolio per riscaldamento (da -8,3% a -6,1%), del Gasolio per mezzi di trasporto (da -5,3% a -4,3%; +3,1% su giugno), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -4,7% a -4,0%) e della Benzina (da -7,5% a -6,8%; +1,2% su giugno).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del 22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 17,8% (25,8% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita sia nel mese (+14%) che nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e del 43,4% nel cumulato (con market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. **In crescita anche le ibride plug-in**: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente, +29% (quota: 5,2%) e +60,3% (quota: 5,5%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, le autovetture Gpl risultano in calo del 5,4% (quota: 9,2%) e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del 6,6%.

La **Spagna** totalizza 98.337 immatricolazioni a luglio 2025, il 17,1% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi sette mesi del 2025, il mercato risulta in crescita del 14,3%, con 708.139 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'**automotive ANFAC** fa notare che **luglio è stato il quinto mese consecutivo** in cui si sono raggiunte circa 100.000 immatricolazioni, un dato che avvicina all'obiettivo di chiudere l'anno con circa 1,1 milioni di autovetture nuove vendute. Sarebbe auspicabile che questa tendenza al rialzo, con una crescita a doppia cifra, si mantenesse fino alla fine dell'anno. ANFAC sottolinea, inoltre, che i privati e le aziende hanno registrato aumenti significativi rispetto a luglio 2024, configurandosi come segmenti chiave per trainare il mercato e rinnovare il parco auto, che è uno dei più obsoleti d'Europa.

Dare continuità ai programmi di sostegno alla domanda e, soprattutto, rafforzare la fiducia dei consumatori evitando di generare confusione nel mercato, sono gli aspetti necessari per continuare a crescere e avvicinarsi ai livelli pre-COVID.

Le **autovetture a benzina rappresentano il 28,6% del mercato di luglio** (-13,7% rispetto a luglio 2024). Le vetture ibride non ricaricabili rappresentano invece il 40,7% del mercato mensile (+15,9%). Le autovetture diesel sono il 5,3% del mercato di luglio (ma diminuiscono del 38,6% rispetto al settimo mese del 2024), mentre **le elettriche pesano per l'8,8% del mercato nel mese**, con una variazione positiva del 127,1%

rispetto a luglio 2024. Le ibride plug-in hanno una quota del 12,5% nel mese (+178,8%) e le auto a gas pesano per il 4% del mercato, con un rialzo del 154,8%. Nel cumulato, le auto a benzina calano del 12,6%, con una quota del 30,6% e anche le vetture diesel registrano un ribasso del 38%. **Crescono, invece, del 94,5% le PHEV, con quota del 9,7%.**

Anche tutte le altre alimentazioni risultano in aumento: le BEV, che registrano +89,6%, rappresentano il 7,8% del mercato, che è per il 41,5% formato da ibride non ricaricabili (+30,2%), e, infine, per il 4,9% da vetture a gas (+91,3%).

Le emissioni medie di CO2 nel mese di luglio scendono a 102,1 g/km (-13,8%). Nel cumulato, si attestano in media a 106,7 g/km e rispetto al 2024 calano del 9,4%. In Francia, a luglio 2025, si registrano 116.377 nuove immatricolazioni, in calo del 7,7% rispetto a luglio 2024. **Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 958.581, con una flessione tendenziale del 7,9%.**

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-28,3%) e si annullano le vendite di vetture a bioetanolo (-100%). **In flessione anche le benzina, del 33,4%.** Le PHEV calano dell'8,2%, mentre le ibride tradizionali aumentano del 7,5%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 16,8%, mentre 12 mesi fa detenevano il 13,5%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 41% e detengono una quota del 5%, mentre le elettriche (quota del 17,5%) calano del 4,5% e le PHEV (quota del 6%) diminuiscono del 30,5%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a luglio 264.802 unità, in crescita dell'11,1%. Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 1.667.591, con una variazione negativa del 2,5% rispetto a gennaio-luglio 2024 (-24% rispetto allo stesso periodo del 2019). Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a luglio 2025 gli ordini domestici sono risultati in crescita del 2%. Dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio le auto ibride (+28,2% nel mese) rappresentano il 38,7% del mercato; di queste il 10,3% sono ibride plug-in (+83,6%). Con una quota del 18,4%, le auto elettriche (BEV) registrano una crescita del 58% nel mese.

Il mercato inglese, infine, a luglio totalizza 140.154 nuove autovetture immatricolate, con un calo del 5% rispetto allo stesso mese dello scorso anno; si tratta del risultato mensile più debole dal 2022 e inferiore di circa il 10,8% rispetto ai livelli pre-Covid. Nei primi sette mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.182.373 unità, il 2,4% in più rispetto a gennaio-luglio 2024. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT evidenzia come **il calo registrato a luglio confermi ancora una volta la fragilità del mercato delle auto nuove di fronte ai fattori esterni e l'urgente necessità di garantire maggiore certezza ai consumatori.** La definizione dei modelli che possono accedere ai nuovi incentivi per i veicoli elettrici, insieme agli interessanti sconti offerti dai produttori su un'ampia gamma di nuove auto, dovrebbe inviare un segnale forte agli acquirenti: questo è il momento giusto per cambiare vettura. Una simile spinta potrebbe tradursi in un aumento della domanda sia nel resto dell'anno che nel prossimo, con vantaggi per il settore, per i consumatori e per gli obiettivi ambientali di decarbonizzazione.

Nel mese, **le immatricolazioni delle flotte sono calate (-6,5%),** mentre aumentano quelle delle vetture intestate ai privati (+10,4%). Le immatricolazioni delle auto intestate a società, invece, diminuiscono del 3,2%. Prosegue il trend positivo per i veicoli elettrici (+9,1%, con una quota del 21,3%) nel mese di luglio. Anche le auto ibride plug-in (PHEV) hanno segnato una crescita (+33%), con una quota del 12,5%, superiore a quella dello scorso anno (8,9%). Nel cumulato dei sette mesi, le BEV sono cresciute del 31% e le PHEV del 31,5%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,9%, con quota al 5,7%), mentre le auto a benzina registrano volumi inferiori del 14,7% rispetto allo scorso luglio, attestandosi su una quota di mercato del 47,3%. Nei primi sette mesi dell'anno, le auto diesel calano del 10,9% (quota del 5,6%) e le auto a benzina del 10,1% (quota del 48,3%).

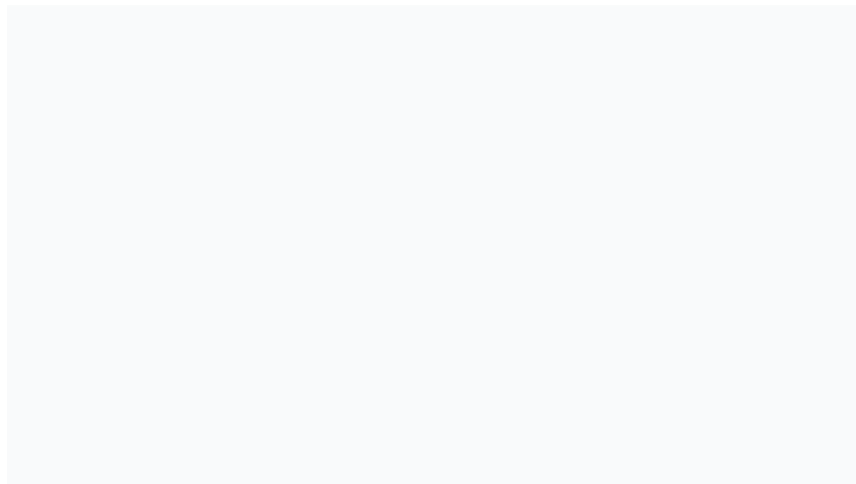
(TELEBORSA) 28-08-2025 11:35

HOME ECONOMIA

A luglio cresce il mercato auto Ue. In Italia +83,2% le vendite di ibride plug in

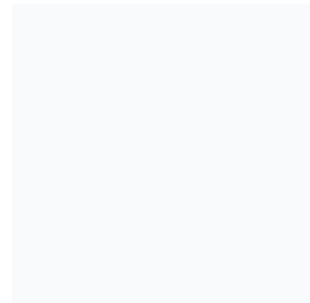
28 Agosto 2025 - di Redazione

La quota di mercato delle auto elettriche a batteria nell'Unione europea si è attestata al 15,6%, in aumento rispetto al minimo del 12,5% registrato a luglio 2024



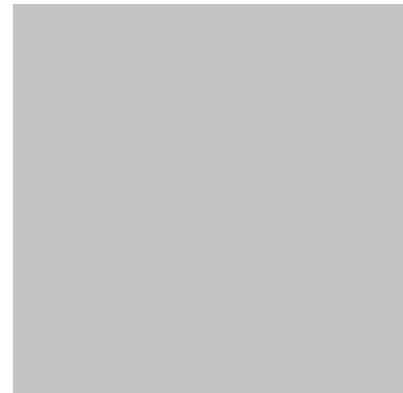
Cresce il mercato dell'auto nell'Unione europea. Nei primi sette mesi dell'anno le immatricolazioni di nuove auto sono diminuite dello 0,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ciononostante, **le immatricolazioni di luglio su base annua sono aumentate del 7,4%**. Lo rende noto Acea, l'associazione europea dei costruttori di automobili.

A luglio la quota di mercato delle **auto elettriche a batteria** nell'Unione europea si è attestata al 15,6%, in aumento rispetto al minimo del 12,5% registrato a luglio 2024. Le



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



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

03 Aprile 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

immatricolazioni di auto **ibride elettriche** continuano a crescere, conquistando il 34,7% del mercato e rimanendo la scelta preferita dai consumatori dell'Ue. Nel frattempo, la quota di mercato combinata delle **auto a benzina e diesel è scesa al 37,7%, rispetto al 47,9% registrato nello stesso periodo del 2024.**

Tre dei quattro mercati più grandi dell'Ue, che rappresentano oltre il 60% delle immatricolazioni di auto elettriche a batteria, hanno registrato incrementi: Germania (+38,4%), Belgio (+17,6%) e Paesi Bassi (+6,5%). La Francia, invece, ha registrato un calo del 4,3%, nonostante un aumento positivo del 14,8% su base annua a luglio 2025. I dati di luglio 2025 mostrano anche un **aumento delle immatricolazioni di nuove auto ibride-elettriche nell'Ue**, che hanno raggiunto quota 2.255.080 unità, trainate dalla crescita nei quattro mercati principali: Francia (+30,5%), Spagna (+30,2%), Germania (+10,7%) e **Italia (+9,4%)**. I **modelli ibridi-elettrici** rappresentano il 34,7% del mercato totale dell'Ue. Nello stesso periodo, le immatricolazioni di Auto elettriche ibride plug-in hanno raggiunto le 561.190 unità. Questo risultato è stato trainato dall'aumento dei volumi in mercati chiave come Spagna (+94,5%) e Germania (+59,2%), ma anche in Italia (+60,3%). Di conseguenza, le auto elettriche ibride plug-in rappresentano ora l'8,6% delle immatricolazioni di auto nell'Ue, in aumento rispetto al 6,9%. La variazione su base annua di luglio 2025 ha mostrato un aumento del 39,1% per le elettriche a batteria e del 14,3% per le elettriche ibride, mentre le elettriche ibride plug-in hanno registrato il quinto mese consecutivo di forte crescita continua con un aumento del 56,9%.

Nel nostro Paese a luglio **le immatricolazioni di auto ibride plug in sono state 8798, in aumento dell'83,2% rispetto allo stesso mese del 2024.** Crescono anche le elettriche a batteria: 5864 quelle immatricolate a luglio, a fronte delle 4263 dello stesso mese del 2024 (+37,6%). Anche le ibride elettriche sono in crescita: 52496 quelle immatricolate lo scorso mese, in aumento del 5,3% rispetto a luglio 2024. Calano, invece, le auto a benzina: -22,4% rispetto a luglio 2024.

*"I dati del cumulado 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni – afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **Anfia** – Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro".*

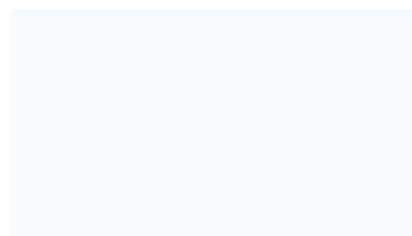
Tags:

[Acea](#), [Auto](#), [automotive](#)



*****Auto, Vda: A marzo +46% elettriche in Germania, +35% Bev e +66% ibride plug-in*****

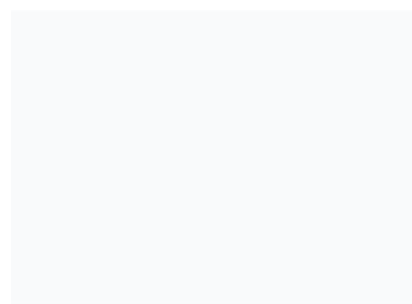
03 Aprile 2025



Volkswagen studia prima chiusura di una fabbrica. In Italia -40% vendite auto elettriche

02 Settembre 2024 di Giuliano Zulin

I dati sulle immatricolazioni delle auto: ad agosto 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dello scorso anno (-13,37%)



Auto ibride, innovazioni green e droni: la sostenibilità secondo i giovani

04 Giugno 2025 di Redazione

Tre scuole di Brescia, Sant'Antimo e Arzignano premiate alla Camera dei Deputati, nell'ambito del progetto didattico



Giovedì 28 Agosto 2025, ore 19.30



teleborsa

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

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

Home Page / Notizie / Auto, **Anfia** rivedere strategia decarbonizzazione

Auto, **Anfia**: rivedere strategia decarbonizzazione

Economia, Trasporti 28 agosto 2025 - 19.26



(Teleborsa) - **I dati del cumulo 2025** mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Così **Anfia** in una nota sottolinea che "questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro".

Anche il **tasso di adozione di veicoli alla spina**, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni.

Per **Anfia** "è dunque tempo di avviare una **revisione seria**, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo".

"**Troviamo incomprensibile** che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore".

"In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi **che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria**", conclude **Anfia**.

Condividi



...

Leggi anche

Argomenti trattati



ACEA (17)

Altre notizie



- ▶ Ex Ilva, firmata intesa su decarbonizzazione
- ▶ Auto: nel Lazio età 11 anni e 8 mesi (+2,2%)
- ▶ **Anfia** a giugno 2025 ancora in calo la produzione dell'automotive italiano
- ▶ Ex Ilva: oggi incontro per accordo programma, Urso vede Emiliano
- ▶ Carburanti, Italia tra i Paesi più cari d'Europa: fino al 19% in più per un viaggio in auto
- ▶ Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025



Diretta video Opinione H24: Viabilità Trento



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: BETL7zfEamBFB3qL)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Musica para trabajar activo y alegr...
792.784 visualizzazioni



Phil Collins, Eric Clapton, Michael B...
1,3 Mln di visualizzazioni



Il Natale della famiglia Heeler | B...
1,1 Mln di visualizzazioni

CERCA NEL SITO
Cerca ...

BTS BANCA TRENTINO
TROFEO PADEL
BTS130
20-21 SETTEMBRE
PADEL HYPE - GARDOLO
[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Categoria news: OPINIONNEWS ITALIA



ANFIA * MERCATO AUTO EUROPEO: «PIATTO NEI PRIMI SETTE MESI DELL'ANNO (-0,0%), NONOSTANTE UN MESE DI LUGLIO IN RIPRESA (+5,9%)»

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

10.40 - giovedì 28 agosto 2025

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

MERCATO AUTO EUROPEO PIATTO NEI PRIMI SETTE MESI DELL'ANNO (-0,0%),
NONOSTANTE UN MESE DI LUGLIO IN RIPRESA (+5,9%)

Necessario avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo. In linea con quanto affermato da ACEA e CLEPA, auspichiamo che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili per la sopravvivenza della nostra industria.

A luglio 2025, il mercato auto in UE+EFTA +UK chiude con risultati in crescita rispetto allo stesso mese del 2025, registrando un +5,9% con 1.085.356 immatricolazioni. Nell'UE14 allargata all'EFTA/UK il mercato del mese risulta anch'esso in crescita del 4,3%, insieme al mercato UE dei nuovi membri: la variazione ammonta a +18,8%.

A luglio, la Germania è al primo posto nel ranking delle immatricolazioni mensili tra i major market. Seguono, nell'ordine Regno Unito, Italia, Francia e Spagna. I major market hanno una quota pari al 68% del mercato totale nel mese e, complessivamente, registrano un calo di quota pari a 2,3 punti percentuali rispetto all'anno scorso.

Il Gruppo Stellantis, con più di 141mila unità vendute nel mese, rappresenta il 14,5% del



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

mercato europeo allargato a EFTA e UK (1 punto percentuale in meno rispetto alla quota di luglio 2024), ed è secondo dopo il Gruppo Volkswagen, al primo posto con una quota di mercato del 28,2%, mentre il Gruppo Renault è terzo, e ha una quota del 9,6% e volumi in crescita (quasi diecimila unità) rispetto a luglio 2024. Per Stellantis, assistiamo a un calo delle immatricolazioni rispetto allo stesso mese dello scorso anno dell'1,1%.

Tra i principali mercati extra europei, nel mese di luglio risultati negativi si riscontrano in Canada, Messico, Russia, Argentina, Giappone e India. I dati della Cina risalgono a giugno 2025. I numeri in dettaglio dalla slide 19.

Categoria news: [OPINIONNEWS ITALIA](#)

Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA
DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

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

OPINIONNEWS ITALIA



TASS (TELEGRAM) *
«BOMBARDAMENTO RUSSO
SULLA 155ESIMA BR ...

OPINIONNEWS ITALIA



TASS (TELEGRAM) * «FRANCIA -
GERMANIA - REGN ...

Articoli correlati

< >

I commenti sono chiusi.

UNIONE SPORTIVA AURORA

SOSTIENICI CON IL 5 X 1000

A TE NON COSTA NULLA, PER NOI SIGNIFICA MOLTO

A22 Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

Info viabilità previsioni traffico e webcam 24/7

CLICCA QUI

A22 SU TELEGRAM

Scegli le informazioni che vuoi ricevere e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TRENTO

punto impresa digitale

Pronti all'impresa

mynos
ESCAPE ROOM TRENTO

VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO
MYNOS.IT - 349.1234765



Bluetti EB3A

268Wh | 600W | LiFePO4 | 200W Solare

299€ 399€

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

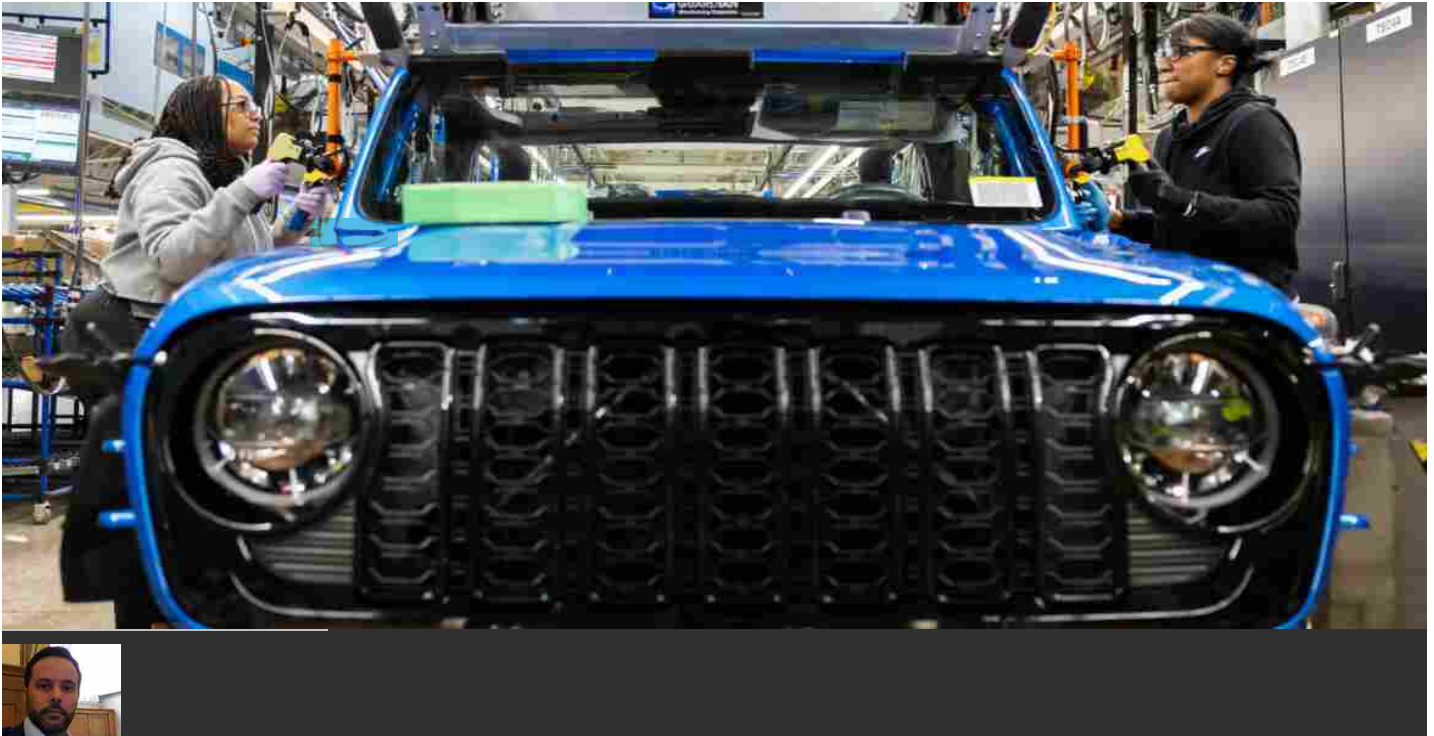
malgrado la ripresa di luglio (+5,9%)

10:05

Immatricolazioni auto nuove: -0,7% da inizio anno a luglio: quota

[Espandi](#)

[Accesso Agenzia Stampa](#)



[HOME](#) » Auto, mercato europeo fermo nel 2025 nonostante ripresa a luglio. Crollano benzina e diesel, ibrido scelta preferita

Auto, mercato europeo fermo nel 2025 nonostante ripresa a luglio. Crollano benzina e diesel, ibrido scelta preferita

28 Agosto 2025

L'analisi delle alimentazioni fino a luglio 2025 non lascia spazio a dubbi. La quota di mercato combinata di auto a benzina e diesel è crollata al 37,7%, un netto passo indietro rispetto al 47,9% che deteneva nello stesso periodo del 2024.

Il mercato europeo dell'auto si presenta con un doppio volto: da un lato una ripresa a luglio (+7,4%), dall'altro un bilancio dei primi sette mesi del 2025 sostanzialmente piatto, con un calo dello 0,7% rispetto all'anno precedente. All'interno di questa stagnazione, è in atto una vera e propria rivoluzione: crollano le vendite di auto a benzina e diesel, mentre l'avanzata dei modelli ibridi-elettrici è inarrestabile, confermandosi come la scelta preferita dai consumatori europei. Le auto puramente elettriche, pur crescendo, rappresentano ancora una quota del 15,6%, lontana dagli obiettivi della transizione. È questa la fotografia a due velocità che emerge dagli ultimi dati diffusi da ACEA, l'associazione europea dei costruttori di auto, e commentati in Italia da ANFIA, l'associazione della filiera automobilistica, che lancia un allarme sulla lentezza del rinnovo del parco auto e chiede un'azione politica immediata.

LA GRANDE TRASFORMAZIONE: L'ASCESA DELL'ELETTRIFICATO E IL DECLINO DEI MOTORI TRADIZIONALI

L'analisi delle alimentazioni fino a luglio 2025 non lascia spazio a dubbi. La quota di mercato combinata di auto a benzina e diesel è crollata al 37,7%, un netto passo indietro rispetto al 47,9% che deteneva nello stesso periodo del 2024.

A dominare la scena sono le auto ibride-elettriche (mild e full hybrid), che continuano la loro crescita impetuosa conquistando il 34,7% del mercato e confermandosi la scelta prediletta dagli europei. Le auto 100% elettriche a batteria (BEV) hanno raggiunto 1.011.903 immatricolazioni, portando la loro quota di mercato al 15,6%, in aumento rispetto al 12,5% dell'anno precedente. In forte crescita anche le ibride plug-in (PHEV), che ora

rappresentano l'8,6% del mercato (erano il 6,9%), con 561.190 unità vendute.

Il solo mese di luglio conferma questo trend con una variazione su base annua del +39,1% per le BEV, +14,3% per le ibride e un'impressionante crescita del +56,9% per le plug-in, al loro quinto mese consecutivo di forte aumento.

L'ALLARME DI ANFIA: "MERCATO PIATTO, SERVE UNA REVISIONE DELLA STRATEGIA DI DECARBONIZZAZIONE"

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, commenta i dati con preoccupazione: "Il cumulato 2025 mostra un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco, che ridurrebbe le emissioni e darebbe nuova linfa occupazionale all'industria".

Vavassori sottolinea che il tasso di adozione dei veicoli "alla spina" procede troppo lentamente e chiede un'azione decisa: "È tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda. Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore". L'appello è rivolto all'incontro del prossimo 12 settembre, affinché porti "alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria".

I GRANDI MERCATI EUROPEI: ANDAMENTI CONTRASTANTI

Analizzando l'area UE+EFTA+UK, il mese di luglio (+5,9%) mostra andamenti molto diversi tra i principali mercati. Volano la Spagna (+17,1%) e la Germania (+11,1%), mentre sono in calo la Francia (-7,7%), l'Italia (-5,1%) e il Regno Unito (-5%).

Germania: A luglio le immatricolazioni crescono dell'11,1% (264.802 unità), ma il bilancio da inizio anno resta negativo (-2,5%). A luglio le ibride rappresentano il 38,7% del mercato (+28,2%), mentre le elettriche (BEV) crescono del 58%, raggiungendo una quota del 18,4%.

Francia: Il mercato segna -7,7% a luglio e -7,9% nel cumulato annuo. Drastico il crollo delle vendite di benzina (-33,4%) e diesel (-28,3%) nel mese. Da inizio anno, le auto elettriche (quota 17,5%) calano del 4,5%.

Spagna: Con un +17,1% a luglio, il mercato spagnolo chiude i primi sette mesi con un solido +14,3%. A trainare la crescita sono i privati e le aziende. A luglio le ibride non ricaricabili sono il 40,7% del mercato, le plug-in il 12,5% (+178,8%) e le elettriche l'8,8% (+127,1%).

Regno Unito: A luglio si registra il risultato mensile più debole dal 2022 (-5%), anche se il cumulato annuo rimane positivo (+2,4%). L'associazione SMMT evidenzia la fragilità del mercato e chiede certezze per i consumatori.

Belgio e Paesi Bassi: Questi due mercati mostrano una crescita robusta nel segmento delle auto elettriche, con un aumento rispettivamente del +17,6% e del +6,5% da inizio anno.

FOCUS ITALIA: -3,7% DA INIZIO ANNO, ELETTRIFICATE AL 56,6% A LUGLIO

Il mercato italiano chiude luglio con 118.583 unità immatricolate (-5,1%), portando il bilancio dei primi sette mesi a -3,7% rispetto al 2024. Le autovetture elettrificate hanno rappresentato il 56,6% del mercato di luglio. Tra queste, le ibride tradizionali (mild e full) crescono del 5,4% e raggiungono una quota del 44,3%. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 61,7% nel mese, con una quota complessiva del 12,4%. Nel dettaglio, le elettriche pure (BEV) crescono del 37,6% (quota 4,9%), mentre le ibride plug-in (PHEV) segnano un balzo dell'83,2% (quota 7,4%). Continua invece il tracollo delle alimentazioni tradizionali: a luglio la benzina segna -22,3% (quota 23,5%) e il diesel -27,4% (quota 9,8%). Nel cumulato annuo, le auto a benzina perdono il 17,8% e quelle diesel il 31,6%.

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

ISCRIVITI ORA

Rispettiamo la tua privacy, non ti invieremo SPAM e non passiamo la tua email a Terzi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato auto Europa: +5,8% immatricolazioni a luglio 2025

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca I dati evidenziano un mercato automobilistico europeo che marcia a doppia velocità all'interno dell'Unione, tra performance molto positive e cali ormai quasi consolidati. Boccata di ossigeno per il mercato automobilistico europeo (UE, EFTA e Regno Unito) nel mese di luglio 2025, chiuso con un incremento dei volumi +5,9%. Nel mese appena concluso sono stati immatricolati 1.085.356 veicoli, contro i 1.021.319 rispetto allo stesso mese del 2024. I dati di luglio 2025, elaborati da **Anfia**, evidenziano un andamento a doppia velocità nei



vari stati membri dell'Unione, tra Paesi che crescono a doppia cifra ed altri che marciano a rilento. Germania, Spagna, Polonia e soprattutto Austria emergono con performance altamente positive, con la crescita che va dal +11% fino al +31,6%. Al contrario, Italia, Francia e Regno Unito registrano un calo significativo. SUPERBIKE PADDOCK EXPERIENCE: prenota ora il tuo viaggio con Gazzetta Motori in Portogallo! LEGGI ANCHE i gruppi Il Gruppo Stellantis, con più di 141.000 unità vendute nel mese, perde circa 1 punto percentuale per attestarsi al 14,5% di quota del mercato europeo allargato a EFTA e UK ed è secondo dopo il Gruppo Volkswagen, al primo posto con una quota di mercato del 28,2%. Terzo posto per il Gruppo Renault, con una quota del 9,6% e volumi in crescita (quasi diecimila unità) rispetto a luglio 2024. Tra i principali mercati extra europei, a luglio sono andati in rosso Canada, Messico, Russia, Argentina, Giappone e India. Leggi anche

Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione Teleborsa

(Teleborsa) - I dati del cumulo 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora immagine distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Così Anfia in una nota sottolinea che "questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro". Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni. Per Anfia "è dunque tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo". "Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore". "In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria", conclude Anfia.

Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025 Teleborsa Luglio segna un +5,9%, ma servono subito

(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.085.356 unità, il 5,9% in più rispetto a luglio 2024. Nei primi sette mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 7.900.877 unità, con una variazione nulla rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "I dati del cumulato 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni" afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro. Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni. E' dunque tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo. Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore. In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria". A luglio, soltanto due dei cinque major market (incluso UK) realizzano una performance positiva, con un rialzo a doppia cifra: +17,1% la Spagna, in continuità con la crescita registrata a luglio, e +11,1% la Germania, in recupero. Calano, invece, la Francia (-7,7%), l'Italia (-5,1%) e il Regno Unito (-5%). Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio risultano in crescita sia le auto BEV (+33,6%, con il 17,2% di quota) che le ibride plug-in (+52,3% con il 10,3% di quota) e le ibride tradizionali (+11,1%, con il 34,3% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 669.919 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 27,5% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 186.742 unità a luglio, in aumento del 44,1% e con una quota del 25,3% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In Italia, i volumi totalizzati a luglio 2025 si attestano a 118.583 unità (-5,1%). Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 973.755 unità, con un calo del 3,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024. Secondo i dati ISTAT, a luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,4% su base mensile e dell'1,7% su luglio 2024 (come nel mese precedente). La stabilità del tasso di variazione tendenziale dell'indice generale deriva da andamenti differenziati: accelerano i prezzi dei Beni alimentari non lavorati (da +4,2% a +5,1%), dei Beni alimentari lavorati (da +2,7% a +2,8%), dei Servizi vari (da +1,6% a +2,2%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,9% a +3,3%); decelerano i prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +22,6% a +17,1%) e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,2% a +2,7%); si accentua la flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -4,2% a -5,2%). Nell'ambito di quest'ultimi, infatti, rimangono su valori nettamente negativi i tassi tendenziali di variazione dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -7,2% a -6,9%), del Gasolio per riscaldamento (da -8,3% a -6,1%), del Gasolio per mezzi di trasporto (da -5,3% a -4,3%; +3,1% su giugno), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -4,7% a -4,0%) e della Benzina (da -7,5% a -6,8%; +1,2% su giugno). Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del 22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 17,8% (25,8% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita sia nel mese (+14%) che nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e del 43,4% nel cumulato (con market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. In crescita anche le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente, +29% (quota: 5,2%) e +60,3% (quota: 5,5%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, le

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autovetture Gpl risultano in calo del 5,4% (quota: 9,2%) e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del 6,6%. La Spagna totalizza 98.337 immatricolazioni a luglio 2025, il 17,1% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi sette mesi del 2025, il mercato risulta in crescita del 14,3%, con 708.139 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che luglio è stato il quinto mese consecutivo in cui si sono raggiunte circa 100.000 immatricolazioni, un dato che avvicina all'obiettivo di chiudere l'anno con circa 1,1 milioni di autovetture nuove vendute. Sarebbe auspicabile che questa tendenza al rialzo, con una crescita a doppia cifra, si mantenesse fino alla fine dell'anno. ANFAC sottolinea, inoltre, che i privati e le aziende hanno registrato aumenti significativi rispetto a luglio 2024, configurandosi come segmenti chiave per trainare il mercato e rinnovare il parco auto, che è uno dei più obsoleti d'Europa. Dare continuità ai programmi di sostegno alla domanda e, soprattutto, rafforzare la fiducia dei consumatori evitando di generare confusione nel mercato, sono gli aspetti necessari per continuare a crescere e avvicinarsi ai livelli pre-COVID. Le autovetture a benzina rappresentano il 28,6% del mercato di luglio (-13,7% rispetto a luglio 2024). Le vetture ibride non ricaricabili rappresentano invece il 40,7% del mercato mensile (+15,9%). Le autovetture diesel sono il 5,3% del mercato di luglio (ma diminuiscono del 38,6% rispetto al settimo mese del 2024), mentre le elettriche pesano per l'8,8% del mercato nel mese, con una variazione positiva del 127,1% rispetto a luglio 2024. Le ibride plug-in hanno una quota del 12,5% nel mese (+178,8%) e le auto a gas pesano per il 4% del mercato, con un rialzo del 154,8%. Nel cumulato, le auto a benzina calano del 12,6%, con una quota del 30,6% e anche le vetture diesel registrano un ribasso del 38%. Crescono, invece, del 94,5% le PHEV, con quota del 9,7%. Anche tutte le altre alimentazioni risultano in aumento: le BEV, che registrano +89,6%, rappresentano il 7,8% del mercato, che è per il 41,5% formato da ibride non ricaricabili (+30,2%), e, infine, per il 4,9% da vetture a gas (+91,3%). Le emissioni medie di CO2 nel mese di luglio scendono a 102,1 g/km (-13,8%). Nel cumulato, si attestano in media a 106,7 g/km e rispetto al 2024 calano del 9,4%. In Francia, a luglio 2025, si registrano 116.377 nuove immatricolazioni, in calo del 7,7% rispetto a luglio 2024. Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 958.581, con una flessione tendenziale del 7,9%. Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-28,3%) e si annullano le vendite di vetture a bioetanolo (-100%). In flessione anche le benzina, del 33,4%. Le PHEV calano dell'8,2%, mentre le ibride tradizionali aumentano del 7,5%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 16,8%, mentre 12 mesi fa detenevano il 13,5%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 41% e detengono una quota del 5%, mentre le elettriche (quota del 17,5%) calano del 4,5% e le PHEV (quota del 6%) diminuiscono del 30,5%. Nel mercato tedesco sono state immatricolate a luglio 264.802 unità, in crescita dell'11,1%. Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 1.667.591, con una variazione negativa del 2,5% rispetto a gennaio-luglio 2024 (-24% rispetto allo stesso periodo del 2019). Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a luglio 2025 gli ordini domestici sono risultati in crescita del 2%. Dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio le auto ibride (+28,2% nel mese) rappresentano il 38,7% del mercato; di queste il 10,3% sono ibride plug-in (+83,6%). Con una quota del 18,4%, le auto elettriche (BEV) registrano una crescita del 58% nel mese. Il mercato inglese, infine, a luglio totalizza 140.154 nuove autovetture immatricolate, con un calo del 5% rispetto allo stesso mese dello scorso anno; si tratta del risultato mensile più debole dal 2022 e inferiore di circa il 10,8% rispetto ai livelli pre-Covid. Nei primi sette mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.182.373 unità, il 2,4% in più rispetto a gennaio-luglio 2024. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT evidenzia come il calo registrato a luglio confermi ancora una volta la fragilità del mercato delle auto nuove di fronte ai fattori esterni e l'urgente necessità di garantire maggiore certezza ai consumatori. La definizione dei modelli che possono accedere ai nuovi incentivi per i veicoli elettrici, insieme agli interessanti sconti offerti dai produttori su un'ampia gamma di nuove auto, dovrebbe inviare un segnale forte agli acquirenti: questo è il momento giusto per cambiare vettura. Una simile spinta potrebbe tradursi in un aumento della domanda sia nel resto dell'anno che nel prossimo, con vantaggi per il settore, per i consumatori e per gli obiettivi ambientali di decarbonizzazione. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte sono calate (-6,5%), mentre aumentano quelle delle vetture intestate ai privati (+10,4%). Le immatricolazioni delle auto intestate a società, invece, diminuiscono del 3,2%. Prosegue il trend positivo per i veicoli elettrici (+9,1%, con una quota del 21,3%) nel mese di luglio. Anche le auto ibride plug-in (PHEV) hanno segnato una crescita (+33%), con una quota del 12,5%, superiore a quella dello scorso anno (8,9%). Nel cumulato dei sette mesi, le BEV sono cresciute del 31% e le PHEV del 31,5%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,9%, con quota al 5,7%), mentre le auto a benzina registrano volumi inferiori del 14,7% rispetto allo scorso luglio, attestandosi su una quota di mercato del 47,3%. Nei primi sette mesi dell'anno, le auto diesel calano del 10,9% (quota del 5,6%) e le auto a benzina del 10,1% (quota del 48,3%).

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione

TELEBORSA

 Pubblicato il 28/08/2025
 Ultima modifica il 28/08/2025 alle ore 19:26

cerca un titolo



I dati del cumulo 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Così **Anfia** in una nota sottolinea che "questa situazione

pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro".

Anche il **tasso di adozione di veicoli alla spina**, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni.

Per Anfia "è dunque tempo di avviare una **revisione seria**, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo".

"**Troviamo incomprensibile** che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore".

"In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi **che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria**", conclude Anfia.

LEGGI ANCHE

26/08/2025



Auto Italia, ANFIA: a luglio immatricolate 119.000 vetture

28/08/2025

Auto, fonti Mimit: apprezzamento per documento congiunto Acea-Clepa

01/08/2025

Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%)

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

28/08/2025

Auto, Volkswagen rinnova per 5 anni la collaborazione Amazon su digitalizzazione e IA

28/08/2025

Pozzi Milano incorpora Mascagni Casa: razionalizzazione e sinergie operative

28/08/2025

Wall Street poco mossa, settore chip sotto pressione

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025

Luglio segna un +5,9%, ma servono subito correttivi

TELEBORSA

 Pubblicato il 28/08/2025
 Ultima modifica il 28/08/2025 alle ore 11:35


Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.085.356 unità, il 5,9% in più rispetto a luglio 2024. Nei primi sette mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 7.900.877 unità, con una variazione nulla rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"I dati del cumulato 2025 mostrano un **mercato auto europeo sostanzialmente piatto**, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni - afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, **ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2** e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro. Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni.

E' dunque tempo di avviare una **revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione**, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo. Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore. In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria".

A luglio, **soltanto due dei cinque major market (incluso UK) realizzano una performance positiva**, con un rialzo a doppia cifra: +17,1% la Spagna, in continuità con la crescita registrata a luglio, e +11,1% la Germania, in recupero. Calano, invece, la Francia (-7,7%), l'Italia (-5,1%) e il Regno Unito (-5%). Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio risultano in crescita sia le auto BEV (+33,6%, con il 17,2% di quota) che le ibride

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

28/07/2025



Auto usata, Unrae: mercato in flessione a maggio (-5%)

12/08/2025

Auto: nel Lazio età 11 anni e 8 mesi (+2,2%)

05/08/2025

Fine Foods, marginalità e ricavi in aumento nel semestre

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

28/08/2025

Piazza Affari poco mossa. Corre MFE, affonda TIM

28/08/2025

Smartoptics Group, uplisting su Euronext Oslo Bors

28/08/2025

Rehn (BCE): potenziali effetti "di vasta portata e globali" da perdita indipendenza Fed

28/08/2025

Avio, Equita incrementa target price e conferma Hold

plug-in (+52,3% con il 10,3% di quota) e le ibride tradizionali (+11,1%, con il 34,3% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 669.919 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 27,5% di quota.

Se consideriamo i soli 5 major market, **le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 186.742 unità a luglio, in aumento del 44,1% e con una quota del 25,3% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.** In Italia, i volumi totalizzati a luglio 2025 si attestano a 118.583 unità (-5,1%). Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 973.755 unità, con un calo del 3,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Secondo i dati ISTAT, a luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,4% su base mensile e dell'1,7% su luglio 2024 (come nel mese precedente). La **stabilità del tasso di variazione tendenziale dell'indice generale deriva da andamenti differenziati:** accelerano i prezzi dei Beni alimentari non lavorati (da +4,2% a +5,1%), dei Beni alimentari lavorati (da +2,7% a +2,8%), dei Servizi vari (da +1,6% a +2,2%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,9% a +3,3%); decelerano i prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +22,6% a +17,1%) e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,2% a +2,7%); si accentua la flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -4,2% a -5,2%). Nell'ambito di quest'ultimi, infatti, rimangono su valori nettamente negativi i tassi tendenziali di variazione dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -7,2% a -6,9%), del Gasolio per riscaldamento (da -8,3% a -6,1%), del Gasolio per mezzi di trasporto (da -5,3% a -4,3%; +3,1% su giugno), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -4,7% a -4,0%) e della Benzina (da -7,5% a -6,8%; +1,2% su giugno).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del 22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 17,8% (25,8% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita sia nel mese (+14%) che nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e del 43,4% nel cumulato (con market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. **In crescita anche le ibride plug-in:** +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente, +29% (quota: 5,2%) e +60,3% (quota: 5,5%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, le autovetture Gpl risultano in calo del 5,4% (quota: 9,2%) e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del 6,6%.

La **Spagna** totalizza 98.337 immatricolazioni a luglio 2025, il 17,1% in più

> 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?

rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi sette mesi del 2025, il mercato risulta in crescita del 14,3%, con 708.139 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'**automotive ANFAC** fa notare che **luglio è stato il quinto mese consecutivo** in cui si sono raggiunte circa 100.000 immatricolazioni, un dato che avvicina all'obiettivo di chiudere l'anno con circa 1,1 milioni di autovetture nuove vendute. Sarebbe auspicabile che questa tendenza al rialzo, con una crescita a doppia cifra, si mantenesse fino alla fine dell'anno. ANFAC sottolinea, inoltre, che i privati e le aziende hanno registrato aumenti significativi rispetto a luglio 2024, configurandosi come segmenti chiave per trainare il mercato e rinnovare il parco auto, che è uno dei più obsoleti d'Europa.

Dare continuità ai programmi di sostegno alla domanda e, soprattutto, rafforzare la fiducia dei consumatori evitando di generare confusione nel mercato, sono gli aspetti necessari per continuare a crescere e avvicinarsi ai livelli pre-COVID.

Le **autovetture a benzina rappresentano il 28,6% del mercato di luglio** (-13,7% rispetto a luglio 2024). Le vetture ibride non ricaricabili rappresentano invece il 40,7% del mercato mensile (+15,9%). Le autovetture diesel sono il 5,3% del mercato di luglio (ma diminuiscono del 38,6% rispetto al settimo mese del 2024), mentre le **elettriche pesano per l'8,8% del mercato nel mese**, con una variazione positiva del 127,1% rispetto a luglio 2024. Le ibride plug-in hanno una quota del 12,5% nel mese (+178,8%) e le auto a gas pesano per il 4% del mercato, con un rialzo del 154,8%. Nel cumulato, le auto a benzina calano del 12,6%, con una quota del 30,6% e anche le vetture diesel registrano un ribasso del 38%. **Crescono, invece, del 94,5% le PHEV, con quota del 9,7%**. Anche tutte le altre alimentazioni risultano in aumento: le BEV, che registrano +89,6%, rappresentano il 7,8% del mercato, che è per il 41,5% formato da ibride non ricaricabili (+30,2%), e, infine, per il 4,9% da vetture a gas (+91,3%).

Le emissioni medie di CO2 nel mese di luglio scendono a 102,1 g/km (-13,8%). Nel cumulato, si attestano in media a 106,7 g/km e rispetto al 2024 calano del 9,4%. In Francia, a luglio 2025, si registrano 116.377 nuove immatricolazioni, in calo del 7,7% rispetto a luglio 2024. Nei **primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 958.581, con una flessione tendenziale del 7,9%**.

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-28,3%) e si annullano le vendite di vetture a bioetanolo (-100%). **In flessione anche le benzina, del 33,4%**. Le PHEV calano dell'8,2%, mentre le ibride tradizionali aumentano del 7,5%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 16,8%, mentre 12 mesi fa detenevano il 13,5%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 41% e detengono una quota del 5%, mentre le elettriche (quota del 17,5%) calano del 4,5% e le PHEV (quota del 6%) diminuiscono del 30,5%.

Nel **mercato tedesco sono state immatricolate a luglio 264.802 unità, in crescita dell'11,1%**. Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 1.667.591, con una variazione negativa del 2,5% rispetto a gennaio-luglio 2024 (-24% rispetto allo stesso periodo del 2019). Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a luglio 2025 gli ordini domestici sono risultati in crescita del 2%. Dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio le auto ibride (+28,2% nel mese) rappresentano il 38,7% del mercato; di queste il 10,3% sono

ibride plug-in (+83,6%). Con una quota del 18,4%, le auto elettriche (BEV) registrano una crescita del 58% nel mese.

Il **mercato inglese, infine, a luglio totalizza 140.154 nuove autovetture immatricolate, con un calo del 5%** rispetto allo stesso mese dello scorso anno; si tratta del risultato mensile più debole dal 2022 e inferiore di circa il 10,8% rispetto ai livelli pre-Covid. Nei primi sette mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.182.373 unità, il 2,4% in più rispetto a gennaio-luglio 2024. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT evidenzia come **il calo registrato a luglio confermi ancora una volta la fragilità del mercato delle auto nuove di fronte ai fattori esterni e l'urgente necessità di garantire maggiore certezza ai consumatori.** La definizione dei modelli che possono accedere ai nuovi incentivi per i veicoli elettrici, insieme agli interessanti sconti offerti dai produttori su un'ampia gamma di nuove auto, dovrebbe inviare un segnale forte agli acquirenti: questo è il momento giusto per cambiare vettura. Una simile spinta potrebbe tradursi in un aumento della domanda sia nel resto dell'anno che nel prossimo, con vantaggi per il settore, per i consumatori e per gli obiettivi ambientali di decarbonizzazione.

Nel mese, **le immatricolazioni delle flotte sono calate (-6,5%)**, mentre aumentano quelle delle vetture intestate ai privati (+10,4%). Le immatricolazioni delle auto intestate a società, invece, diminuiscono del 3,2%. Prosegue il trend positivo per i veicoli elettrici (+9,1%, con una quota del 21,3%) nel mese di luglio. Anche le auto ibride plug-in (PHEV) hanno segnato una crescita (+33%), con una quota del 12,5%, superiore a quella dello scorso anno (8,9%). Nel cumulato dei sette mesi, le BEV sono cresciute del 31% e le PHEV del 31,5%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,9%, con quota al 5,7%), mentre le auto a benzina registrano volumi inferiori del 14,7% rispetto allo scorso luglio, attestandosi su una quota di mercato del 47,3%. Nei primi sette mesi dell'anno, le auto diesel calano del 10,9% (quota del 5,6%) e le auto a benzina del 10,1% (quota del 48,3%).

Servizio a cura di **teleborsa**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

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

CRONACA	ESTERI	SPORT
ECONOMIA	POLITICA	TORINO

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


089849


PRESS
AGENCY

Anfia, Vavassori: "I dati del cumulado 2025 mostrano un mercato auto europeo piatto"

"Incapacità di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni"

 **Provate per voi**

 **Dacia Sandero Stepway Extreme Up: mix perfetto tra praticità, stile e risparmio**


Con linee robuste, assetto rialzato e tagli color rame, non passa inosservata - VIDEO

 25/06/2025 13:00

 **Più lette**

Commentando i dati del cumulado 2025, il presidente di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) **Roberto Vavassori** ha affermato che le cifre "mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO₂ e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro". "Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni. È dunque tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo" ha spiegato.

"Troviamo incomprensibile -ha concluso il presidente- che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in

 **Ponte sullo Stretto: il pedaggio costa meno, ma aumentano i costi di manutenzione**

Per mantenere l'infrastruttura sarebbero necessari 140 milioni di Euro anziché 110 milioni come previsto

 25/08/2025 17:36

 **Ripartita la nave Msc**

campo alcuna misura concreta per il settore. In linea con quanto affermato ieri dai presidenti di Acea (Associazione dei costruttori europei di automobili) e Clepa (organizzazione che riunisce i fornitori dell'industria automobilistica), chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria".

Sull'argomento, vedi anche la notizia pubblicata da [Mobilità.news](#).

World Europa dopo un'avaria al largo dell'isola di Ponza

La verifica tecnica approfondita sarà effettuata all'arrivo al porto di Napoli

25/08/2025 17:36

Roma, RM, Italia
 28/08/2025 11:59
 cdv

Collegate

Sicilia, Mulè pronto verso la candidatura per la presidenza

Secondo il forzista, Schifani sta sbagliando. Tra gli errori, il ricorso contro il presidente dell'Adsp

25/08/2025 12:07

Auto Mercato auto UE: ibridi dominanti, BEV in crescita ma sotto obiettivo

Immatricolazioni +7,4% a luglio ma -0,7% sul 2025: impatti su flotte e infrastrutture



A luglio le immatricolazioni di autovetture nuove nell'UE hanno mostrato una ripresa mensile (+7,4%), ma il cumulato dei primi sette mesi del 2025 resta in calo dell'0,7% rispetto allo stesso periodo del... segue

Eventi



Agenzia di stampa registrata presso il registro della stampa del tribunale di Roma con il numero 84/2020

Direttore responsabile: Natale Brunetto
 Direttore editoriale: Paolo Di Prima
 Casa editrice: Datastudio S.r.l.s.
 Sede legale: Via Salaria, 825 00138 Roma
 Partita IVA: IT15804341004

© Mobilita.news
 Tutti i diritti riservati

Agenzia

Contattaci

Lavora con noi

Abbonati

Privacy

Condizioni d'uso

Feed RSS

Tutte le notizie

Trasporto stradale

Suggerite

Auto Anche quest'anno Lexus accompagna le celebrità sul red carpet di Venezia

Auto ufficiale della Mostra del Cinema, il brand del Gruppo Toyota presenta la nuova Es

28/08/2025 10:20

Lexus torna anche quest'anno alla Mostra del Cinema di Venezia. Ad accompagnare sul red carpet il regista Paolo Sorrentino e gli attori del suo nuovo film "La grazia", l'attrice romana Emanuela Fanelli... segue

Auto Stellantis, proroga del contratto di solidarietà nello stabilimento di Pomigliano d'Arco

Per ridurre i costi prevista assunzione di lavoratori da Nepal e Marocco per l'impianto in Serbia

28/08/2025 09:44

Stellantis proroga il contratto di solidarietà anche per 3750 operai dello stabilimento di Pomigliano d'Arco. Secondo il patto preliminare tra azienda e sindacati -pre-accordo propedeutico a quello definitivo-,... segue

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione



28 agosto 2025 - 19.31



(Teleborsa) - I dati del cumulo 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni. Così Anfia in una nota sottolinea che "questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro".

Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni.

Per Anfia "è dunque tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo".

"Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore".

"In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria", conclude

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 45.579 +0,03%

FTSE 100 9.217 -0,42%

FTSE MIB 42.447 +0,23%

Germany DAX 24.040 -0,03%

Hang Seng Index* 25.198 -1,24%

Nasdaq 21.702 +0,52%

Nikkei 225 42.974 +1,07%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anfia.

1

1,17

powered by **teleborsa**

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

la Repubblica

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

[Abbonati](#)

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | [Dil Venerd](#) | [Robinson](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025



Luglio segna un +5,9%, ma servono subito correttivi

28 agosto 2025 - 11.40

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.085.356 unità, il 5,9% in più rispetto a luglio 2024. Nei primi sette mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 7.900.877 unità, con una variazione nulla rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"I dati del cumulado 2025 mostrano un mercato auto europeo sostanzialmente piatto, ancora distante dai volumi pre-Covid e incapace di svecchiare un parco circolante che ha ormai un'età media di 12,5 anni – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Questa situazione pregiudica un sano rinnovo del parco veicolare che, da un lato, ridurrebbe in modo significativo le emissioni di CO2 e, dall'altro, darebbe nuova linfa occupazionale all'industria europea, oggi in costante perdita di posti di lavoro. Anche il tasso di adozione di veicoli alla spina, seppure in crescita, procede ancora troppo lentamente per colmare il gap accumulato negli anni.

E' dunque tempo di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda per veicoli a bassa o nulla emissione e con forte contenuto locale europeo. Troviamo incomprensibile che, ad un anno dalla pubblicazione del rapporto Draghi, si continui ad applaudire alle

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 45.565 +0,32%

FTSE 100 9.219 -0,40%

FTSE MIB 42.393 +0,10%

Germany DAX 24.078 +0,13%

Hang Seng Index* 25.198 -1,24%

Nasdaq 21.590 INV.

Nikkei 225 42.974 +1,07%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sue raccomandazioni senza che sia stata messa in campo alcuna misura concreta per il settore. In linea con quanto affermato ieri dai Presidenti di ACEA e CLEPA, chiediamo quindi che l'incontro del prossimo 12 settembre porti finalmente alle modifiche indispensabili alla sopravvivenza della nostra industria".

A luglio, **soltanto due dei cinque major market (incluso UK) realizzano una performance positiva**, con un rialzo a doppia cifra: +17,1% la Spagna, in continuità con la crescita registrata a luglio, e +11,1% la Germania, in recupero. Calano, invece, la Francia (-7,7%), l'Italia (-5,1%) e il Regno Unito (-5%). Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio risultano in crescita sia le auto BEV (+33,6%, con il 17,2% di quota) che le ibride plug-in (+52,3% con il 10,3% di quota) e le ibride tradizionali (+11,1%, con il 34,3% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 669.919 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 27,5% di quota.

Se consideriamo i soli 5 major market, **le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 186.742 unità a luglio, in aumento del 44,1% e con una quota del 25,3% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.** In Italia, i volumi totalizzati a luglio 2025 si attestano a 118.583 unità (-5,1%). Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 973.755 unità, con un calo del 3,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Secondo i dati ISTAT, a luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,4% su base mensile e dell'1,7% su luglio 2024 (come nel mese precedente). **La stabilità del tasso di variazione tendenziale dell'indice generale deriva da andamenti differenziati:** accelerano i prezzi dei Beni alimentari non lavorati (da +4,2% a +5,1%), dei Beni alimentari lavorati (da +2,7% a +2,8%), dei Servizi vari (da +1,6% a +2,2%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,9% a +3,3%); decelerano i prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +22,6% a +17,1%) e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,2% a +2,7%); si accentua la flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -4,2% a -5,2%). Nell'ambito di quest'ultimi, infatti, rimangono su valori nettamente negativi i tassi tendenziali di variazione dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -7,2% a -6,9%), del Gasolio per riscaldamento (da -8,3% a -6,1%), del Gasolio per mezzi di trasporto (da -5,3% a -4,3%; +3,1% su giugno), del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -4,7% a -4,0%) e della Benzina (da -7,5% a -6,8%; +1,2% su giugno).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono luglio in calo del 22,3%, con una quota di mercato del 23,5%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 17,8% (25,8% di quota) e continua il trend negativo delle auto diesel (-31,6% e 10,1% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 56,6% del mercato di luglio, mentre

EUR	USD
1	1,16
EURO	
DOLLARO USA	
IMPORTO	
1	
CALCOLA	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita sia nel mese (+14%) che nel cumulato (+14,7%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 5,4% nel mese, con una quota di mercato del 44,3%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 9,4%, con una market share del 44,2%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili aumentano del 61,7% nel mese (quota di mercato: 12,4%) e del 43,4% nel cumulato (con market share al 10,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% e aumentano del 37,6% nel mese. **In crescita anche le ibride plug-in: +83,2%**, con il 7,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato dei sette mesi, sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente, +29% (quota: 5,2%) e +60,3% (quota: 5,5%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (-15,3% su luglio 2024). Nel cumulato, le autovetture Gpl risultano in calo del 5,4% (quota: 9,2%) e considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo del 6,6%.

La **Spagna** totalizza 98.337 immatricolazioni a luglio 2025, il 17,1% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi sette mesi del 2025, il mercato risulta in crescita del 14,3%, con 708.139 unità immatricolate. L'Associazione spagnola dell'**automotive ANFAC** fa notare che **luglio è stato il quinto mese consecutivo** in cui si sono raggiunte circa 100.000 immatricolazioni, un dato che avvicina all'obiettivo di chiudere l'anno con circa 1,1 milioni di autovetture nuove vendute. Sarebbe auspicabile che questa tendenza al rialzo, con una crescita a doppia cifra, si mantenesse fino alla fine dell'anno. ANFAC sottolinea, inoltre, che i privati e le aziende hanno registrato aumenti significativi rispetto a luglio 2024, configurandosi come segmenti chiave per trainare il mercato e rinnovare il parco auto, che è uno dei più obsoleti d'Europa.

Dare continuità ai programmi di sostegno alla domanda e, soprattutto, rafforzare la fiducia dei consumatori evitando di generare confusione nel mercato, sono gli aspetti necessari per continuare a crescere e avvicinarsi ai livelli pre-COVID.

Le **autovetture a benzina rappresentano il 28,6% del mercato di luglio** (-13,7% rispetto a luglio 2024). Le vetture ibride non ricaricabili rappresentano invece il 40,7% del mercato mensile (+15,9%). Le autovetture diesel sono il 5,3% del mercato di luglio (ma diminuiscono del 38,6% rispetto al settimo mese del 2024), mentre **le elettriche pesano per l'8,8% del mercato nel mese**, con una variazione positiva del 127,1% rispetto a luglio 2024. Le ibride plug-in hanno una quota del 12,5% nel mese (+178,8%) e le auto a gas pesano per il 4% del mercato, con un rialzo del 154,8%. Nel cumulato, le auto a benzina calano del 12,6%, con una quota del 30,6% e anche le vetture diesel registrano un ribasso del 38%. **Crescono, invece, del 94,5% le PHEV, con quota del 9,7%**. Anche tutte le altre alimentazioni risultano in aumento: le BEV, che registrano +89,6%, rappresentano il 7,8% del mercato, che è per il 41,5% formato da ibride non ricaricabili (+30,2%), e, infine, per il 4,9% da

vetture a gas (+91,3%).

Le emissioni medie di CO₂ nel mese di luglio scendono a 102,1 g/km (-13,8%). Nel cumulato, si attestano in media a 106,7 g/km e rispetto al 2024 calano del 9,4%. In Francia, a luglio 2025, si registrano 116.377 nuove immatricolazioni, in calo del 7,7% rispetto a luglio 2024. **Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 958.581, con una flessione tendenziale del 7,9%.**

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-28,3%) e si annullano le vendite di vetture a bioetanolo (-100%). **In flessione anche le benzina, del 33,4%.** Le PHEV calano dell'8,2%, mentre le ibride tradizionali aumentano del 7,5%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 16,8%, mentre 12 mesi fa detenevano il 13,5%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 41% e detengono una quota del 5%, mentre le elettriche (quota del 17,5%) calano del 4,5% e le PHEV (quota del 6%) diminuiscono del 30,5%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a luglio 264.802 unità, in crescita dell'11,1%. Nei primi sette mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 1.667.591, con una variazione negativa del 2,5% rispetto a gennaio-luglio 2024 (-24% rispetto allo stesso periodo del 2019). Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a luglio 2025 gli ordini domestici sono risultati in crescita del 2%. Dal punto di vista delle alimentazioni, a luglio le auto ibride (+28,2% nel mese) rappresentano il 38,7% del mercato; di queste il 10,3% sono ibride plug-in (+83,6%). Con una quota del 18,4%, le auto elettriche (BEV) registrano una crescita del 58% nel mese.

Il mercato inglese, infine, a luglio totalizza 140.154 nuove autovetture immatricolate, con un calo del 5% rispetto allo stesso mese dello scorso anno; si tratta del risultato mensile più debole dal 2022 e inferiore di circa il 10,8% rispetto ai livelli pre-Covid. Nei primi sette mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.182.373 unità, il 2,4% in più rispetto a gennaio-luglio 2024. L'Associazione inglese dell'automotive SMMT evidenzia come il **calo registrato a luglio confermi ancora una volta la fragilità del mercato delle auto nuove di fronte ai fattori esterni e l'urgente necessità di garantire maggiore certezza ai consumatori.** La definizione dei modelli che possono accedere ai nuovi incentivi per i veicoli elettrici, insieme agli interessanti sconti offerti dai produttori su un'ampia gamma di nuove auto, dovrebbe inviare un segnale forte agli acquirenti: questo è il momento giusto per cambiare vettura. Una simile spinta potrebbe tradursi in un aumento della domanda sia nel resto dell'anno che nel prossimo, con vantaggi per il settore, per i consumatori e per gli obiettivi ambientali di decarbonizzazione.

Nel mese, **le immatricolazioni delle flotte sono calate (-6,5%),** mentre aumentano quelle delle vetture intestate ai privati (+10,4%). Le immatricolazioni delle auto intestate a società, invece, diminuiscono del 3,2%. Prosegue il trend positivo per i veicoli elettrici (+9,1%, con una quota del

21,3%) nel mese di luglio. Anche le auto ibride plug-in (PHEV) hanno segnato una crescita (+33%), con una quota del 12,5%, superiore a quella dello scorso anno (8,9%). Nel cumulato dei sette mesi, le BEV sono cresciute del 31% e le PHEV del 31,5%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,9%, con quota al 5,7%), mentre le auto a benzina registrano volumi inferiori del 14,7% rispetto allo scorso luglio, attestandosi su una quota di mercato del 47,3%. Nei primi sette mesi dell'anno, le auto diesel calano del 10,9% (quota del 5,6%) e le auto a benzina del 10,1% (quota del 48,3%).

powered by **teleborsa**

la Repubblica

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

[Abbonati](#)

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | DII VenerdÃ~Robinson



PREMIUM INSTALLER
SOLAX POWER



Unisciti alla rete degli
installatori certificati Solax

ADERISCI SUBITO!

Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili
Inform · Act · Share

Abbonati

Accedi



Riforma

Energia

Meteo

Protezione Civile

Green Building

Modelli

Agrifood

Clima e Ambiente

Partner

Magazine

Eventi

Mercato dell'auto in crescita a luglio: Italia resta il 3° mercato in Ue

Paolo Traversi • 28 Agosto 2025 • Tempo di lettura: 3 minuti

Ag. SHARE

Il Rapporto mensile sull'andamento del mercato internazionale delle autovetture di ANFIA

Advisory e Consulenza

Share

Agenzia di Comunicazione



About

About Us

Podcast



Careers

Abbonamenti Premium



Accedi



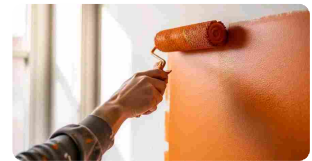
Immagine creata con IA

Un mese di luglio ricco per il settore vendite delle auto in UE+EFTA+UK. Le immatricolazioni sono **1.085.356** e la **percentuale di crescita è del 5,9%**. Nell'UE14 allargata all'EFTA/UK il mercato del mese risulta anch'esso in crescita del 4,3%, insieme al mercato UE dei nuovi membri: la variazione ammonta a **+18,8%**, secondo il consueto **Rapporto di ANFIA**.

INDICE DEI CONTENUTI

1. Paesi top in UE
2. Brand più forti sul mercato
3. Immatricolazione per alimentazione

Consigliati



BUILDING

Pittura al grafene al posto del riscaldamento: l'innovazione che taglia il 40% dei consumi

La Redazione • 31 Luglio 2025

COMUNITÀ ENERGETICHE RINNOVABILI

Bonus CER 40%, approvate le nuove regole operative e l'avviso pubblico

Stefania Del Bianco • 18 Luglio 2025

EFFICIENZA ENERGETICA

Decreto Certificati Bianchi 2025, c'è la firma del Ministro

La Redazione • 10 Luglio 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

4. Focus Italia

Paesi top in UE

Il paese europeo con il risultato migliore è la **Germania con il 24,4% di quota mercato**. A seguire **Regno Unito, Italia che detiene il 10,9% di quota mercato, (anche se perde il 5,1% rispetto al 2024) poi Francia e Spagna**. Questi paesi che rappresentano il major market hanno una **quota pari al 68%** del mercato totale nel mese. Ma guardando ai dati nel loro complesso si registra un calo del 2,3% rispetto all'anno scorso.

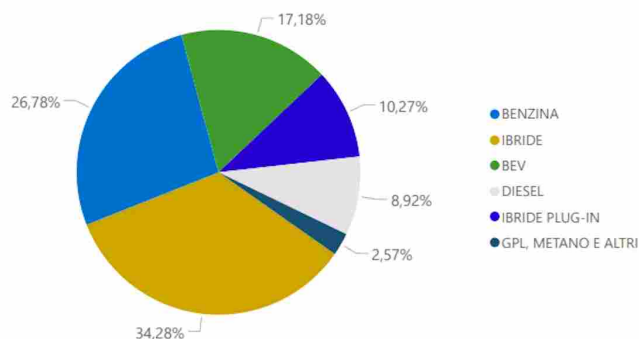
Brand più forti sul mercato

Il **Gruppo Volkswagen** è al primo posto tra i brand con una quota di mercato del 28,2%, seguito dal **Gruppo Stellantis** che nel mese di luglio ha venduto oltre 141mila unità e rappresenta il **14,5% del mercato europeo allargato a EFTA e UK**, ma rispetto al 2024 ha perso 1 punto percentuale. Il **Gruppo Renault** è terzo, e ha una quota del 9,6% e volumi in crescita, quasi diecimila unità, rispetto a luglio 2024. In ordine di quote di mercato gli altri brand che seguono sono:

- Hyundai Group con 8%
- BMW Group con 7,2%
- Toyota Group con 7%
- Mercedes-Benz con 4,9%
- Ford con 3,3%
- Volvo con 2,5%
- Cars Nissan con 2,4%

Immatricolazione per alimentazione

Guardando al dettaglio delle alimentazioni nel mese di luglio 2025, a brillare sono ancora una volta le ibride plug-in (+52,3%), seguite dalle BEV (+33,6%) e ibride (+11,1%). In aumento anche le GPL e Metano (+4,6%). Invece prosegue il calo di benzina -13,9% e diesel che registrano un calo del 14,4%.



Infatti le immatricolazioni di modelli elettrificati registrano le seguenti quote di mercato:

- 28,7% per le ricaricabili (di cui il 17,2% elettriche e 10,3% PHEV)
- 34,3% per le ibride tradizionali.

In Evidenza



AUTOMOTIVE

Mercato auto usate: boom ibride ed elettriche a giugno 2025

Paolo Traversi • 27 Agosto 2025

AUTOMOTIVE

Produttori e fornitori di auto scrivono all'UE: "Impossibile fermare produzione a motore..."

Paolo Traversi • 27 Agosto 2025

AUTOMOTIVE

Veicoli elettrici riducono l'inquinamento da CO2 rispetto alle auto a motore. Ne...

Paolo Traversi • 26 Agosto 2025

AUTOMOTIVE

Top 7 auto elettriche più economiche con bonus statale

Paolo Traversi • 26 Agosto 2025

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

Nome

Cognome

Email aziendale

Accetto la [Privacy Policy](#).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[Iscriviti](#)

Nel complesso, sono state immatricolate **669.919 vetture ibride ed elettriche**, che rappresentano insieme il **63% del mercato**. Le vetture alimentate a benzina hanno una quota minore di 6,1 punti percentuali rispetto a 12 mesi fa, mentre le diesel perdono il 2,1% di market share: sono rispettivamente il 26,8% e l'8,9% del mercato europeo.

Focus Italia

Nel mese di luglio, sono state immatricolate circa 119mila autovetture, **in calo del -5,1% rispetto allo stesso mese del 2024**. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a **benzina chiudono luglio in calo del -22,3%**, con una quota di mercato del 23,5%. **In flessione anche le autovetture diesel** (-27,4% su luglio 2024), con una market share del 9,8%.

Le autovetture elettrificate **rappresentano il 56,6% del mercato di luglio**, mentre nel cumulato il 54,9%, con volumi in crescita nel mese (+14,0%) e in aumento nel cumulato (+14,7%).

- ibride mild e full incrementano del **5,4%** nel mese, con una quota di mercato del 44,3%,
- le auto elettriche hanno quota del **4,9%** e aumentano del **37,6%** nel mese.
- In aumento anche le ibride plug-in: +83,2%, con il 7,4% di quota del mercato.

2025.07_Focus_UE_Mercati_Internazionali [Download](#)

MOBILITÀ AUTOMOTIVE



About Author / Paolo Traversi

Paolo Traversi ha iniziato il suo percorso da giornalista nel 2004, come redattore del network televisivo 7Gold, una palestra professionale incredibile in cui è diventato giornalista professionista, realizzando servizi tv, dalla cronaca alla cultura, e collaborando a programmi e talk condotti da professionisti quali Aldo Biscardi, Alessandro Milan, David Parenzo. In parallelo all'esperienza televisiva, ha iniziato a scrivere per Il Messaggero web, all'epoca guidato da Davide Desario (attuale direttore di Adn Kronos) e poi a scrivere di scienza, tecnologia e cultura anche per l'edizione cartacea. La passione per la scrittura e la scienza, lo ha portato a collaborare con la "storica" rubrica TuttoScienze de La Stampa, con interviste a scienziati italiani ed internazionali. Dalla scienza alla sostenibilità, con la collaborazione con Green&Blue di Repubblica. Per Rinnovabili scrive quotidianamente e con grande entusiasmo di mobilità elettrica, realizza test drive delle auto e video per le pagine social.

[PRECEDENTE](#)

Al via la revisione del Testo Unico Edilizia: meno burocrazie e più coerenza

La Redazione • 28 Agosto 2025

Esplora



Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

Home / News / Auto, mercato europeo a crescita zero tra gennaio ...

Auto, mercato europeo a crescita zero tra gennaio e luglio 2025

Vavassori (Anfia): «Avviare revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione Ue»

28 agosto 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui,

ARTICOLI SIMILI

26 agosto 2025

ACCIAIO VERDE IN INDIA: DOMANDA A 4,49 MILIONI DI TONNELLATE ENTRO IL 2030

Secondo un rapporto EY-Parthenon con WWF e CII-GBC, edilizia, infrastrutture e automotive guideranno la crescita

di Sarah Falsone

25 agosto 2025

ARCELORMITTAL CALVERT SCEGLIE SMS PER L'AMMODERNAMENTO DEL LAMINATOIO

Nuovo sistema di riscaldamento Elotherm e sistema di automazione X-Pact

di Sarah Falsone

25 agosto 2025

JSP MODERNIZZA IL LAMINATOIO DI ANGUL CON PRIMETALS

Sara il primo impianto in India con automazione avanzata. Avvio nel primo trimestre 2026

di Sarah Falsone

8 agosto 2025

AUTO: CRESCE LA PREOCCUPAZIONE DELLE CASE PER I DAZI USA

I bilanci e le previsioni dei principali gruppi internazionali evidenziano gli impatti delle misure statunitensi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

di Federico Fusca

28 agosto 2025

AUTO, MERCATO EUROPEO A CRESCITA ZERO TRA GENNAIO E LUGLIO 2025

Vavassori (Anfia): «Avviare revisione seria, concreta e pragmatica della strategia di decarbonizzazione Ue»

di Federico Fusca

Altre News

met.legnanese

MERCATI

27 agosto 2025

TONDO: SETTIMANA ANCORA TRANQUILLA

Offerte di prezzo comprese per lo più tra i 300 e i 320 €/t base partenza

7 agosto 2025

FERROLEGHE: IN RIALZO TUNGSTENO E MOLIBDENO

In generale, domanda sottotono per via dell'avvicinarsi delle fermate estive

7 agosto 2025

PIANI INOX: QUOTAZIONI IN LEGGERA RIDUZIONE

La domanda rimane contenuta. Prospettive diverse per l'autunno

Bramme: rialzi in corso

7 agosto 2025

BRAMME: RIALZI IN CORSO

Il mercato tiene

6 agosto 2025

LINGOTTI: DOMANDA RIMANDATA A DOPO L'ESTATE

Rincarì di molibdeno e tungsteno potrebbero portare ad aumenti per alcuni segmenti a settembre

26 agosto 2025

ACCIAIO VERDE IN INDIA: DOMANDA A 4,49 MILIONI DI TONNELLATE ENTRO IL 2030

Secondo un rapporto EY-Parthenon con WWF e CII-GBC, edilizia, infrastrutture e automotive guideranno la crescita

di Sarah Falsone



25 agosto 2025

ARCELORMITTAL CALVERT SCEGLIE SMS PER L'AMMODERNAMENTO DEL LAMINATOIO

Nuovo sistema di riscaldamento induttivo Elotherm e sistema di automazione X-Pact

di Sarah Falsone



25 agosto 2025

JSP MODERNIZZA IL LAMINATOIO DI ANGUL CON PRIMETALS

Sara il primo impianto in India con automazione avanzata. Avvio nel primo trimestre 2026

di Sarah Falsone



8 agosto 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849