



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 29 luglio al 4 agosto

Torino, 6 agosto 2025

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
6	Il Giornale dei Veicoli Commerciali	01/06/2025	<i>ANFIA Sezione "Allestimenti su veicoli industriali"</i>	3
	Ilgazzettino.it	28/07/2025	<i>Produttori auto europei: bene certezza su dazi, ma effetti negativi per Ue-Usa</i>	4
	Geagency.it	29/07/2025	<i>Dazi, Vavassori (Anfia): Non c'erano alternative, ora via tariffe interne</i>	6
	Euroborsa.it	29/07/2025	<i>ANFIA: primo semestre 2025 in forte contrazione per veicoli commerciali leggeri (-11,7%) e autocarri</i>	7
8/9	La Repubblica	29/07/2025	<i>Dossier Dal vino ai farmaci i rischi per il made in Italy Il rebus delle esenzioni (R.Ri.)</i>	8
6	La Stampa	29/07/2025	<i>Int. a R.Vavassori: Vavassori: "Via i dazi interni Purtroppo non avevamo alternative a questo accordo" (C.Lui.)</i>	13
31+36	La Stampa - Ed. Torino	29/07/2025	<i>I dazi costeranno 1 miliardo di export alle imprese L'auto tira il fiato (L.Di Paco)</i>	14
4	Il Secolo XIX	29/07/2025	<i>I timori dei produttori di auto "L'impatto restera' pesante"</i>	17
6/7	Avvenire	29/07/2025	<i>Int. a R.Vavassori: "Oggi l'Europa si scopre debole: per l'auto il futuro resta in bilico" (P.Alfieri)</i>	18
4	L'Eco di Bergamo	29/07/2025	<i>"L'impatto rimane pesante" Il settore auto vuole i dettagli</i>	21
3	La Sicilia	29/07/2025	<i>Auto, ok certezze ma impatto pesante Allarme Coldiretti, penalizzato il vino</i>	22
	Corriere.it	29/07/2025	<i>Dazi, dal vino ai farmaci e ai chip cosa puo' ancora cambiare</i>	23
	Motorionline.com	29/07/2025	<i>Mercato dei veicoli commerciali leggeri: -11,7% in Italia nel primo semestre 2025</i>	25
	Open.online	29/07/2025	<i>Dazi, che futuro c'e' per il Made in Italy? Dal vino ai farmaci, cosa deve fare ogni settore per sop</i>	28
	Quifinanza.it	29/07/2025	<i>Auto, con i dazi al 15% c'e' il rischio delocalizzazione per le aziende Ue</i>	29
	Trasporti-Italia.com	29/07/2025	<i>ANFIA: nasce la nuova sezione allestimenti per le imprese di allestimento veicoli speciali</i>	31
	Teleborsa.it	30/07/2025	<i>Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus</i>	35
9	Corriere della Sera	30/07/2025	<i>Dal vino ai farmaci, cosa puo' cambiare (C.Voltattorni)</i>	36
	Autobusweb.com	30/07/2025	<i>Mercato autobus Europa 1° semestre 2025: immatricolazioni +4,1% a quota 24.695. Il 66% delle nuove t</i>	40
	IlsecoloXIX.it	30/07/2025	<i>Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus</i>	42
	Lastampa.it	30/07/2025	<i>Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus</i>	43
	Pullmanweb.it	30/07/2025	<i>Nell'area Ue-Efta-Uk le vendite degli autobus in crescita del 4,1</i>	44
	Repubblica.it	30/07/2025	<i>Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus</i>	46
	Rinnovabili.it	30/07/2025	<i>Veicoli commerciali, bus e camion: come sta andando il mercato europeo?</i>	47
	Rottadeitrasporti.it	30/07/2025	<i>Focus ANFIA su veicoli commerciali e industriali in Italia nel primo semestre 2025</i>	50
	Trasporti-Italia.com	30/07/2025	<i>Mercato autobus Europa: quasi 25mila immatricolazioni nel primo semestre 2025</i>	52
	VieTrasportiWeb.com	30/07/2025	<i>ANFIA mercato autocarri, rimorchi e autobus, giugno negativo</i>	55
	Borsaitaliana.it	31/07/2025	<i>Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"</i>	58
	Teleborsa.it	31/07/2025	<i>Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"</i>	60
	IlsecoloXIX.it	31/07/2025	<i>Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"</i>	62
	Lastampa.it	31/07/2025	<i>Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"</i>	63
	Notiziariovi.com	31/07/2025	<i>Aftermarket truck: primo semestre 2025 da record. I dati del Barometro di Anfia</i>	65
	Repubblica.it	31/07/2025	<i>Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"</i>	67

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	RivistaTir.it	31/07/2025	<i>Aftermarket truck: mercato in crescita nel primo semestre 2025</i>	68
	Trasporti-Italia.com	31/07/2025	<i>Ricambi camion: com'e' cambiato il mercato nel 2025</i>	69
	Vadoetornoweb.com	31/07/2025	<i>Mercato camion e van, si chiudono sei mesi difficili a livello europeo: lanalisi dei dati ACEA</i>	72

ANFIA Sezione “Allestimenti su veicoli industriali”

All'interno del Gruppo Costruttori ANFIA (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) si è costituita in maggio la nuova sezione “Allestimenti su veicoli industriali”, che risponde all'esigenza, manifestata da tempo dagli allestitori, di ottenere un riconoscimento professionale. Andrea Perone (Officine Cristallo) è stato nominato alla presidenza per il quadriennio 2025-2028, coadiuvato dai due vice Gianmarco Marauta (Gruca) e Antonio Carra (Officine Carra). La sezione accoglie tutte le imprese che si occupano di allestimento di mezzi industriali in un'ottica di collaborazione reciproca, scambio di informazioni e condivisione di possibili soluzioni alle problematiche e alle sfide del settore. Attualmente ne fanno parte 16 imprese, ma si prevede un rapido allargamento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



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

condividi l'articolo



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

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

ECONOMIA



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



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



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



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

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



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



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



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

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



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



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



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

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



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



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



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dazi, Vavassori (Anfia): Non c'erano alternative, ora via tariffe interne

29 Luglio 2025

“Su questo accordo un giudizio duplice. I governi europei mediamente sono soddisfatti, consapevoli che probabilmente il punto di atterraggio non poteva essere più favorevole. Le Confindustrie lo ritengono un risultato che porterà danno. Ma questo è il gioco di forza che abbiamo dovuto accettare”. Così Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. Come riporta La Stampa, Vavassori aggiunge: “I dazi restano una bastonata ma chi si lamenta che siamo stati trattati peggio del Regno Unito dimentica semplicemente che la bilancia commerciale che gli Usa hanno con l'Ue è molto più sbilanciata a nostro favore. Bisogna guardare alle cifre, non solo recriminare”. E ancora: “Il prossimo incontro tra la presidente von der Leyen e l'industria automobilistica è previsto per il 12 agosto. E sul tavolo c'è anche un'altra richiesta: eliminare i dazi interni partendo da quello sull'importazione dell'alluminio primario che è del 6%. «È una norma di oltre 20 anni fa – conclude Vavassori – che ora non ha più senso perché ormai non è quasi più prodotto in Ue e dobbiamo comprarne all'estero l'85%”.

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

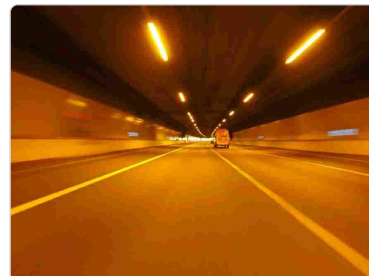
Ti potrebbe interessare anche

Dazi, Trump: +10% tariffe ai Paesi allineati a politiche dei Brics

07 Luglio 2025

ANFIA: primo semestre 2025 in forte contrazione per veicoli commerciali leggeri (-11,7%) e autocarri

Il mercato italiano dei veicoli commerciali e industriali ha chiuso il primo semestre del 2025 con una decisa decelerazione, evidenziando una contrazione diffusa nella maggior parte dei segmenti. I dati, resi noti dall'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) nel suo recente "Focus Italia", rivelano un quadro con poche eccezioni positive. ANFIA: primo semestre 2025 in forte contrazione per veicoli commerciali leggeri Il settore dei veicoli commerciali leggeri (LCV) ha accusato un duro colpo, registrando quasi 99.000 immatricolazioni nei primi sei mesi del 2025, un calo dell'11,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



In particolare, il secondo trimestre ha mostrato una persistente debolezza, con aprile che ha segnato un -7,7%, maggio un -11% e giugno un -5,8%. Questo andamento suggerisce una difficoltà di ripresa per il comparto. Anche il segmento degli autocarri pesanti ha registrato una significativa battuta d'arresto. Nei primi sei mesi del 2025, le immatricolazioni si sono fermate a 14.535 unità, segnando una flessione del 13,3%. Dopo un aprile relativamente stabile (-0,3%), i mesi di maggio e giugno hanno visto le diminuzioni più marcate, con rispettivamente un -18,8% e un impressionante -26,1%, indicando una chiara frenata negli acquisti di mezzi pesanti. In netta controtendenza rispetto agli altri comparti, il mercato dei veicoli trainati con massa totale superiore a 3.500 kg ha rappresentato l'unica nota positiva. Questo segmento ha registrato una crescita del 7,8%, totalizzando 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati nel primo semestre. Aprile ha visto un +15,3%, seguito da un vigoroso +30,5% a maggio. Tuttavia, giugno ha mostrato un leggero rallentamento, chiudendo con un -9,3%. Il settore degli autobus oltre 3,5 tonnellate ha subito un crollo drastico, con una diminuzione complessiva del 25% nel primo semestre del 2025. Questo forte decremento è attribuibile principalmente all'esaurimento dei fondi pubblici destinati al settore, che ha avuto un impatto particolarmente severo negli ultimi mesi del trimestre: aprile ha registrato un -33%, maggio un -37,9% e giugno un allarmante -45,8%. La mancanza di incentivi ha chiaramente depresso la domanda in questo comparto.

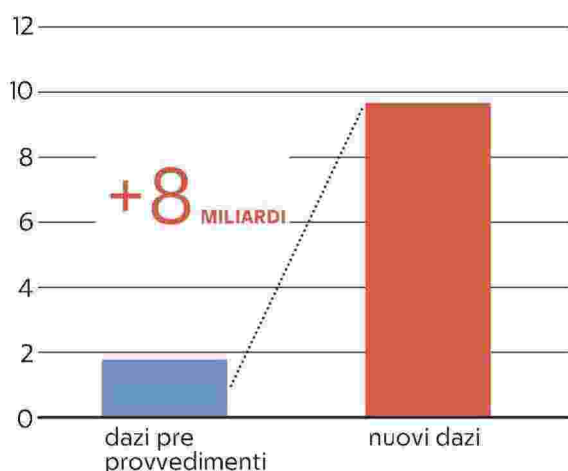
Dossier Dal vino ai farmaci i rischi per il made in Italy Il rebus delle esenzioni

Le eccellenze
nostrane sperano
nelle intese separate
o finiranno
fuori mercato
Siderurgia nel limbo
delle quote, mentre
l'auto si riprende

Continueranno gli americani a comprare la mozzarella di bufala se passerà da 45 a 60 euro al chilo? La domanda che si pongono i produttori campani ritorna, declinata per le varie forme di made in Italy, lungo il filo dei 67 miliardi di export che lega le filiere tricolori al mercato a stelle e strisce. Il 15% secco di balzello si traduce, calcola Prometeia, in un +8 miliardi da versare alle dogane americane per far entrare i prodotti italiani. Da lì, rischia di propagarsi un rincaro sui listini di vendita e sale quindi il timore di finire fuori mercato in favore di altre forniture più convenienti. Meccanica, alimentari e bevande, sistema moda, auto e moto, metallurgia: questi i comparti per i quali si prospetta il conto più salato. La Confindustria è arrivata a pronosticare, compreso l'effetto della svalutazione del dollaro, una perdita di 22,6 miliardi di export, solo in parte compensabili (per 10 miliardi) su nuovi sbocchi. Tanto resta da chiarire. Molti si aggrappano alle esenzioni, quelle che il ministro Tajani auspica di ottenere per farmaceutica e vino: lo "zero per zero" che per ora si limita ad alcuni prodotti strategici come aeromobili e componenti, macchinari per semiconduttori, alcuni chimici. Alluminio e acciaio restano nel limbo di un'attuale imposizione al 50%, sperando di spuntare di meglio. Il farmaceutico rimane sospeso tra la Casa Bianca, che annovera il settore tra quelli sottoposti al 15% (costo: 2,5 miliardi per Farmindustria) e le fonti Ue che lo vogliono ancora esente, in attesa di concludere le trattative. Come accade sui mercati finanziari, anche le associazioni di settore aggiustano il tiro: dalla sensazione dello "scampato pericolo" alla unanime richiesta di sussidi e misure compensative, il passo è breve.

IL CONTO DEI DAZI AL 15%

Dazi fronteggiati sul mercato USA dall'Italia
(mld di euro, totale)



Elaborazioni Prometeia su dati ITC

Dazi fronteggiati sul mercato USA dall'Italia
(mld di euro, manufatti)



AGROALIMENTARE

Il conto per il settore sarà di 1,2 miliardi

Gli Usa sono stati il secondo mercato di sbocco dell'agroalimentare italiano, nel 2024, con quasi 8 miliardi di euro di vendite: l'11,4% dell'export totale, dietro la sola Germania e davanti alla Francia. Oltre al vino, le voci che pesano maggiormente, secondo Confagricoltura, sono Cereali, riso e derivati (1,25 miliardi, di cui 670 milioni di pasta), mentre i formaggi "valgono" quasi mezzo miliardo e oli e grassi arrivano al



miliardo, quasi tutto olio d'oliva. Ora la Cia teme che questo venga sostituito con quello di Turchia, Sud America o Tunisia. «Più che un accordo sembra una resa», commenta laconico il

presidente Cristiano Fini. Difficile dare stime puntuali degli impatti: per avere un ordine di grandezza, la Confagricoltura calcolava un conto da 1,5 miliardi nell'ipotesi di un dazio del 20%, coerente con il dazio teorico che Unimpresa vede a 1,2 miliardi nel caso del 15%. Determinanti saranno le eventuali esenzioni, così come il posizionamento dei prodotti. Il Parmigiano, che manda negli Usa il 23% del suo export, già subiva un'imposizione del 15 per cento: il punto di caduta non è da disdegnare e il mercato "premium" da conquistare è ampio. I produttori di salumi vedono invece rompersi un trend di crescita del 20%, l'anno scorso, e di perdere 25 milioni.

— RA.RI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALCOL

Dalla cantina al ristorante il prezzo medio sarà 60 euro

«Come produttori abbiamo già un dazio naturale che è il cambiamento climatico. Speriamo che le istituzioni lottino per evitarci questo 15% ulteriore, con le esenzioni». Parla Massimo Romani, ad di Argea, gruppo del vino da 465 milioni di fatturato, per il 27% realizzato in Nord America. L'export del vino italiano negli Usa vale quasi 2 miliardi. Come si affronta il dazio di Trump? «Troppo per assorbirlo



tutto negli Usa. Serve il lavoro di una filiera che è lunga: noi produttori qui, risparmiando anche su vetro e imballaggi. Ma anche importatori, distributori e retailer lì. Il rincaro non può

arrivare allo scaffale: rischiamo di perdere i consumatori Usa, reduci da anni di iper-inflazione». Per l'Unione italiana vini, a inizio anno una bottiglia che usciva dalla cantina a 5 euro finiva allo scaffale a 11,5 dollari; tra dazi e svalutazione del dollaro, salirà a 15 dollari (+186%) e al ristorante la stessa bottiglia ne costerà 60. I bianchi trentini e friulani, i rossi toscani e piemontesi rischiano di lasciare, come teme la Cia, il campo libero «al Malbec argentino, allo Shiraz australiano fino al Merlot cileno». Il Brunello teme di "bruciare" 3 milioni di bottiglie. Lamberto Frescobaldi, presidente Uiv, fa di conto: «Con i dazi al 15%, il danno per le nostre imprese è di 317 milioni».

— RA.RI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AUTOMOTIVE

Costi extra per 650 milioni pagheranno soprattutto i tedeschi

Meglio avere un'aliquota al 15%, rispetto a un dazio di settore al 25%. È il ragionamento base che guida il settore dell'auto europea, ad iniziare dall'Acia, la sigla con sede a Bruxelles. Si tratta, però, di un'imposta considerata pesante, soprattutto su una filiera già in difficoltà. Tenendo ferma la cifra dell'export della Ue verso gli Stati Uniti nel 2024, 750 mila veicoli per un valore di 38,5 miliardi, vuol dire che gli extracosti da assorbire oscillano intorno ai 5 miliardi. Peseranno sui marchi tedeschi, in particolare BMW, Mercedes, Porsche e Audi, ma non solo. A



ruota gli altri gruppi della Ue, come Stellantis, che ha una delle sue gambe in Nord America e nel 2024 dall'Italia ha esportato circa 20 mila veicoli dei marchi Fiat, come la 500e prodotta a Mirafiori, Alfa Romeo, Dodge e Maserati negli Usa. Anche il lusso deve fare i conti e Ferrari a marzo

ha aumentato il listino fino al 10%. Il fattore dollaro debole, che incide per un altro 10%, non aiuta: «È come se fosse il 15% più il 10% - dice Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, sigla della componentistica italiana - i margini sono bassi, i contraccolpi sull'auto tedesca si sentono e i costruttori scaricheranno sulla filiera perché sarebbe inimmaginabile alzare i prezzi. Le esportazioni verso gli Usa valgono 4,5 miliardi, gli extracosti intorno ai 650 milioni».

— D.LON.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FARMACEUTICA

Prima la speranza dell'impatto zero poi l'amara sorpresa della tassa base

La buona notizia, per l'eccellente industria farmaceutica italiana, dura poche ore. Fino a ieri sera, sembrava che il settore sarebbe stato investito da dazi pari a zero, almeno in prima battuta. Poi, alle 22 e 25 ora italiana, la Casa Bianca diffonde una "scheda informativa" che spazza via ogni illusione. Con le auto, la componentistica delle auto e i semiconduttori, anche i farmaci italiani ed europei sono colpiti da dazi al 15%. Gli Usa lo decidono dopo un'indagine commerciale, ai sensi della Sezione 232 del Trade Expansion Act, che passerà allo storia come la più



veloce della storia. In questo quadro pesante, l'Ue sarebbe riuscita a strappare a Trump soltanto un impegno politico. I prelievi americani all'import resteranno al 15%, anche in caso di future revisioni degli accordi commerciali. E non è chiaro se almeno pochi "generici" siano esenti. Lo

scenario dei dazi al 15% non fa dormire sonni tranquilli a Marcello Cattani, presidente di Farmindustria. A suo parere, le gabelle rischiano di inceppare un meccanismo collaudato che vede gli Usa come massimo importatore al mondo di medicine e l'Europa come generoso fornitore. Mettere della sabbia nel meccanismo significa colpire i campioni comunitari del settore (Italia, Francia e Germania) a tutto vantaggio dell'industria cinese.

— A.FON.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MECCANICA

Rischiano le piccole imprese si spera nelle macchine utensili

Una forte ansia attanaglia, in queste ore, le aziende italiane della meccanica, che incassano ben due colpi. Al dollaro debole (il primo) si aggiungono ora i dazi al 15% che scaricheranno sul settore un peso economico importante. Le nostre imprese inviano verso gli Stati Uniti il 27% delle esportazioni totali per un valore di 18 miliardi di euro, annui. Un prelievo del 15%, come quello concordato dagli Usa e l'Ue in questi giorni, costerà quindi 2,7 miliardi. Nelle scorse ore, Simone Bettini ha confessato la sua preoccupazione: «Le aziende della



meccanica, per oltre il 90%, hanno dimensioni medie e piccole. Dunque mancano dei margini per assorbire quel 15%», ha spiegato il presidente di Federmeccanica. Anche in questo ambito partono intanto le preghiere perché le gabelle americane risparmino alcuni

ambiti e sottosettori più specifici. Ucimu, l'associazione dei costruttori italiani di robot e automazione, spera ad esempio che le macchine utensili per la lavorazione dei metalli siano esentate dalla tassazione. Sono beni di cui gli americani hanno una fame vorace. Mancano - questo è noto - di produttori locale capaci di soddisfare la domanda interna in settori che esigono massima qualità, come l'aeronautica e la difesa.

— A.FON.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ACCIAIO

Non si vuole toccare l'imposta al 50% concesso solo un sistema anti-Cina

Acciaio e alluminio restano gravati di un dazio al 50%, sebbene sia all'orizzonte l'introduzione di un sistema di quote in funzione anti-dumping cinese. Come funzionerà? Non è ancora chiaro, ma sarà legato alle quantità di materiale esportato negli Usa. Di fatto verrà introdotto un sistema di contingenti tariffari basato sui flussi commerciali storici: sotto una soglia, si applicheranno le normali tariffe dello Stato più favorito. Acciaio e alluminio sono un pallino di Trump, settori su cui il presidente non ha mai concesso nulla. A partire dal



12 marzo gli States hanno introdotto dazi del 25%, inclusi i prodotti derivati, da tutti i Paesi. Successivamente, dal 4 giugno, le tariffe sono state raddoppiate, portandole al 50%. E non c'è accordo che scalfisce questa quota. Quanto vuol dire per l'Italia? Nel 2024, l'Italia ha esportato

negli Stati Uniti alluminio per 1,8 miliardi di dollari, acciaio per 600 milioni di dollari e prodotti in ferro e acciaio per 1,5 miliardi di dollari. Non si tratta di una delle voci tra le più pesanti. L'America importa dal resto del mondo acciaio e alluminio per 110 miliardi di dollari. La metà dei beni acquistati viene da Canada, Cina e Messico, poi viene l'Europa e, tra i diversi Stati, in testa c'è la Germania.

— D.LON.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIA

Il peso del gas americano da dividere tra i paesi Ue

I nuovi dazi al 15% restano ancora un enigma, se riferiti al comparto energia. Da un lato, infatti, non sono attesi impatti in entrata, perché non ci sono produttori in Italia (forse nemmeno in Europa) tanto forti da esportare negli Usa, l'impatto ci sarà eccome, se si contano gli impegni a margine presi da Ursula von der Leyen con Donald Trump. L'Ue si è infatti impegnata a rilevare dagli Usa energia e chip per 750 miliardi di dollari nei prossimi 3 anni: misura decisiva per limitare al 15% le tariffe su alcuni settori chiave. Von der Leyen ha detto che i 750 miliardi saranno soprattutto acquisti di gas liquefatto

(Gnl) e combustibili nucleari, due prodotti di cui gli Usa sono ricchi e che dalla crisi 2021 stanno contribuendo a rimpiazzare il gas russo. Tuttavia, a parte il fatto che il Gnl Usa via nave costa ben più del gas russo via tubo, non esiste un "compratore unico" di energia nell'Ue: e il mercato del gas, benché connesso, è rifornito da singole aziende nel continente. Tra queste c'è l'Eni, un leader nella vendita di gas in Europa che non subirà l'impatto dei dazi, è da poco si è impegnata a comprare Gnl Usa da Venture Global: ma solo dal 2030, per vent'anni e per 2 miliardi di metri cubi l'anno. Un contratto del 16 luglio che non rientra nell'impegno dei 750 miliardi.

— A. GR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MODA

Marchi tricolori già in calo in bilico 500mila posti

Il made in Italy rischia di essere molto penalizzato dalle tariffe, che sommano il 15% dei dazi doganali a un crollo del dollaro di simili proporzioni. Se per l'alto di gamma che, ha margini superiori e marchi unici, l'aumento potrà essere gestito ribaltando l'aggravio sul prezzo dei listini, per calzature, pelletteria e tessuti il rischio è di mettere in crisi tante realtà che vivono di export: ovvero 40mila aziende e oltre mezzo



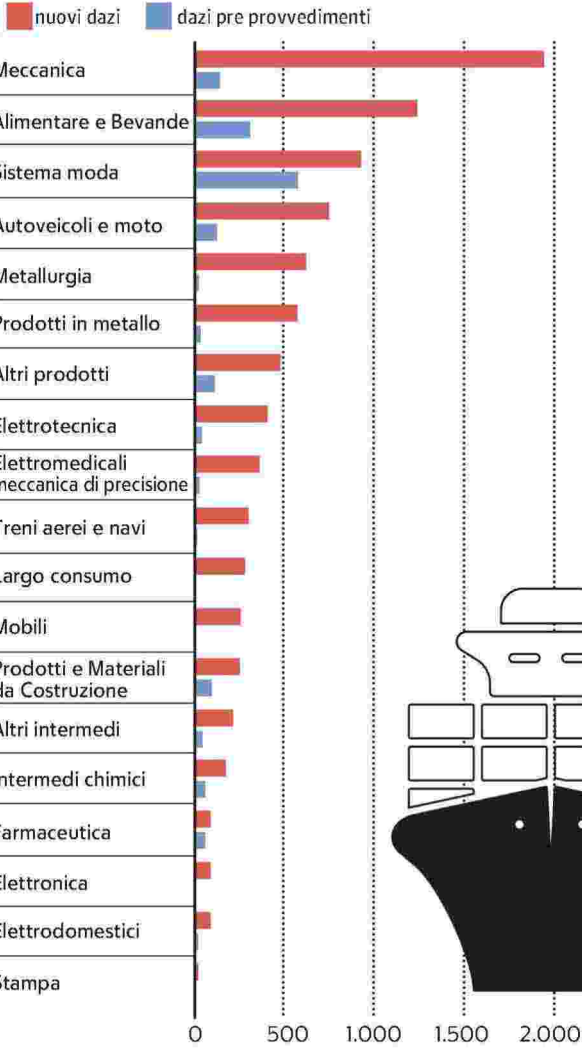
milione di addetti. Se molti marchi del lusso avevano già ritoccato i prezzi a inizio anno, altri come Cucinelli, Ferragamo, Moncler, Prada e Zegna non hanno escluso di poterlo fare in futuro. Gli Stati Uniti, anche per le aziende di lusso, sono da sempre il primo mercato di sbocco. La quota dell'export verso gli Usa del settore è al 17% pari a 11 miliardi di controvalore, con un dazio teorico di 1,65 miliardi. Senza contare che per Confindustria Moda, l'export nei primi 4 mesi è già calato del 3,3%, proprio per paura dei dazi e per un calo anche degli ordini provenienti dall'Asia. Per la filiera produttiva, che da anni soffre un calo dei volumi, le tariffe sono un costo enorme. Non a caso da anni le concerie e le aziende dei tessuti, sono costrette a cedere il controllo ai grandi marchi globali (spesso francesi) per garantire la produzione e i posti di lavoro.

— S.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONTO DEI DAZI POST ACCORDO

Dazi fronteggiati sul mercato USA dall'Italia (mln di euro)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto

Vavassori: "Via i dazi interni Purtroppo non avevamo alternative a questo accordo"

Il presidente di Anfia: "Siamo soddisfatti a metà"

«**S**u questo accordo un giudizio duplice. I governi europei mediamente sono soddisfatti, consapevoli che probabilmente il punto di atterraggio non poteva essere più favorevole. Le Confindustrie lo ritengono un risultato che porterà danno. Ma questo è il gioco di forza che abbiamo dovuto accettare». Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, è soddisfatto a metà. La constatazione di partenza è che «non avendo leve negoziali più forti, è chiaro che dobbiamo lavorare adesso con quello che abbiamo ottenuto»: per il settore automotive si passa da un 27,5% (che è la somma del 2,5 preesistente più il 25% imposto da maggio) al 15%. Non solo, nell'intesa è previsto che viene ridotto il dazio europeo, ora al 10% su tutti i veicoli extra Ue, nel caso degli Stati Uniti al 2,5%. Facilitando così l'importazione in Europa di veicoli prodotti negli Stati Uniti anche da case europee come Stellantis.

«I dazi restano una bastonata ma chi si lamenta che siamo stati trattati peggio del Regno Unito dimentica semplicemente che la bilancia commerciale che gli Usa hanno con l'Ue è molto più sbilanciata a nostro favore. Bisogna guardare alle cifre, non solo recriminare» aggiunge Vavassori. Perplexità sono state espresse anche dall'Acea che sottolinea come l'accordo rappresenti «un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi» ma, sottolinea il direttore generale, Si-



“

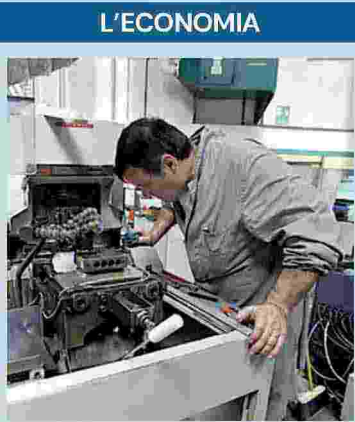
Roberto Vavassori
Presidente dell'Anfia

Non si può
recriminare troppo la
bilancia commerciale
che gli Usa hanno
con l'Ue è sbilanciata
a nostro favore

grid de Vries, «gli Usa manterranno dazi più elevati su auto e componenti e ciò continuerà ad avere un impatto negativo non solo per l'industria dell'Ue, ma anche per quella statunitense».

Per i componentisti ora bisogna spingere l'Ue a cambiare le norme sull'elettrico. «Da un lato i cinesi provano a invadere il mercato europeo e dall'altro gli Usa alzano barriere, rendendoci più difficile l'accesso al loro mercato. Allora, noi abbiamo un compito a casa molto importante da fare: incentivare il ricambio del parco auto circolante» dice Vavassori. Circa 250 milioni di auto che hanno un'età media superiore ai dieci anni e si stima producano circa 800 milioni di tonnellate all'anno di CO2. «Entro il 2035 si può tagliare della metà queste emissioni adottando - chiede il presidente Anfia - un piano di sostegno al ricambio strutturale del parco circolante con veicoli a bassa emissione carbonica e con contenuto di componenti europei per almeno il 70%». Un modo per mantenere vitale una filiera che rappresenta il 7% del Pil Ue. Il prossimo incontro tra la presidente von der Leyen e l'industria automobilistica è previsto per il 12 agosto. E sul tavolo c'è anche un'altra richiesta: eliminare i dazi interni partendo da quello sull'importazione dell'alluminio primario che è del 6%. «È una norma di oltre 20 anni fa - conclude Vavassori - che ora non ha più senso perché ormai non è quasi più prodotto in Ue e dobbiamo comprarne all'estero l'85%». CLA.LUI.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I dazi costeranno 1 miliardo di export alle imprese L'auto tira il fiato

LEONARDO DIPACO

L'intesa tra Stati Uniti e Ue sui dazi evita il peggio per il cuore manifatturiero del Piemonte, l'automotive. Ma mette a rischio un miliardo di export.

- PAGINA 36

Perdite stimate con dazi al 15% tra 700 milioni e 1 miliardo, tra lo 0,5 e lo 0,8% del Pil regionale

Withub

0,8%

La quota di Pil regionale che potrebbe andare in fumo secondo le stime di Cna Piemonte

7%

La quota sul totale di multinazionali estere presenti in Piemonte con controllante americana



MARCO GAY
PRESIDENTE
UNIONE INDUSTRIALI



Prioritaria la firma del Mercosur. È una parte fondamentale per implementare le esportazioni

Confartigianato chiede aiuto "per contenere i costi energetici"



FABRIZIO CELLINO
PRESIDENTE
API TORINO



Quello con gli Usa è un pessimo accordo sia in termini politici, sia economici

Variabile dazi

Cna: export a rischio fino a un miliardo. Gli industriali: "Ora apriamoci a nuovi Paesi ma serve una strategia Ue" L'automotive tira il fiato: tariffe doganali ridotte dal 27,5 al 15%. Salvo l'aerospazio, ma le Pmi temono il tracollo

IL DOSSIER

LEONARDO DIPACO

L'intesa tra Stati Uniti e Unione Europea che fissa al 15% i dazi evita il peggio per il cuore manifatturiero del Piemonte: dall'automotive, pilastro storico, all'aerospazio, nuova frontiera dell'export regionale. Un compromesso che, pur senza entusiasmi, concede un po' di respiro ai settori chiave dell'economia locale.

Chi intravede uno scenario meno gravoso è l'automotive, core business dell'industria torinese. L'industria dell'auto e della componentistica beneficia di un alleggerimento dei dazi, passati dal 27,5% al 15%. Pur restando elevata, questa soglia offre un po' di respiro a uno dei settori fondamentali per l'export regionale, dando ossigeno non solo ai costruttori, ma soprattutto alle migliaia di aziende della componentistica, molte delle quali collaborano con le case automobilistiche tedesche. Esportando negli Usa, queste ultime avrebbero potuto ridurre gli ordini, mettendo a rischio i fornitori italiani già penalizzati dal rallentamento delle esportazioni dirette. «È ancora un colpo duro» premette il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda. «L'Italia esporta complessivamente circa 5 miliardi di euro tra veicoli e componenti: con un 15% di dazio, parliamo di 750 milioni di euro che vanno in fumo». Un extracosto rilevante, che si aggiunge a uno scenario già complesso, con la svalutazione del dollaro che in otto mesi ha perso circa il 10% del suo valore. «E questo si traduce in una perdita secca che si somma all'effetto dei dazi» conclude Giorda.

Il presidente dell'Unione Industriali, Marco Gay, afferma che per l'automotive «passare

dal 27,5 al 15% è una notizia che nella non positività ci aiuterà a competere». Ma invita ad allargare lo sguardo per preserva-

re la competitività. «Credo che in questo momento sia prioritaria la firma del Mercosur - ha aggiunto Gay - perché è una parte fondamentale per implementare le esportazioni. Noi siamo un territorio ad altissima vocazione di export e quindi aprire nuovi settori, nuove strade, nuovi Paesi, deve essere una strategia europea».

Tra i settori per cui i dazi restano a zero figurano quelli a più alta intensità tecnologica, come la robotica avanzata, i macchinari industriali e soprattutto l'aerospazio, che rappresenta uno dei comparti più dinamici della trasformazione industriale del Piemonte. In questo ambito, una linea di equilibrio tra le parti consente di mantenere aperti i flussi commerciali, salvaguardando un'area strategica per l'economia regionale.

Fabrizio Cellino, presidente di Api Torino, esprime frustrazione, condivisa da molti imprenditori, che percepiscono l'accordo come una resa sul piano politico ed economico. «Quello con gli Usa è un pessimo accordo sia in termini politici, sia economici: con il dollaro svalutato, sarà un gravissimo problema per le aziende europee esportare». Tutto questo comporterà nuovamente una perdita di produzione e competitività per le nostre imprese. Tutto ciò si traduce in un lento morire del nostro sistema economico e sociale: un orizzonte che come cittadini e imprenditori non possiamo accettare».

Secondo Cna Piemonte le perdite dirette nell'export regionale potrebbero oscillare tra 700 milioni e 1 miliardo di euro, con una contrazione potenziale del Pil regionale dello 0,5-0,8%. «Sono necessari sostegni e

compensazioni - chiede il presidente Giovanni Genovesio - e ci attendiamo a breve la riattivazione del tavolo sull'export a Palazzo Chigi per un confronto su strumenti e criteri per mettere a disposizione del sistema delle imprese i 25 miliardi assicurati dal governo».

Per Dino De Santis, presidente di Confartigianato Torino, «questo nuovo assetto rischia di tradursi in un colpo proprio per quei settori simbolo del nostro saper fare: gioielleria, occhialeria, macchinari, bevande. Ora è più che mai necessario che l'Ue si concentri su politiche industriali per aumentare la competitività delle aziende e dell'economia europee, a cominciare dalle indispensabili misure per il contenimento dei costi energetici». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE RELAZIONI COMMERCIALI CON GLI STATI UNITI



Valore export dal Piemonte verso gli Usa nel 2024
5,05 miliardi di euro, +19% dal 2018



Valore importazioni dagli Usa nel 2024
1,77 miliardi di euro



Saldo commerciale
3,28 miliardi di euro



Quota dell'export proveniente dalla provincia di Torino
70%



Fonte: Ires Piemonte, Cna Torino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

SOLLIEVO PER LA RIDUZIONE DAL 27,5% AL 15% MA NON BASTA

I timori dei produttori di auto «L'impatto resterà pesante»

L'industria dell'auto tira un sospiro di sollievo per l'accordo che riduce dal 27,5% al 15% il livello dei dazi ma è consapevole che l'impatto delle tariffe sarà pesante. «L'accordo rappresenta un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi» spiega l'Accea, l'associazione dei produttori. «Gli Stati Uniti manterranno dazi più elevati su automobili e componenti automobilistici, e ciò



Un salone automobilistico ANSA

continuerà ad avere un impatto negativo sia per l'industria dell'Ue che degli Usa» dice il direttore generale Sigrid de Vries. Per il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda «non c'è molto da festeggiare». Preoccupata la Fiom: «L'automotive esporta negli Stati Uniti per un valore complessivo di 5,2 miliardi, in particolare auto di alta cilindrata». Il momento per l'industria dell'auto è difficile. Volkswagen e Audi hanno presentato dati non brillanti. Oggi attesi i dati di Stellantis.—

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE DELLA FILIERA ITALIANA DELL'AUTOMOTIVE

«Oggi l'Europa si scopre debole: per l'auto il futuro resta in bilico»

PAOLO M. ALFIERI
Milano

«Oggi non è un bel giorno per l'Europa, perché ci scopriamo deboli. E chi pensa che all'auto sia andata bene, perché per il settore i dazi Usa si abbassano, non tiene conto di quella che era la situazione precedente né della difficoltà del settore nel suo complesso». È netto il giudizio di Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), sull'accordo raggiunto sui dazi Usa: l'allarme in generale è sulla fragilità europea, mentre sull'auto Vavassori propone un rilancio industriale più strategico.

Come leggere la trattativa?

C'è chi dice che l'auto abbia tratto vantaggio dall'ultima rinegoziazione: passare da un dazio del 27,5% ad uno del 15% per esportare veicoli negli Usa è certamente un miglioramento, ma il punto di partenza era il 2,5%. Quindi no, non possiamo parlare di un vantaggio netto. Anzi, il sistema resta squilibrato. Inoltre, è vero che i veicoli che arriveranno dagli Usa nell'Ue avranno un dazio del 2,5% e non più il 10% di oggi, cosa che può essere letta come un aiuto alle Case europee che producono negli Usa e reimportano nell'Ue, ma in realtà questo è un rischio in più, perché facilitiamo l'arrivo di altri veicoli oltre a quelli provenienti dalla Cina.

Il problema, quindi, è più ampio dei soli dazi?

Absolutamente. Il vero peccato originale risale a oltre dieci anni fa, con il fallimento del Ttip, l'accordo transatlantico per un mercato integrato tra Ue e Usa. Se quell'intesa fosse andata in porto, oggi avremmo un sistema armonizzato, in cui ci sarebbero regole comuni e reciproci vantaggi. Invece ci troviamo con un'America che importa 1.200 miliardi di dollari di beni e ritiene insostenibile lo squilibrio con l'Euro-

pa. Trump - o chi per lui - vuole riequilibrare il tutto.

L'Ue aveva leve per rispondere?

Sulla carta sì, ma nella realtà è più complicato. Si è parlato, ad esempio, di tassare duramente 200 miliardi di dollari in servizi digitali statunitensi. Sarebbe stata una contromisura forte, certo, ma si sarebbe rischiato un impatto diretto sui consumatori europei. L'esito dell'incontro in Scozia dimostra la nostra debolezza.

Produrre di più negli Usa può essere una soluzione per ovviare ai dazi?

Solo fino a un certo punto. Il mercato americano è ormai statico: 15 milioni di veicoli venduti l'anno, di cui 5 milioni importati. È un mercato di sostituzione, non di crescita. Produrre lì ha senso se si vuole presidiare il mercato locale, non per riesportare globalmente. Ci sono troppi dubbi sulla competitività futura di quel modello.

Quali svantaggi per le imprese italiane dell'automotive dai dazi?

Soprattutto nella catena del valore. Molti componenti italiani vengono spediti in Germania, assemblati su auto premium tedesche e poi esportati negli Usa. I dazi su quelle vetture colpiscono indirettamente anche la nostra filiera. C'è un pericolo di sostituzione, con aziende americane o asiatiche che offrono alternative più convenienti.

La Cina ha preferito lo scontro a viso aperto con gli Usa...

Pechino è un attore potentissimo, con leve che noi non abbiamo. Quando Trump alza la voce, la Cina risponde restringendo l'export di terre rare o rallentando la fornitura di chip strategici. Anche se in termini numerici queste misure non pesano tantissimo, sono sufficienti a bloccare intere catene di approvvigionamento. L'Europa invece è inerme: non abbiamo materie prime strategiche, né tecnologie chiave monopolizzate.

Per l'automotive europeo quali sono le priorità per recuperare terreno?

Primo: dobbiamo rallentare la bulimia regolatoria. Ci sono almeno 13 grandi regolamenti europei che stanno impattando duramente sull'industria dell'auto. Occorre ripartire dal regolamento sulla CO2, per capire dove siamo e dove vogliamo andare. Secondo: servono misure industriali concrete. Nell'Ue circolano 250 milioni di autovetture con un'età media di 12,5 anni, 12,8 in Italia. Rinnovare il parco circolante avrebbe effetti ambientali molto più rapidi che non l'attesa per il 2035. Si favorisca il rinnovo del parco con un contenuto locale minimo del 70-75%, come stanno facendo gli Usa.

Qual è oggi il principale ostacolo?

La mancanza di visione strategica. Questo settore ha investito miliardi per decarbonizzare, ma continua a essere trattato come il nemico. Aiutiamolo a rinnovarsi in modo sostenibile, con regole chiare, tempi realistici e obiettivi industriali. L'Europa è l'unica regione al mondo che non è ancora tornata ai livelli produttivi pre-Covid. Produciamo 16 milioni di veicoli l'anno, quando ne servirebbero almeno 19 per garantire la sopravvivenza dell'intero comparto, dai costruttori ai componentisti. E attenzione: non conta il tipo di motorizzazione, conta il volume.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vavassori (**Anfia**):
«Nonostante il calo delle tariffe, il sistema è squilibrato e produrre negli Usa non sarebbe competitivo. Ora servono misure industriali concrete»



GLI ALTRI SETTORI A RISCHIO



Per l'agroalimentare la soglia attuale

L'aliquota «piatta» dei dazi Usa al 15 per cento sui prodotti in arrivo dall'Unione Europea si estende anche alla filiera agricola assorbendo i dazi preesistenti. In alcuni casi – come per i prodotti lattiero-caseari e l'olio extravergine d'oliva tricolore – si arriva a un impatto nullo. Diverso il destino del vino che, salvo un'esenzione ancora da confermare, rischia un incremento dei dazi rispetto all'attuale soglia del 2,5 per cento. Nonostante l'agroalimentare abbia evitato la temuta soglia del 30%, per chi opera nel settore anche il 15% creerà comunque un'onda d'urto rilevante.



Acciaio e alluminio al 50%

Nessuna concessione per i metalli industriali: i dazi Usa del 50 per cento, di recente raddoppiati rispetto al precedente 25 per cento, restano in vigore. Un pugno duro già visto nel 2018, quando Trump applicò tariffe rispettivamente del 25 e 10 per cento ai comparti, provocando una reazione a catena: le contromisure Ue per 2,8 miliardi di euro colpiscono prodotti simbolici come bourbon, Levi's e Harley-Davidson. Washington, che ha imposto il 50 per cento a livello globale su queste merci, potrebbe tornare sui propri passi con una eventuale riduzione solo dopo ulteriori negoziati, o almeno questo è il sentiment espresso da Ursula von der Leyen, che ha indicato l'introduzione di un eventuale «sistema a quote». «Le parti discuteranno sulla sicurezza delle catene di approvvigionamento per questi prodotti», spiega da parte sua la Casa Bianca.



Sui farmaci l'ipotesi di aumenti

Anche il comparto sanitario – farmaci, vaccini e dispositivi essenziali – e i semiconduttori si fermano a una quota di dazi Usa del 15 per cento, senza tuttavia essere al riparo da ulteriori sorprese. Donald Trump infatti si è già detto intenzionato a introdurre dazi progressivi sui due settori a partire da agosto e, per i farmaci, non ha escluso l'ipotesi di arrivare alla cifra monstre del 200 per cento. Restano in campo le ipotesi di alcune esenzioni, ancora non chiare. Lo sconto sui dazi Usa riguarderebbe in particolare soltanto i farmaci generici.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Esenzioni per aerei e risorse naturali

Saranno esenti da dazi su entrambe le sponde dell'Atlantico alcune categorie, a partire dagli aerei e dalle loro componenti (Boeing e Airbus), alcuni prodotti chimici oltre ai farmaci generici, i macchinari per produrre microprocessori, alcune risorse naturali e materie prime critiche, alcuni prodotti agricoli. Possibile anche una esenzione negli Usa per i superalcolici, ma non per il vino. L'esenzione dovrebbe riguardare anche altri prodotti, di cui gli Stati Uniti non dispongono. Per esempio, il sughero, per il quale gli Usa dipendono dalle importazioni dall'Europa.

«L'impatto rimane pesante» Il settore auto vuole i dettagli

L'attesa

I produttori guardano con ansia ai molteplici impatti negativi per l'industria europea ma anche per quella statunitense

TORINO
AMALIA ANGOTTI

L'industria dell'auto tira un sospiro di sollievo per l'accordo tra l'Unione Europea e gli Stati Uniti, che riduce dal

27,5% al 15% il livello dei dazi da pagare, che ma è consapevole che l'impatto delle tariffe sarà pesante. «L'accordo rappresenta un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi» spiega l'Acea, l'associazione dei produttori, che «accoglie con favore questo sviluppo», ma esaminerà i dettagli quando saranno comunicati. «Gli

Stati Uniti manterranno dazi più elevati su automobili e componenti automobilistici, e ciò continuerà ad avere un impatto negativo non solo per l'industria dell'Ue, ma anche per quella statunitense» sottolinea il direttore generale Sigrid de Vries. Il momento per l'industria dell'auto è difficile. Dopo Volkswagen anche Audi ha presentato dati non brillanti per i primi sei mesi del 2025 e sono attesi i risultati di Stel-

antis con le stime dell'intero anno sulle quali i dazi potrebbero pesare. «Non c'è molto da festeggiare. Siamo soddisfatti della riduzione dell'aliquota ma il 15% rimane importante» sottolinea il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda. «Ci preoccupa l'impatto sui veicoli tedeschi prodotti in Germania ed esportati negli Usa perché c'è molta componentistica italiana. Il rischio è di esportare negli Usa guadagnando poco o addirittura rimettendoci».



Un salone automobilistico internazionale ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

LE REAZIONI

Auto, ok certezze ma impatto pesante Allarme Coldiretti, penalizzato il vino

AMALIA ANGOTTI

TORINO. L'industria dell'auto tira un sospiro di sollievo per l'accordo tra l'Unione Europea e gli Stati Uniti, che riduce dal 27,5% al 15% il livello dei dazi da pagare, che ma è consapevole che l'impatto delle tariffe sarà pesante. «L'accordo rappresenta un passo importante verso l'attenuazione della forte incertezza che ha caratterizzato le relazioni commerciali transatlantiche negli ultimi mesi» spiega l'Acea, l'associazione dei produttori, che «accoglie con favore questo sviluppo in linea di principio», ma esaminerà i dettagli con attenzione quando saranno comunicati. «Gli Stati Uniti manterranno dazi più elevati su automobili e componenti automobilistici, e ciò continuerà ad avere un impatto negativo non solo per l'industria dell'Ue, ma anche per quella statunitense» sottolinea il direttore generale Sigrid de Vries.

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

«Non c'è molto da festeggiare. Ovviamente siamo soddisfatti della riduzione dell'aliquota con l'ultimo round negoziale, ma il 15% rimane importante e crea incertezza e complessità al sistema automotive italiano europeo» sottolinea il direttore dell'Anfia Gian Marco Giorda. «Ci preoccupa l'impatto che le tariffe hanno sui veicoli tedeschi prodotti in Germania ed esportati negli Usa perché c'è molta componentistica italiana. Il rischio è di esportare negli Usa guadagnando poco o addirittura rimettendoci. Potrebbe anche succedere che le case tedesche che hanno stabilimenti negli Stati Uniti aumentino la produzione in loco per evitare di pagare i dazi».

«L'accordo con tariffe al 15% è sicuramente migliorativo rispetto all'ipotesi iniziale del 30% che avrebbe causato danni fino a 2,3 miliardi di euro per i consumatori americani e per il Made in Italy agroalimentare. Tuttavia, il nuovo assetto tariffario, avrà impatti differenziati tra i settori e deve essere accompagnato da compensazioni europee per le filiere penalizzate anche considerando la svalutazione del dollaro. Dobbiamo aspettare di capire bene i termini dell'accordo e soprattutto di leggere la lista dei prodotti agroalimentari a dazio zero sui quali ci auguriamo che la Commissione Ue lavori per far rientrare, ad esempio, il vino che altrimenti sarebbe pesantemente penalizzato» è quanto afferma il presidente della Coldiretti, Ettore Prandini. Come già ribadito, Coldiretti sottolinea che non possono essere ammessi in Italia prodotti agroalimentari che non rispettano gli stessi standard sanitari, ambientali e sociali imposti alle imprese europee. È fondamentale che l'Unione Europea continui a difendere con fermezza il sistema delle Indicazioni Geografiche, che rappresentano una garanzia di qualità e origine, e un presidio culturale ed economico del nostro cibo. ●

☰ **CORRIERE DELLA SERA** **L'Economia** Letture_13232358

FTSE MIB **-1,64%** FTSE IT All Share **-1,55%** CAC 40 **-1,02%** DAX 40 **-0,79%** FTSE 100 **-0,14%** Dow Jones **-0,28%** NASDAQ **-0,2%** Spread BTP- Bund **84,00** AEX **-0,77%** BEL 20 **-0,58%**

Finanza

FINANZA BORSA RISPARMIO TASSE CONSUMI CASA LAVORO TRASPORTI IMPRESE LIFE PENSIONI CHIEDI ALL'ESPERTO GUIDE CALCOLATORI INNOVAZIONE OPINIONI PROFESSIONISTI EU

17:28 Mit: riunione su dlga di Vetto (Emilia-Romagna) con	16:54 B. Mediolanum: Doris, usciti da Mediobanca perché non volevamo	16:29 B. Mediolanum: Doris, dopo cessione quota Mediobanca tre opzioni	15:56 Borsa: Ferrari crolla (-10%) dopo conti, pesano ricavi e guidance	15:40 Pubblicità: Nielsen, a giugno -4,8% gli investimenti in Italia (RCO)
---	--	--	---	--

IN EVIDENZA Inchiesta sull'urbanistica a Milano, sei arresti: ai domiciliari l'immobiliarista Catella e l'assessore dimissionario

-
-
-
-
-
-

LA GUERRA COMMERCIALE

Dazi, dal vino ai farmaci e ai chip cosa può ancora cambiare

di Claudia Voltattorni

Prima degli accordi definitivi, l'ipotesi di revisione su alcuni settori particolarmente colpiti. «Ecco dove l'export made in Italy è più esposto, in bilico anche alcune filiere»



Ascolta l'articolo 5 min **NEW**

VINO, ACETO, DISTILLATI

«Agli Stati Uniti non si rinuncia né si deroga: questo deve essere chiaro, ma vanno studiate soluzioni e le imprese più esposte sul mercato Usa vanno aiutate». **Giacomo Ponti, presidente di Federvini**, invita «a trattare ad oltranza per esentare del tutto vino e aceto dai dazi». Non ci sono ancora certezze «ma tariffe del 15% possono avere pesanti ricadute su tutta la filiera che negli Usa è molto lunga, va evitato di farle ricadere sui consumatori». Oggi l'export negli Usa vale 2 miliardi per il vino, 280 milioni per gli spiriti, 140 milioni per gli aceti. «L'obiettivo - dice Ponti - è non aumentare il prezzo al pubblico né rendere i prodotti dell'italian sounding appetibili». Puntare su altri mercati? «Pura fantasia».

CORRIERE TV

27 July 2025
Pietro G. Lombardi

Abbiamo raggiunto un accordo sui dazi e sul commercio con gli Stati Uniti

Dazi, Von der Leyen: «Accordo Ue-Usa crea certezza in tempi incerti»

Le Guide

Le guide per approfondire i temi più discussi

Ricerca un termine nelle guide

COMPRAVENDITA IMMOBILI

LEGGE 104

[VEDI TUTTE LE GUIDE](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AGROALIMENTARE

Per il settore agroalimentare, i dazi non sono tutti uguali. Non cambia nulla per il lattiero-caseario che ha già dazi al 15%. Ma per ortofrutta e pasta si passa da zero a 15 e anche l'olio è a rischio. **L'Italia è il primo Paese Ue per quota di export negli Usa di prodotti agricoli e agroalimentari con il 12,6%**, quasi il doppio della Francia (7,6%) con un valore (nel 2024) di 7,8 miliardi di euro. «Ma questo non è un accordo - dice **Cristiano Fini, presidente Cia Agricoltori** -, è una mazzata ingiusta che prevede vantaggi solo per gli Usa». Il settore, già penalizzato da crisi climatica e cambio sfavorevole euro-dollaro, è ad altissimo rischio, dice Fini: «E se i prezzi aumentano, i consumatori sceglieranno prodotti non italiani».

FARMACI

Nel 2024, l'export di **farmaci italiani negli Stati Uniti è stato pari a 10 miliardi e 100 milioni di euro**. Finora non erano stati soggetti a tariffe doganali che invece, dal primo agosto, potrebbero passare al 15%, ma le trattative sono tutte aperte. **Farmindustria calcola un impatto di circa 2,5 miliardi**, dovuto anche all'effetto della svalutazione del dollaro. Per il **presidente Marcello Cattani**, l'accordo è «un compromesso che evita l'escalation commerciale», ma non nasconde «i rischi per la competitività dell'industria farmaceutica in Europa» a favore degli Usa ma anche di Cina e India. E non esclude conseguenze per i consumatori Usa con prezzi più alti di medicine e assicurazioni e carenze di farmaci.

AUTOMOTIVE

Dopo l'accordo in Scozia, **l'automotive tira quasi un sospiro di sollievo**: per componentistica e veicoli i **dazi scendono dal 27,5% del «Liberation Day» (2 aprile scorso) al 15%**. **Ma prima le tariffe erano al 2,5%**. «Anche se al 15%, si tratta comunque di un extra-costi importante complicato da gestire», dice **Gianmarco Giorda, direttore Anfia**. Nel 2024, l'export Usa della componentistica ha pesato per 1 miliardo e 200 milioni di euro; per le auto è stato di 3 miliardi e 200 milioni. Dazi al 15% avrebbero un costo superiore ai 600 milioni. «In un settore già in una pesante crisi - ricorda Giorda - con 3 milioni di vetture in meno nel 2024 solo in Europa, l'Ue deve definire un piano industriale e rivedere i target del 2035».

ACCIAIO E ALLUMINIO

Per alluminio e acciaio, i dazi restano quelli annunciati lo scorso giugno quando con la «Proclamation» **gli Usa li hanno alzati dal 25 al 50%**. Dopo il primo dazio fissato al 25% nel 2018 sempre da Trump, l'Italia aveva già ridotto di due terzi l'export negli Usa. Per l'acciaio l'export è sceso a circa 200 mila tonnellate l'anno, per l'alluminio a 250 mila tonnellate. Ma un dazio al 50% è comunque troppo alto. «Significa chiudere completamente con il mercato degli Stati Uniti — dice **Paolo Agnelli, presidente del Gruppo Agnelli** —: c'è poco da fare, già abbiamo l'energia più cara d'Europa e un rapporto euro-dollaro sfavorevole». Prevede: «Molte aziende potrebbero lasciare l'Italia, noi ci stiamo pensando».

MICROCHIP

Ancora non è chiaro se i **microchip subiranno dazi al 15%**. Sono stati minacciati ma potrebbero salvarsi all'ultimo miglio della trattativa, perché per gli Usa sono importantissimi. Oggi per i componenti di microelettronica italiani non ci sono dazi e gli Usa sono il 4° mercato di export con 255 milioni di euro (2024), a fronte di un import di 87 milioni. Al primo posto c'è Singapore. «La presenza di tecnologie italiane negli Stati Uniti è cresciuta molto negli ultimi anni inserita nel percorso di inrobustimento delle filiere industriali locali - spiega **Mariarosaria Fragasso, capo del Centro Studi di Anie Imprese elettroniche** -. Per queste tecnologie il dazio sarebbe un effetto choc». **La componentistica elettronica italiana fattura 5 miliardi, di cui 2,9 per i microchip.**

LEGGI ANCHE

Usa e Ue, sui dazi versioni differenti Trump: per tutti è stato un buon affare di **Stefano Montefiori**

Chiedi all'esperto

Dubbi su casa, tasse, risparmio, pensioni? Leggi le risposte e scrivi la tua domanda

Rivalutazione Terreno edificabile (ereditato) oggetto di vendita nel 2025

Risponde **Francesco Carucci**

Bonus per rifacimento del bagno

Risponde **Maurizio Tarantino**

Rifacimento di una terrazza

Risponde **Maurizio Tarantino**

[VEDI TUTTE](#)

Guarda Anche

Contenuti Sponsorizzati



Truffatori energia: un identikit per smascherarli

ENEL

da Taboola



Un pensionato con quota 100 può aprire una partiva Iva semplificata? La risposta su «Chiedi all'esperto»

di **Redazione Economia**

Guarda Anche

Contenuti Sponsorizzati



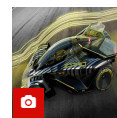
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[IN EVIDENZA](#) [PROVE SU STRADA](#) [CERCA PER MARCA](#)**VEICOLI COMMERCIALI**

Mercato dei veicoli commerciali leggeri: -11,7% in Italia nel primo semestre 2025

Questi dati emergono dal report [Anfia](#) "Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali"

ULTIME NEWS

Dallara: sei concept dall'IED di Torino per guardare al futuro [FOTO]



Mercato dei veicoli commerciali leggeri: -11,7% in Italia nel primo semestre 2025

di **Andrea Senatore** 29 Luglio, 2025 Mercato dei veicoli commerciali >**Citroën: dalla 2CV alla C3 è da sempre in prima fila nella mobilità per tutti**

Il **mercato dei veicoli commerciali leggeri** in Italia ha registrato un calo nel corso del primo semestre del 2025. In totale le immatricolazioni complessive di questo mercato sono state quasi 99.000, facendo registrare un calo dell'**11,7%** rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, quando le vendite avevano superato quota **110.000 unità**. Dunque anche nel secondo trimestre si conferma il trend negativo registrato nel primo trimestre, con cali del 7,7% in aprile, dell'11% a maggio e del 5,8% a giugno. Questi dati emergono dal report **Anfia "Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali"** relativo ai primi sei mesi del 2025.

Primo semestre 2025 negativo per il mercato dei veicoli commerciali leggeri in Italia

Sempre a proposito del mercato dei veicoli commerciali in Italia, nel primo semestre del 2025, le immatricolazioni di autocarri pesanti sono state **14.535**, con un calo del 13,3% rispetto all'anno precedente. Ad aprile la diminuzione è stata lieve (-0,3%), mentre maggio e giugno hanno registrato cali più marcati rispettivamente **del 18,8% e 26,1%**. Diverso andamento per il mercato dei veicoli trainati con peso superiore a 3.500 kg, che ha invece

mostrato una crescita del 7,8%, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati.

Qui aprile e maggio hanno registrato un aumento significativo (+15,3% e +30,5%), seguiti però da un calo del 9,3% a giugno. Infine, il settore degli **autobus oltre le 3,5 tonnellate** ha subito una contrazione netta del 25% nel semestre, influenzata dall'esaurimento dei fondi di sostegno. I cali mensili sono stati molto marcati: -33% in aprile, -37,9% a maggio e -45,8% a giugno.

☆☆☆☆☆ Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN VEICOLI COMMERCIALI

LASCIA UN COMMENTO ▾

< NEWS PRECEDENTE

NEWS SUCCESSIVA >

ARTICOLI CORRELATI

AUTO
FORMULA 1
LISTINO
VIDEO

MOTORIONLINE

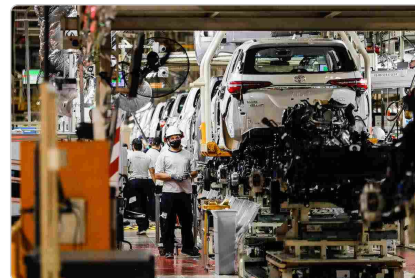
MOTO
MOTOMONDIALE
ANNUNCI
TECH

COMMERCIALI
NAUTICA
FOTO
GUIDE E UTILITÀ

Contatti e Pubblicità - Cookie Policy - Informativa Privacy - Impostazioni privacy
Copyright © Motorionline S.r.l. - Dati societari - P.IVA IT07580890965
Testata Giornalistica registrata al Tribunale di Milano in data 20/01/2012 al numero 35
Direttore Responsabile : Lorenzo V. E. Bellini

Dazi, che futuro c'è per il Made in Italy? Dal vino ai farmaci, cosa deve fare ogni settore per sop

Una bottiglia di vino rischia di passare, nei ristoranti americani da 11 a 60 euro. Mentre l'olio nostrano teme la concorrenza del più conveniente turco. Quali sono i mercati che beneficiano del 15 per cento e quali invece devono puntare ad accordi esclusivi? Se la mozzarella di bufala passerà da 45 a 60 euro al chilo gli americani continueranno a comprare dai produttori italiani? Se lo chiede Repubblica che analizza, settore per settore, come cambieranno i mercati davanti all'accordo stilato per dazi al 15 per cento, tra l'Unione Europea e gli Usa. E soprattutto quanto questo influenzerà il prezzo di listino. Settore agroalimentare: il costo dei dazi peserà 1,2 miliardi. Gli Stati Uniti sono il secondo mercato di sbocco dell'agroalimentare italiano, nel 2024, con quasi 8 miliardi di euro di vendite. Si tratta dell'11,4% dell'export totale. Per Confagricoltura, si tratta di cereali, riso e derivati (1,25 miliardi, di cui 670 milioni di pasta), mentre i formaggi valgono quasi mezzo miliardo e oli e grassi arrivano al miliardo. In particolare si teme che l'olio italiano venga rimpiazzato con quello turco, del Sud America o tunisino. Nel panorama agroalimentare influenzeranno molto le eventuali esenzioni. Repubblica ricorda che il Parmigiano, che esporta il 23% della sua produzione negli Usa, già aveva un dazio del 15 per cento. I più colpiti saranno i produttori di salumi, che rischiano di perdere 25 milioni. Alcol: sale il prezzo del vino al ristorante. La bottiglia sale a 60 dollari. L'export del vino italiano negli Usa vale quasi 2 miliardi. Per l'Unione italiana vini, a inizio anno una bottiglia che usciva dalla cantina a 5 euro finiva allo scaffale a 11,5 dollari; tra dazi e svalutazione del dollaro, salirà a 15 dollari (+186%) e al ristorante la stessa bottiglia potrebbe costare 60. I bianchi trentini e friulani, i rossi toscani e piemontesi rischiano di lasciare, come teme la Cia, il campo libero «al Malbec argentino, allo Shiraz australiano fino al Merlot cileno», precisa il quotidiano. Il Brunello potrebbe bruciare 3 milioni di bottiglie. Lamberto Frescobaldi, presidente Uiv, è lapidario con Repubblica: «Con i dazi al 15%, il danno per le nostre imprese è di 317 milioni». Auto, saranno colpiti di più i tedeschi. Si dovrebbe gioire per un dazio al 15%, rispetto al 25%. L'Europa verso gli Stati Uniti nel 2024 ha esportato 750 mila veicoli per un valore di 38,5 miliardi. Gli extracosti da assorbire, riporta il quotidiano, oscillano intorno ai 5 miliardi. E pesano sui marchi tedeschi, in particolare Bmw, Mercedes, Porsche e Audi. «È come se fosse il 15% più il 10%», dichiara Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, sigla della componentistica italiana. I margini sono bassi, i contraccolpi sull'auto tedesca si sentono e i costruttori scaricheranno sulla filiera perché sarebbe inimmaginabile alzare i prezzi. Le esportazioni verso gli Usa valgono 4,5 miliardi, gli extracosti intorno ai 650 milioni». Farmaceutica, meccanica, moda. Le preoccupazioni sono sia sul settore farmaceutico (dove non è chiaro per ora se si saranno esenzioni per alcune categorie di prodotti), e il settore della meccanica. «Le aziende della meccanica, per oltre il 90%, hanno dimensioni medie e piccole. Dunque mancano dei margini per assorbire quel 15%», ha spiegato il presidente di Federmeccanica. Si spera nell'esenzione in alcuni ambiti e sottosettori più specifici. Come per esempio UciMu, l'associazione dei costruttori italiani di robot e automazione, per le macchine utensili per la lavorazione dei metalli. Tipologia di bene molto voluto negli Usa. E infine il settore della moda. Molti marchi del lusso hanno già ritoccato i prezzi a inizio anno. La quota dell'export verso gli Usa del settore è al 17% pari a 11 miliardi di controvalore, un dazio teorico di 1,65 miliardi. I costi riguardano più che altro la filiera produttiva. Se alti, conclude Repubblica, le concerie e le aziende dei tessuti sono costrette a cedere il controllo a gruppi internazionali (spesso francesi) per garantire sia produzione che posti di lavoro. leggi anche



Home > Economia > Auto, con i dazi al 15% c'è il rischio delocalizzazione per le aziende Ue

Auto, con i dazi al 15% c'è il rischio delocalizzazione per le aziende Ue

Automotive, agroalimentare e meccanica sotto pressione per le tariffe al 15%: rischiano perdite miliardarie e delocalizzazioni delle fabbriche

Giorgia Bonamoneta
GIORNALISTA

Nata ad Anzio, dopo la laurea in Editoria e Scrittura e un periodo in Belgio, ha iniziato a scrivere di attualità, geopolitica, lavoro e giovani.

Publicato: 29 Luglio 2025 09:56

CONDIVIDI



ANSA

Aziende auto a rischio delocalizzazione.

Si festeggia il raggiungimento dell'accordo sui dazi con gli Usa oppure no? Appare dubbio il successo dei colloqui, almeno lato europeo, per tutti i settori colpiti. Si alzano le voci, ma soprattutto i timori. La fine dell'incertezza sui dazi infatti non porta per forza buone notizie e il settore automotive, come quello agricolo, lo sa bene.

I miliardi in fumo potrebbero persino passare in secondo piano (se non comportassero il rischio di fallimento per molte imprese), quando tra le ipotesi peggiori c'è quella della delocalizzazione delle fabbriche. Se infatti il guadagno è nullo o addirittura in perdita, si potrebbe semplicemente aumentare la produzione in loco (negli Stati Uniti) di vetture o componenti per evitare di pagare i dazi.

Indice

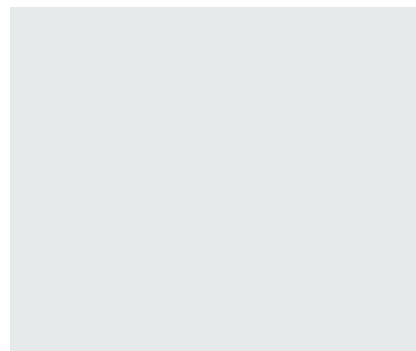
1. Settore automotive tra i più colpiti
2. Imprese già in crisi: l'impatto dei dazi
3. Ipotesi delocalizzazione: cosa significa

Settore automotive tra i più colpiti

Le imprese accolgono con preoccupazione l'accordo tra Ue e Usa sui dazi al 15%. Settori come auto, agroalimentare, macchinari e vino stanno da tempo facendo i conti su quanto perderanno. Perché le conseguenze dell'accordo a perdere sono queste: miliardi di euro di export in fumo.

Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, chiede un nuovo piano industriale, ma anche di sfiorare il Patto di stabilità. "Per noi tutto quello che è oltre lo zero è un problema", ha detto in riferimento all'accordo al 15% e questo perché, secondo le stime, le imprese rischiano di perdere 22,6 miliardi di euro. Il calcolo tiene conto del danno all'export e degli effetti della svalutazione del dollaro.

I danni maggiori ricadranno su alcuni settori, come automobili e componenti automobilistici. L'Associazione



Visit Piemonte

Nostalgia dei giorni spensierati?

Come prolungare le vacanze con piccole fughe e bellezze mozzafiato

LEGGI

Proteggi

Sicurezza e salute sul lavoro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Europa dei Costruttori di Automobili (Acea) spiega che l'impatto negativo non sarà solo per l'Ue, ma anche per l'industria statunitense.

Imprese già in crisi: l'impatto dei dazi

Il mercato Usa è il secondo per l'export italiano e proprio negli Usa, come ricorda Confartigianato, gli imprenditori italiani hanno messo a segno la maggiore [crescita di esportazioni](#): +57%, ovvero 24,2 miliardi di euro. Per questo i dazi non saranno indolori e, anzi, si prospettano diversi scenari.

Nessuno è positivo, alcuni sono meglio di altri e poi c'è l'ipotesi peggiore. In linea generale c'è il rischio che alcune aziende non ce la facciano, a partire da quelle artigiane che non possono sostenere dazi diretti o indiretti. "Molte delle nostre cooperative e imprese, già messe alla prova da anni di sfide economiche, faticeranno ad assorbire questo impatto", aggiunge Confindustria. Parte così la richiesta al governo e all'Ue di attivare ogni strumento possibile per **evitare ulteriori crisi**.

Basti pensare all'industria dell'auto, che da mesi non mostra dati positivi:

nel 2024 sono stati consegnati 843.991 veicoli, nel 2025 solo 794.088; l'utile netto passa da 2,15 a 1,34 miliardi di euro.

"Non c'è molto da festeggiare. Ovviamente siamo soddisfatti della riduzione dell'aliquota con l'ultimo round negoziale, ma il 15% rimane importante e crea incertezza e complessità al sistema automotive italiano ed europeo", sottolinea il direttore [dell'Anfia Gian Marco Giorda](#).

I ipotesi delocalizzazione: cosa significa

Lo scenario peggiore, oltre al fallimento degli impianti, è quello della **delocalizzazione**. Mentre alcuni gruppi, come quello italo-francese, sono più al sicuro, altri sono più esposti. Chi ha stabilimenti negli Stati Uniti assorbirà meglio l'impatto dei dazi, puntando a una maggiore produzione interna per il mercato Usa, Canada e Messico.

Diverso invece lo scenario per le auto dalla Germania. Le case tedesche potrebbero **aumentare la produzione** negli Usa o direttamente **spostare** (delocalizzare) gli stabilimenti per evitare di pagare i dazi.

Lo scenario avrebbe impatti negativi anche per i produttori italiani. Infatti i veicoli tedeschi contengono molta **componentistica italiana**. Con la delocalizzazione questa collaborazione proseguirebbe o si rischierebbero posti di lavoro? La domanda è lecita, la risposta è incerta.

Auto

Unione europea

USA

Leggi anche

[Dazi Usa, 25mila aziende italiane rischiano di chiudere](#)

[Dazi Usa al 15%, accordo raggiunto tra Trump e von der Leyen](#)

[Dazi Usa-Ue, trattativa al 15%: all'Italia costerebbe 23 miliardi](#)

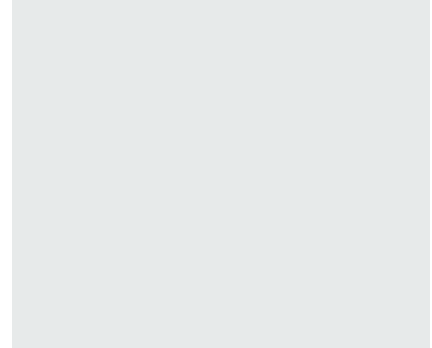
[I settori italiani più colpiti dai dazi al 30% di Trump](#)

[Meloni annuncia bonus imprese anti dazi di Trump, ma manca un piano Ue](#)

A chi affidarsi per la gestione della sicurezza in azienda a 360 gradi

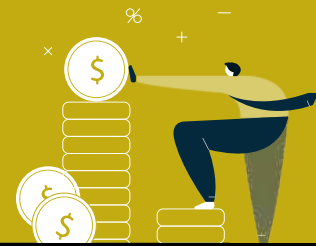
LEGGI

PUBBLICITÀ



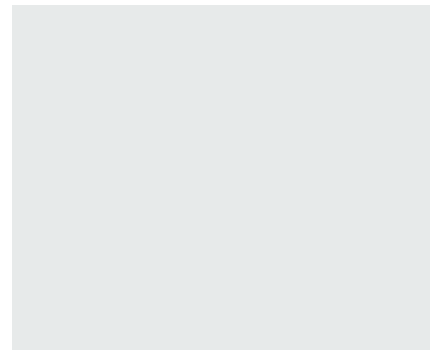
Per te, che non vuoi perderti mai nulla.

Ricevi la nostra newsletter con tutte le novità e il meglio della settimana



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PUBBLICITÀ



I temi caldi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trasporti-Italia.com



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

AD



ANFIA: nasce la nuova sezione allestimenti per le imprese di allestimento veicoli speciali

Andrea Perone: l'allestitore è un costruttore e ogni allestimento è unico



MARTA BETTINI

29 LUGLIO 2025



ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha dato vita alla nuova sezione **Allestimenti Veicoli Industriali**.



L'iniziativa risponde all'esigenza crescente di riconoscere e valorizzare le imprese che si occupano dell'allestimento di veicoli speciali. Una decisione importante per un comparto chiave del trasporto su gomma italiano.



Allestimenti veicoli industriali speciali: "abito su misura" per ogni veicolo

ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

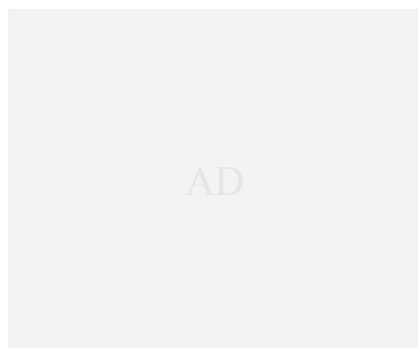


Ogni veicolo industriale speciale, per operare in maniera efficiente, necessita di un **allestimento su misura**. Dai **mezzi refrigerati per il trasporto di alimenti e farmaci**, ai **telonati**, ai **veicoli con gru e casse mobili**. Ogni soluzione è progettata per adattarsi perfettamente alla funzione richiesta.

Ed è proprio per dare voce a questa importante specializzazione che ANFIA ha istituito una **sezione dedicata**, inserita all'interno del **Gruppo Costruttori**.

Alla guida della nuova **Sezione Allestimenti**, per il quadriennio **2025-2028**, è stato nominato presidente **Andrea Perone**, titolare di **Officine Cristallo** e da anni figura di riferimento nel mondo degli allestimenti.

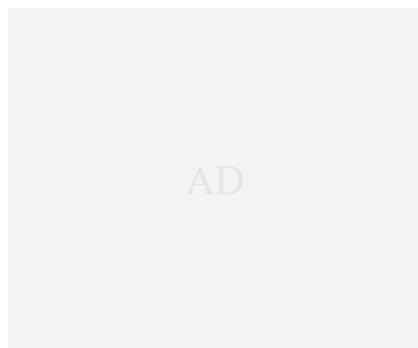
L'importanza strategica degli allestimenti



Secondo **Andrea Perone di ANFIA**, nel settore gli allestimenti rivestono un'importanza strategica. Sono paragonabili a un **vestito su misura per i veicoli** e costituiscono un elemento chiave per ogni tipologia di trasporto.

Dalle **gru caricatori ai veicoli refrigerati per il trasporto di alimenti o farmaci**, ogni allestimento nasce per rispondere a esigenze operative specifiche e garantire la **massima efficienza**.

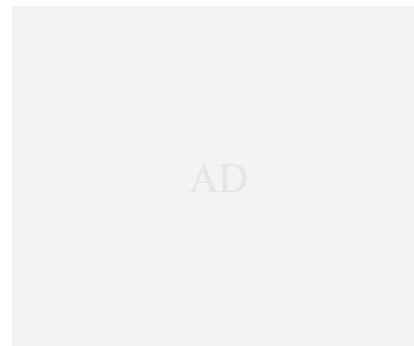
Allestimenti, la nuova sezione ANFIA per dare visibilità al comparto



La costituzione della nuova sezione nasce da un progetto avviato all'interno della **sezione Gru di ANFIA**, dove era evidente la necessità di professionalizzare il mondo dell'allestimento, inteso non solo come assemblaggio di gru ma anche di altre attrezzature sui veicoli industriali.

Il lavoro ha portato non solo alla **costituzione del nuovo ramo associativo**, ma anche alla **stesura di una norma tecnica fondamentale per il settore**.

Questa visione ha spinto gli allestitori a collaborare attivamente con ANFIA nella redazione di una norma tecnica che definisce le competenze del settore: la **UNI 11970:2025**, pensata per qualificare professionalmente **installatori e collaudatori di gru caricatori su veicoli**.



In Allestimenti

CAMION

ANFIA: nasce la nuova sezione allestimenti per le imprese di allestimento veicoli speciali

CAMION

Camion: l'Ue vuole aumentare pesi e dimensioni dei veicoli pesanti

ALLESTIMENTI

Autotrasporto e TCO: quanto incide un allestimento sui mezzi pesanti

ALLESTIMENTI

Caldo estremo e trasporto merci, allestimento speciale per camion e mezzi pesanti

Norma UNI 11970:2025: nasce la figura professionale dell'allestitore certificato

La **norma UNI 11970 del 2025**, nell'ambito delle **attività professionali non regolamentate**, definisce i requisiti di **conoscenza, abilità, autonomia e responsabilità** che deve possedere un **installatore di gru caricatori su veicoli**.

Una volta effettuato l'abbinamento tra la gru e il veicolo, è poi necessario **collaudare il risultato**, fase fondamentale del processo.

Il documento individua **due figure professionali centrali**:

- **L'installatore**, che deve conoscere il veicolo, l'attrezzatura, le normative di riferimento e possedere competenze in **meccanica, oleodinamica ed elettronica**.
- **Il collaudatore**, responsabile delle **verifiche di sicurezza e delle tarature delle attrezzature installate**.

Tecnologia e sostenibilità: le nuove frontiere degli allestimenti

L'evoluzione degli allestimenti è costante, spinta da esigenze di **sicurezza, produttività e sostenibilità**. I **nuovi sistemi elettronici** consentono di ridurre progressivamente i possibili errori degli operatori. Inoltre, alcune tecnologie permettono la **connessione remota delle attrezzature**, facilitando la pianificazione dei lavori da parte delle aziende.

L'innovazione si estende anche all'ambito ambientale. **Tecnologie avanzate** consentono di realizzare **allestimenti più leggeri** e una **corretta manutenzione** riduce la frequenza della sostituzione dell'olio, con **benefici in termini ambientali ed economici**.

Un settore strategico da valorizzare

La **nuova sezione allestimenti di ANFIA** punta a dare visibilità a un **mondo complesso e strettamente legato a quello dei costruttori di veicoli industriali**.

L'allestimento è una **combinazione tecnica** in cui l'allestitore si pone come **costruttore**, integrando il veicolo con attrezzature specifiche. In questo contesto, **l'allestitore opera come co-protagonista dell'efficienza logistica e della sicurezza operativa**.

Continua a leggere: [Caldo estremo e trasporto merci, allestimento speciale per camion e mezzi pesanti](#)

ALLESTIMENTI

ALLESTIMENTO

ALLESTITTORI

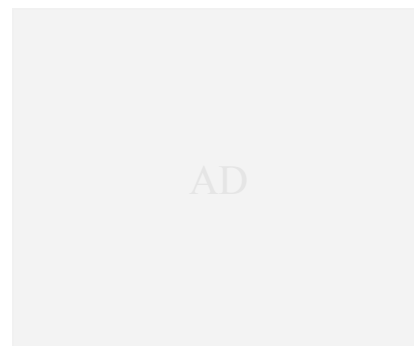
VEICOLI SPECIALI

VEICOLI INDUSTRIALI

MEZZI PESANTI

ALLESTIMENTI

Allestimento veicoli speciali per il trasporto, il furgone per la logistica urbana



Continua a leggere

LOGISTICA

Vendita veicoli industriali Ford Trucks: Gruppo BIG e Ecosistema Italia crescita record nel 2025 con un +40%

Vendita, noleggio, allestimenti, consulenza, ecco perché le aziende scelgono un partner che va oltre la vendita

ALLESTIMENTI

Autotrasporto e TCO: quanto incide un allestimento sui mezzi pesanti

L'allestimento speciale può ridurre il costo totale di possesso del veicolo

ALLESTIMENTI

Caldo estremo e trasporto merci, allestimento speciale per camion e mezzi pesanti

Ecco quali sono tutte le soluzioni tecniche evolute

ALLESTIMENTI

Allestimento veicoli speciali per il trasporto, il furgone per la logistica urbana

Come è allestito il veicolo perfetto per rendere ogni consegna efficiente

Trasporti-Italia.com



REDAZIONE CONTATTI CODICE ETICO E DI COMPORTAMENTO IL WIDGET DI TRASPORTI-ITALIA
POLITICA EDITORIALE E BEST PRACTICE

Copyright © 2014 Trasporti-Italia, il portale italiano dei trasporti e della logistica. Tutti i diritti riservati.
Testata giornalistica iscritta nel Registro della Stampa del Tribunale di Roma (n. 47 del 10 marzo 2014).
Direttore Responsabile Veronica Concilio.
Edita da Officina Telematica, via Carlo Bartolomeo Piazza 8, 00161 Roma - P.Iva 05174190651.

Le immagini utilizzate provengono da banche dati freeware, sono state inviate dagli uffici stampa con autorizzazioni alla pubblicazione o appartengono all'editore.



Mercoledì 30 Luglio 2025, ore 15.47



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 / Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus

Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus

Economia 30 luglio 2025 - 14.54



(Teleborsa) - Nel primo semestre del 2025, il mercato dei **veicoli commerciali leggeri**, nell'UE-EFTA-UK, si attesta a circa **913mila unità** e registra un calo del 13,2% rispetto allo stesso periodo del 2024. È quanto emerge dal focus di approfondimento di **Anfia** dedicato ai Veicoli Commerciali e Industriali in Europa e nei Mercati Internazionali tra gennaio e giugno.

Il **mercato degli autocarri** con ptt maggiore di 3.500 kg conta poco meno di 184mila nuove registrazioni, in calo del 14,9%. Analizzando il mercato degli autocarri per segmento, gli **autocarri pesanti** (ptt =16.000 kg) registrano una flessione del 14,2%, con 151mila unità vendute.

Gli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 25mila, in crescita del 4,1%.

Condividi

-
-
-
-

...

Leggi anche

- ▶ Mercato dei veicoli commerciali leggeri, **Anfia**: -11,7% nei 6 mesi
- ▶ Renault, nel 1° semestre vendite globali salgono a 1,17 milioni (+1,3%)
- ▶ Acea, calo a doppia cifra per i veicoli commerciali in UE
- ▶ Porsche, vendite in calo nel primo semestre. Bene gli USA, male la Cina

Altre notizie



- ▶ Stellantis ristabilisce la guidance: atteso aumento dei ricavi nel secondo semestre
- ▶ Veicoli commerciali: -6,1% a giugno, -11,8% nel primo semestre 2025
- ▶ Stellantis, produzione in Italia -27% nel primo semestre. Tutti gli stabilimenti in calo
- ▶ Zignago Vetro, risultati in contrazione nel 1° semestre
- ▶ Marzocchi Pompe, ricavi in calo nel 1° semestre: pesano dazi Usa
- ▶ SEAT/CUPRA, fatturato e risultato operativo in calo nel primo semestre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dal vino ai farmaci, cosa può cambiare

Prima degli accordi definitivi, l'ipotesi di revisione su alcuni settori particolarmente colpiti. «Ecco dove l'export made in Italy è più esposto, in bilico anche alcune filiere»

Alcolici

Ponti (Federvini): trattare a oltranza per le esenzioni

«**A**gli Stati Uniti non si rinuncia né si deroga: questo deve essere chiaro, ma vanno studiate soluzioni e le imprese più esposte sul mercato Usa vanno aiutate». Giacomo Ponti, presidente di Federvini, invita «a trattare ad oltranza per esentare del tutto vino e aceto dai dazi». Non ci sono ancora certezze «ma tariffe del 15%



possono avere pesanti ricadute su tutta la filiera che negli Usa è molto lunga, va evitato di farle ricadere sui consumatori». Oggi l'export negli Usa vale 2 miliardi per il vino; 280 milioni per gli spiriti; 140 milioni per gli aceti. «L'obiettivo - dice Ponti - è non aumentare il prezzo al pubblico né rendere i prodotti dell'*italian sounding* appetibili». Puntare su altri mercati? «Pura fantasia».

Agroalimentare

Fini (Cia): mazzata, se i prezzi salgono meno made in Italy

Per il settore agroalimentare, i dazi non sono tutti uguali. Non cambia nulla per il lattiero-caseario che ha già dazi al 15%. Ma per ortofrutta e pasta si passa da zero a 15 e anche l'olio è a rischio. L'Italia è il primo Paese Ue per quota di export negli Usa di prodotti agricoli e agroalimentari con il 12,6%, quasi il doppio della Francia (7,6%) con un valore (nel



2024) di 7,8 miliardi di euro. «Ma questo non è un accordo - dice Cristiano Fini, presidente Cia Agricoltori -, è una mazzata ingiusta che prevede vantaggi solo per gli Usa». Il settore, già penalizzato da crisi climatica e cambio sfavorevole euro-dollaro, è ad altissimo rischio, dice Fini: «E se i prezzi aumentano, i consumatori sceglieranno prodotti non italiani».

Farmaceutica

Medicine, export di 10 miliardi: i rischi per il settore

Nel 2024, l'export di farmaci italiani negli Stati Uniti è stato pari a 10 miliardi e 100 milioni di euro. Finora non erano stati soggetti a tariffe doganali che invece, dal primo agosto, potrebbero passare al 15%, ma le trattative sono tutte aperte. Farindustria calcola un impatto di circa 2,5 miliardi, dovuto anche all'effetto della svalutazione del



dollaro. Per il presidente Marcello Cattani, l'accordo è «un compromesso che evita l'escalation commerciale», ma non nasconde «i rischi per la competitività dell'industria farmaceutica in Europa» a favore degli Usa ma anche di Cina e India. E non esclude conseguenze per i consumatori Usa con prezzi più alti di medicine e assicurazioni e carenze di farmaci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto

L'Anfia: tariffe ballerine, in 3 mesi tre aliquote

Dopo l'accordo in Scozia, l'automotive tira quasi un sospiro di sollievo: per componentistica e veicoli i dazi scendono dal 27,5% del «Liberation Day» (2 aprile scorso) al 15%. Ma prima le tariffe erano al 2,5%. «Anche se al 15%, si tratta comunque di un extra-costo importante complicato da gestire», dice Gianmarco Giorda,



direttore Anfia. Nel 2024, l'export Usa della componentistica ha pesato per 1 miliardo e 200 milioni di euro; per le auto è stato di 3 miliardi e 200 milioni. Dazi al 15% avrebbero un costo superiore ai 600 milioni. «In un settore già in una pesante crisi - ricorda Giorda - con 3 milioni di vetture in meno nel 2024 solo in Europa, l'Ue deve definire un piano industriale e rivedere i target del 2035».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Siderurgia

Agnelli: molte aziende potrebbero lasciare l'Italia

Per alluminio e acciaio, i dazi restano quelli annunciati lo scorso giugno quando con la «Proclamation» gli Usa li hanno alzati dal 25 al 50%. Dopo il primo dazio fissato al 25% nel 2018 sempre da Trump, l'Italia aveva già ridotto di due terzi l'export negli Usa. Per l'acciaio l'export è sceso a circa 200 mila tonnellate l'anno, per l'alluminio a 250 mila



tonnellate. Ma un dazio al 50% è comunque troppo alto. «Significa chiudere completamente con il mercato degli Stati Uniti — dice Paolo Agnelli, presidente del Gruppo Agnelli —: c'è poco da fare, già abbiamo l'energia più cara d'Europa e un rapporto euro-dollaro sfavorevole».

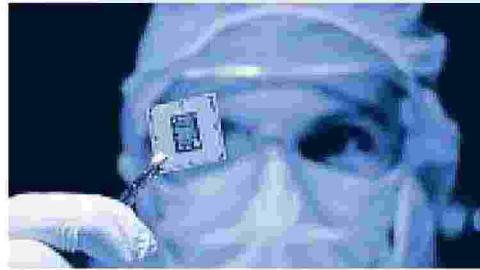
Prevede: «Molte aziende potrebbero lasciare l'Italia, noi ci stiamo pensando».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

High Tech

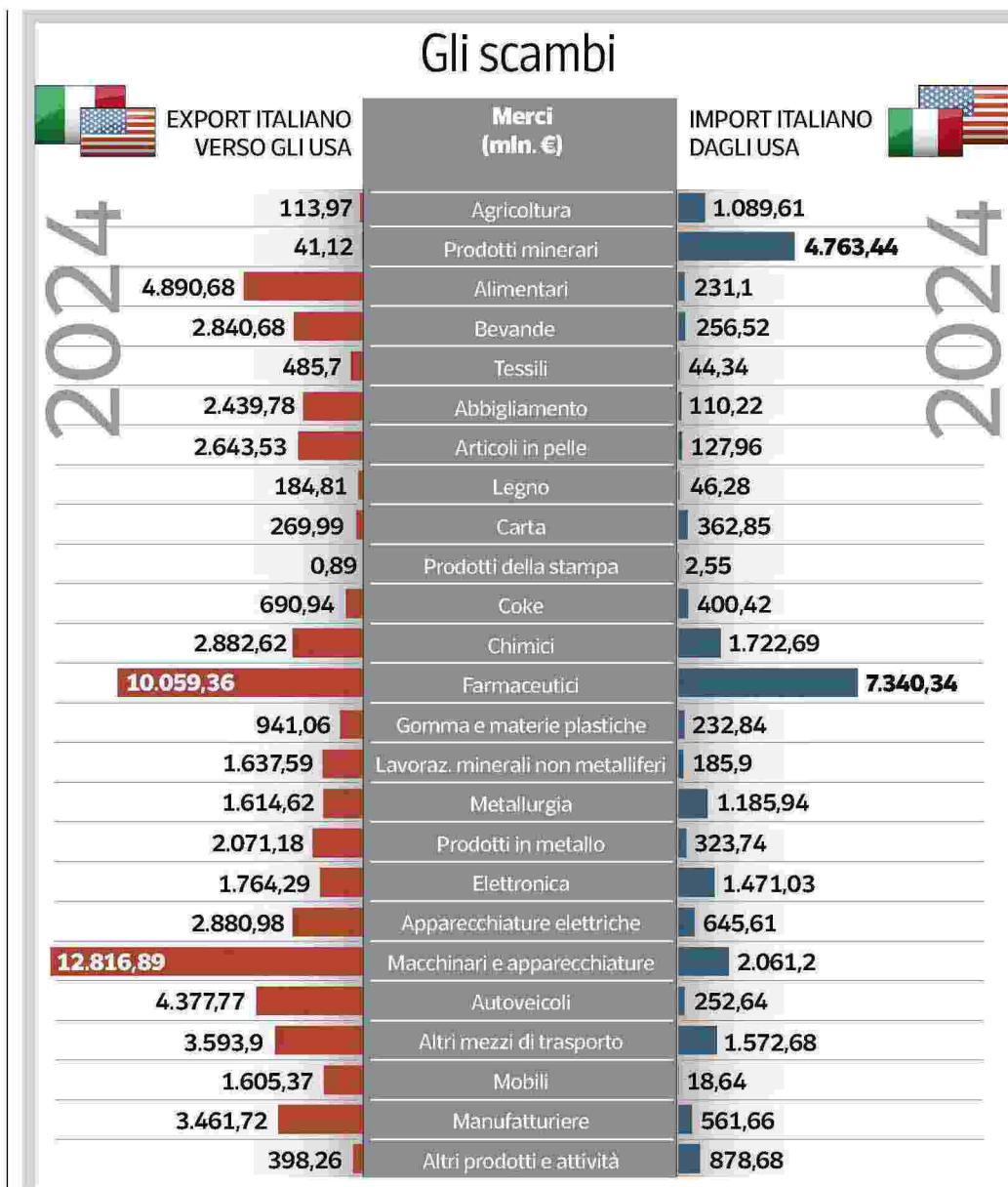
Chip, le incognite sulle tariffe e la domanda Usa

Ancora non è chiaro se i microchip subiranno dazi al 15%. Sono stati minacciati ma potrebbero salvarsi all'ultimo miglio della trattativa, perché per gli Usa sono importantissimi. Oggi per i componenti di microelettronica italiani non ci sono dazi e gli Usa sono il 4° mercato di export con 255 milioni di euro (2024), a fronte di un



import di 87 milioni. Al primo posto c'è Singapore. «Il mercato dei chip in Italia — spiega Mariarosaria Fragasso, capo del Centro Studi di Anie Imprese elettroniche — sta crescendo moltissimo, come la filiera delle macchine utensili di cui gli Usa hanno un enorme bisogno, il dazio sarebbe un effetto choc». La componentistica elettronica italiana fattura 5 miliardi, di cui 2,9 per i microchip.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato autobus Europa 1° semestre 2025: immatricolazioni +4,1% a quota 24.695. Il 66% delle nuove targhe è diesel, il 24% a zero emissioni

Una panoramica del mercato dell'autobus del Vecchio Continente nel primo semestre 2025: è arrivato il report realizzato [dall'Anfia](#), sulla base dei dati Acea, che fotografa lo stato di salute del comparto bus (dalle 3,5 tonnellate in su di massa a pieno carico) nell'Europa dei 27, Regno Unito e area Efta (ovvero Islanda, Liechtenstein, Norvegia e [...])

30 Luglio 2025 di Redazione



In primo piano

In viaggio sul Mercedes-Benz Turismo, il Safety Coach 2025

🕒 3 Luglio 2025

📁 Bus da turismo

Il primo Yutong IC12E consegnato in Europa per l'italiana VITA

🕒 8 Luglio 2025

📁 Bus elettrici

PODCAST / AUTOBUS Weeky - Ascolta il nuovo episodio!

🕒 18 Luglio 2025

📁 News

Una **panoramica del mercato dell'autobus del Vecchio Continente nel primo semestre 2025**: è arrivato il report realizzato **dall'Anfia**, sulla base dei dati Acea, che fotografa lo stato di salute del comparto bus (dalle 3,5 tonnellate in su di massa a pieno carico) nell'Europa dei 27, Regno Unito e area Efta (ovvero Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera).

Bene, **dal primo gennaio al 30 giugno dell'anno in corso, sono stati immatricolati 24.695 veicoli, il 4,1% in più rispetto al dato del primo semestre 2024**, quando il pallottoliere segnava quota 23.723.

I primi cinque mercati europei dell'autobus

A trainare le immatricolazioni il Regno Unito, protagonista di un exploit: 5.398 targhe, +38,9% (3.886) e market share a livello continentale del 21,9%. Dunque la **Germania**, che rappresenta il 12,3% del mercato, in leggero calo (-3,2%) con 3.042 immatricolazioni. Perde l'8% la **Francia** che nei primi sei mesi del 2025 registra 2.802 targhe (erano 3.047) per una quota dell'11,3% sul mercato totale. Quindi l'**Italia**, in difficoltà: -25%, da 3.476 a 2.624 e share del 10,6%. In calo sensibile, del 10,7%, anche la **Spagna**, che passa da 2.164 a 1.932 e quota del 7,6%.

I principali mercati europei sono tutti in negativo, tranne il Regno Unito, e con 15.798 unità immatricolate nel primo semestre del 2025, rappresentano il 64% delle immatricolazioni totali nell'area presa in esame.

Cresce dell'8,4% la **Polonia**, che sale da 1.107 a 1.200 targhe tonde-tonde, mentre la **Repubblica Ceca** fa il botto in positivo (+76,7%) passando da 477 a 843. Giù del 31,5% il **Belgio**, che si attesta a 434 (erano 634), mentre sale di molto (+64,8%) l'**Olanda** con 478 immatricolazioni (contro le 290 del H1 2024). A chiudere la top ten la Lituania: + 41,7%, da 144 a 204.

Autobus diesel, a zero emissioni, ibridi e a gas

Nonostante la crescita delle trazioni alternative, il 66% delle nuove immatricolazioni (circa 16.300) è a motore tradizionale **diesel**, che a livello continentale riesce a mantenere stabile il proprio volume e anche ad accrescerlo dell'1,3%. **Importante trend positivo per i mezzi a zero emissioni, che aumentano del 38%**, se ne contano 5.892 pezzi, per un market share del 23,9%: insomma, poco meno di un quarto dell'immatricolato è elettrico. In sofferenza invece sia i veicoli ibridi, che perdono il 36,4% e rappresentano il 5,2% della torta complessiva (circa 1.280), sia il gas (-9,5%, 1.220 pezzi circa) che vale il 5%.

Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus

Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus Teleborsa (Teleborsa) immagine
- Nel primo semestre del 2025, il mercato dei veicoli commerciali leggeri, nell'UE-EFTA-UK, si attesta a circa 913mila unità e registra un calo del 13,2% rispetto allo stesso periodo del 2024. È quanto emerge dal focus di approfondimento di [Anfia](#) dedicato ai Veicoli Commerciali e Industriali in Europa e nei Mercati Internazionali tra gennaio e giugno. Il mercato degli autocarri con ptt maggiore di 3.500 kg conta poco meno di 184mila nuove registrazioni, in calo del 14,9%. Analizzando il mercato degli autocarri per segmento, gli autocarri pesanti (ptt =16.000 kg) registrano una flessione del 14,2%, con 151mila unità vendute. Gli autobus con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 25mila, in crescita del 4,1%.

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus

TELEBORSA

 Pubblicato il 30/07/2025
 Ultima modifica il 30/07/2025 alle ore 14:54

cerca un titolo



Nel primo semestre del 2025, il mercato dei **veicoli commerciali leggeri**, nell'UE-EFTA-UK, si attesta a circa **913mila unità** e registra un calo del 13,2% rispetto allo stesso periodo del 2024. È quanto emerge dal focus di approfondimento di **Anfia** dedicato ai Veicoli Commerciali e Industriali in

Europa e nei Mercati Internazionali tra gennaio e giugno.

Il **mercato degli autocarri** con ptt maggiore di 3.500 kg conta poco meno di 184mila nuove registrazioni, in calo del 14,9%. Analizzando il mercato degli autocarri per segmento, gli **autocarri pesanti** (ptt =16.000 kg) registrano una flessione del 14,2%, con 151mila unità vendute.

Gli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 25mila, in crescita del 4,1%.

LEGGI ANCHE

28/07/2025



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

23/07/2025

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

17/06/2025

Volvo Group e Daimler Truck lanciano JV Coretura per software per veicoli commerciali

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

30/07/2025

Sogesid torna alla redditività con utile di 780mila euro

30/07/2025

Entro il 2030 l'Italia dissalerà 1 milione di metri cubi di acqua al giorno

30/07/2025

Snam completa cessione della quota in ITM Power. Incasso di 11 milioni di euro

30/07/2025



I dati semestrali **Anfia** a livello continentale

Nell'area Ue-Efta-Uk le vendite degli autobus in crescita del 4,1



[Dopo aver analizzato negli scorsi giorni i dati sulle vendite nel semestre appena concluso a livello nazionale](#), analizziamo ora i dati diffusi sempre da **Anfia** a livello di area Ue-Efta (acronimo di European Free Trade Association, ossia Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera) e Regno Unito sempre relativi alle vendite di autobus nuovi con peso totale a terra maggiore di 3.500 chilogrammi.

Complessivamente in tutto il Vecchio Continente sono stati immatricolati 24.695 autobus, con una crescita del 4,1 per cento rispetto al primo semestre 2024 quando il totalizzatore si era

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

fermato a 23.723. Primo paese per immatricolazioni di autobus è il Regno Unito con 5.398 nuove targhe, pari a una quota del mercato Ue+Efta+Uk del 21,9 per cento. Medaglia d'argento per la Germania con il 12,3 per cento del mercato, mentre il gradino più basso del podio se lo aggiudica la Francia con l'11,3 per cento, e a seguire Italia (10,6 per cento) e Spagna (7,8 per cento). Tra i cinque principali mercati solo il Regno Unito continua a crescere, con un incremento di ben il 38,9 per cento.

Al di fuori della top5 sorprende la crescita record del 76,7 per cento registrata dal mercato della Repubblica Ceca oltre che dei Paesi Bassi (+64,8 per cento) e Lituania (+41,7 per cento).

Per quanto riguarda la transizione energetica, a livello continentale il 23,9 per cento dei veicoli è elettrico, con 5892 unità rispetto alle 4266 unità dello stesso periodo dell'anno precedente, con un balzo in avanti di ben il 38,1 per cento. Sostanzialmente stabile (+1,3 per cento) il diesel con una quota di mercato a livello continentale del 66 per cento.



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus



30 luglio 2025 - 14.59

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel primo semestre del 2025, il mercato dei **veicoli commerciali leggeri**, nell'UE-EFTA-UK, si attesta a circa **913mila unità** e registra un calo del 13,2% rispetto allo stesso periodo del 2024. È quanto emerge dal focus di approfondimento di **Anfia** dedicato ai Veicoli Commerciali e Industriali in Europa e nei Mercati Internazionali tra gennaio e giugno.

Il mercato degli autocarri con ptt maggiore di 3.500 kg conta poco meno di 184mila nuove registrazioni, in calo del 14,9%. Analizzando il mercato degli autocarri per segmento, gli **autocarri pesanti** (ptt =16.000 kg) registrano una flessione del 14,2%, con 151mila unità vendute.

Gli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 25mila, in crescita del 4,1%.

powered by **teleborsa**

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 44.633 **-0,46%**

FTSE 100 9.124 **-0,14%**

FTSE MIB 41.583 **+0,85%**

Germany DAX 24.266 **+0,20%**

Hang Seng Index* 25.487,00 **-0,23%**

Nasdaq 21.098 **INV.**

Nikkei 225 40.676,00 **INV.**

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



PREMIUM INSTALLER SOLAX POWER



Unisciti alla rete degli installatori certificati Solax

ADERISCI SUBITO!

Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili
Inform · Act · Share

Abbonati

Accedi



Veicoli commerciali, bus e camion: come sta andando il mercato europeo?

Paolo Traversi • 30 Luglio 2025 • Tempo di lettura: 3 minuti

Ag. **SHARE**

In Italia vanno molte bene le immatricolazioni di autobus e veicoli commerciali leggeri elettrici. Camion si vendono poche unità

Advisory e Consulenza

Share

Agenzia di Comunicazione



About

About Us

Podcast

Careers

Abbonamenti Premium

Accedi

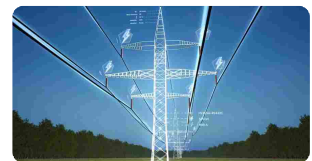


Immagine creata con IA

INDICE DEI CONTENUTI

1. I dati aggiornati sul mercato dei veicoli commerciali e industriali
2. Andamento generale del mercato
3. Veicoli commerciali: crescita boom in Italia
4. Autocarri elettrici in Italia
5. Autobus elettrici in Italia

Consigliati



INFRASTRUTTURE

Schneider Electric guida le Utility verso reti a prova di futuro

La Redazione • 4 Luglio 2025

INFRASTRUTTURE

La vera causa del blackout spagnolo? È stato anche un errore di...

La Redazione • 17 Giugno 2025

FOTOVOLTAICO

Dichiarazione dei redditi, scambio sul posto e ritiro dedicato: cosa cambia?

La Redazione • 16 Maggio 2025

In Evidenza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I dati aggiornati sul mercato dei veicoli commerciali e industriali

Nel primo semestre del 2025, il **mercato dei veicoli commerciali e industriali in UE-EFTA-UK** ha mostrato andamenti contrastanti, con un calo generale delle immatricolazioni totali, ma una notevole crescita per i **veicoli elettrici e ibridi in alcuni segmenti**.

Il mercato dei **veicoli commerciali leggeri** si attesta a circa **913mila unità** e **registra un calo del 13,2%** rispetto allo stesso periodo del 2024. Il mercato degli **autocarri** con ptt maggiore di 3.5 tonnellate conta poco meno di 184mila nuove registrazioni, in **calo del 14,9%**. Solo gli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 25mila, ed in crescita del 4,1%.

Questo focus, curato da **ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica** – esamina i dati di immatricolazione per veicoli commerciali leggeri (VCL), autocarri e autobus.

Andamento generale del mercato

Il mercato complessivo dei **veicoli commerciali leggeri** è in **flessione** importante in tutti i principali mercati europei, tra cui Germania (-14,7%), Regno Unito (-12,1%), Francia (-12%) e **Italia (-11,7%)**. Solo la Spagna ha mostrato una crescita, con un aumento dell'11,2%.

Gli **autocarri** hanno segnato una diminuzione del 14,9%. Anche in questo segmento, tutti i principali mercati hanno registrato cali significativi, con la Germania in testa (-27,5%), seguita da Francia (-18,8%), Spagna (-13,6%), **Italia (-13,3%)** e Regno Unito (-11,2%).

Per gli **autocarri pesanti** (superiori a 16.000 kg), le vendite sono scese a 151.406 unità, con una flessione del 14,2%. La Germania ha guidato le immatricolazioni ma ha subito un calo del 26,7%, seguita da Francia (-20,6%) e Regno Unito (-11,4%). **L'Italia ha registrato un calo del 13,7%**.

In controtendenza, il segmento degli **autobus** con massa a pieno carico superiore a 3.500 kg ha visto una crescita del 4,1%, raggiungendo quasi 25.000 unità immatricolate nel primo semestre 2025. **Il Regno Unito è stato il principale mercato, con un aumento del 38,9%**.

Veicoli commerciali: crescita boom in Italia

Nonostante il calo generale del mercato, le **immatricolazioni di veicoli elettrici (ECV) e ibridi (HEV)** hanno mostrato una decisa espansione in diversi settori:

Per quanto riguarda i **veicoli commerciali leggeri (≤3.500 kg)**, le immatricolazioni di veicoli ricaricabili sono **aumentate del 47,5%**, raggiungendo una **quota di mercato del 10,2%** (4,2 punti percentuali in più rispetto al primo semestre 2024). Le immatricolazioni di veicoli diesel, pur mantenendo una quota di mercato dell'81,8%, **sono diminuite del 16,5%**. L'Italia ha registrato **una crescita boom del 138,3% nelle immatricolazioni di ECV in questo segmento**, passando da 2.066 a 4.924 veicoli immatricolati.

Autocarri elettrici in Italia



SMART MOBILITY

Autostrade, test sulla tangenziale di Napoli riduce emissioni del 10%. E gli incidenti del 30%

Paolo Traversi • 30 Luglio 2025

LOGISTICA

Camion elettrico di notte? Meno rumore, diminuisce impatto CO2 e aumenta risparmio...

La Redazione • 30 Luglio 2025

AUTOMOTIVE

Auto usate, mercato in flessione del 5%. Ma boom di ibride. Bene...

Paolo Traversi • 28 Luglio 2025

MOBILITÀ

Roma blocca le auto diesel Euro 5 nella ztl fascia verde: stop...

Paolo Traversi • 25 Luglio 2025

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

Accetto la

Per quanto riguarda gli **autocarri elettrici (>3.500 kg)** hanno registrato un **incremento del 48%** rispetto al primo semestre 2024. Il diesel rimane il carburante dominante con una quota del 93,1%, nonostante un calo dei volumi del 16,8%. Anche in questo caso i numeri italiani sono in forte aumento, **pari al 184,8%**: dai 132 del primo semestre 2024 ai **376 del 2025**, stesso periodo di riferimento.

Per quanto riguarda i camion pesanti ricaricabili **sono aumentati del 12,6%** rispetto all'anno precedente, sebbene la loro quota di mercato sia ancora marginale (1,6%). È interessante notare che due dei maggiori mercati per questa alimentazione, Regno Unito e Germania, hanno registrato cali rispettivamente del 17,4% e del 10,4%. L'Italia, **con sole 21 immatricolazioni**, non rientra nella top ten dei veicoli ricaricabili in questo segmento. Il diesel continua a dominare con una quota del 95,4%.

Autobus elettrici in Italia

E chiudiamo con gli **autobus**, segmento che ha visto la maggiore crescita per i veicoli ricaricabili, con un **aumento del 38,1% rispetto al primo semestre 2024**, rappresentando quasi un quarto del mercato totale. I veicoli ibridi, al contrario, hanno subito un calo significativo del 36,4%. Le vendite di autobus diesel sono rimaste sostanzialmente stabili (+1,3%), mentre quelle a gas sono diminuite del 9,5%. **L'Italia ha registrato un aumento del 47,4%** nelle immatricolazioni di ECV autobus, da 272 a 401 bus elettrici dal 2024 al 2025.

UE-EFTA_Focus_Mercato_VCL_Autocarri_Autobus_H1_2025 [Download](#)

MOBILITÀ



About Author / Paolo Travisi

Paolo Travisi 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

Incendi boschivi, nel Meridione le regioni più colpite

[Privacy](#)

[Policy](#)

[Iscriviti](#)

Esplora



Home > Mobilità > Focus **ANFIA** su veicoli commerciali e industriali in Italia nel primo semestre...

Focus **ANFIA** su veicoli commerciali e industriali in Italia nel primo semestre 2025

Di seguito gli highlights del primo trimestre.

Di **Redazione** - 30 Luglio 2025

0



Anfia ha pubblicato il report realizzato sulla base dei dati forniti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, con dati aggiornati al 30/06/2025.

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

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

Il mercato dei **veicoli trainati** con ptt superiore a 3.500 kg registra una crescita del 7,8% nei primi sei mesi del 2025, con 7.726 rimorchi e semirimorchi immatricolati. Ad

aprile si registra un +15,3%, seguito a maggio da un altro consistente salto del +30,5%, frenato poi da un giugno sottotono con un -9,3%.

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

adv



[anfia](#) [autobus](#) [rimorchi](#) [TPL](#) [trasporto merci](#)

Articolo precedente

Mobilità, cresce l'interesse per il noleggio a lungo termine

POPOLARI OGGI



FS, presentati i principali investimenti e opere del Gruppo

23 Giugno 2025



1.500 Volvo FH Aero

ULTIMISSIME NOTIZIE



Mobilità, cresce l'interesse per il noleggio a lungo termine

30 Luglio 2025



Karsan debutta

CATEGORIE

Mobilità	892
Truck	780
Aziende	671
Aziende	579

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trasporti-Italia.com



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



Mercato autobus Europa: quasi 25mila immatricolazioni nel primo semestre 2025

Le immatricolazioni registrano un aumento del 4,1%, raggiungendo quasi 25 mila unità; ma la vera rivoluzione è guidata dai veicoli ricaricabili, che segnano un'impennata del +38,1% e rappresentano quasi un quarto dell'intero mercato.

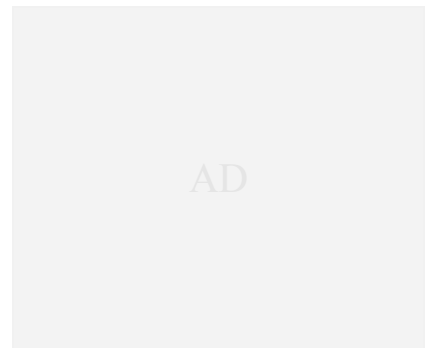


SANDRA DALIA

30 LUGLIO 2025

Primo semestre positivo per il mercato degli autobus nell'area composta da Unione Europea, Regno Unito e Paesi della cosiddetta zona EFTA – Norvegia, Svizzera, Islanda e Liechtenstein – (area EU-EFTA-UK). Lo rivela l'ultimo rapporto di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) sulla base dei dati Acea (European Automobile Manufacturers' Association).

Guardando ai dati, il periodo da gennaio e giugno 2025 ha evidenziato



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

un'importante **espansione** per il segmento dedicato al **trasporto passeggeri**.
 Analizziamoli nel dettaglio.

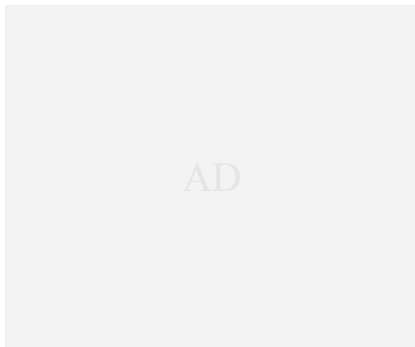
Autobus nell'UE-EFTA-UK: + 4,1% nel primo semestre 2025

Nel primo trimestre 2025, il segmento degli **autobus** con massa totale a terra superiore a 3.5 tonnellate **ha sfiorato le 25 mila unità**, registrando una **crescita del 4,1%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel periodo compreso **tra gennaio e giugno 2025**, il comparto conta, per la precisione, **24.695 immatricolazioni totali**. Un volume che attesta un incremento rispetto alle 23.723 unità registrate nel primo semestre del 2024 e che conferma un andamento particolarmente positivo per il settore.

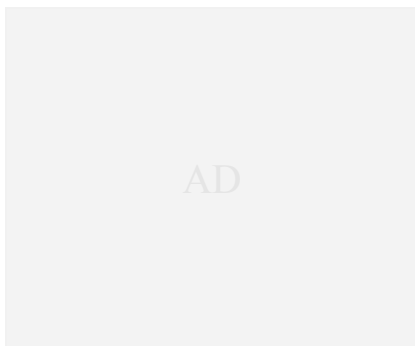
I dati nei maggiori mercati nazionali

Guardando all'analisi delle performance nei maggiori mercati nazionali emerge un quadro diversificato.



Il **Regno Unito** si posiziona al vertice per numero di immatricolazioni, con 5.398 autobus, **+38,9%** rispetto al primo semestre 2024, distinguendosi come **l'unico tra i principali mercati a registrare un aumento**. La sua quota di mercato ha raggiunto il 21,9% del totale nell'area UE-EFTA-UK.

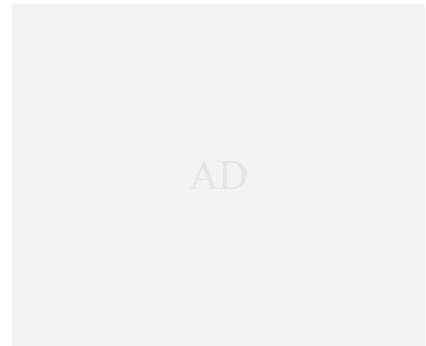
Seguono la **Germania** con 3.042 nuove immatricolazioni, pari al 12,3% del mercato, con una diminuzione del 3,2%; e la **Francia**, che invece ha registrato 2.802 unità, che costituiscono l'11,3% del mercato, con un calo dell'8,0%.



L'Italia ha contribuito con 2.624 immatricolazioni, rappresentando il 10,6% del mercato, ma con una **flessione più marcata del 24,5%** (elaborazioni **Anfia** sui dati del Ministero dei Trasporti aggiornati al 30 giugno 2025 sulla base della Data Libretto).

La **Spagna**, invece, ha totalizzato 1.932 nuove registrazioni, pari al 7,8% del mercato, mostrando un decremento del 10,7%.

Complessivamente, questi cinque mercati hanno costituito il 64% delle immatricolazioni totali di autobus nell'area, con un volume complessivo di



In AUTOBUS

AUTOBUS

Mercato autobus Europa: quasi 25mila immatricolazioni nel primo semestre 2025

AUTOBUS

Autobus, finti abbonamenti online, un fenomeno crescente nel TPL: come difendersi

AUTOBUS

Bus e treni gratis per over 70, ecco dove: tutti gli incentivi TPL attivi in Italia

AUTOBUS

TPL Roma, corse gratuite per gli abbonati Atac: fino a 100 euro per bici e monopattini

15.798 unità.

Si sono osservate **crescite positive anche in altri paesi**, tra cui la Polonia (+8,4%), la Repubblica Ceca (+76,7%), i Paesi Bassi (+64,8%) e la Lituania (+41,7%).

Crescono gli autobus a zero emissioni: +38,1% nel primo semestre 2025

Sul piano delle **motorizzazioni**, il segmento degli autobus si conferma come il più dinamico per quanto riguarda l'adozione di veicoli a propulsione ricaricabile.

Nello specifico, **quasi un quarto delle nuove immatricolazioni** nel primo semestre nell'Europa allargata è rappresentato da **veicoli elettrici o plug-in**, che hanno registrato un incremento significativo del **38,1%** rispetto al primo semestre del 2024.

Allo stesso tempo, si è registrata una **contrazione per altre tipologie di alimentazione**: i veicoli ibridi hanno subito la flessione più consistente, con una diminuzione del 36,4% dei volumi rispetto all'anno precedente.

Anche i mezzi a gas hanno mostrato un decremento del 9,5%. Il diesel, pur mantenendo una quota rilevante, ha invece registrato una sostanziale stabilità con un modesto aumento dell'1,3% delle immatricolazioni.

Potrebbe interessarti anche: [Autobus, finti abbonamenti online, un fenomeno crescente nel TPL: come difendersi](#)



AUTOBUS



MERCATO AUTOBUS



EUROPA



ACEA

Continua a leggere

AUTOBUS

TPL Roma, corse gratuite per gli abbonati Atac: fino a 100 euro per bici e monopattini

Prima solo i titolari di abbonamenti annuali potevano usufruire di agevolazioni su monopattini ed e-bike in sharing. Ora, questa opportunità...

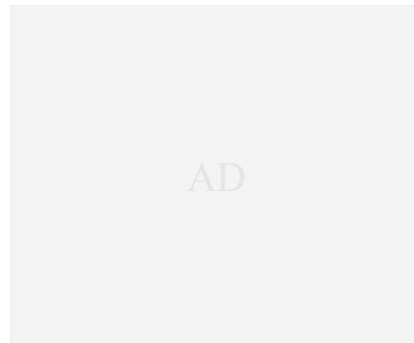
AUTOBUS

Autobus Atac in fiamme a Roma in via Flaminia, distrutto il mezzo: cosa è successo

L'incendio si è verificato all'altezza di Corso Francia, coinvolgendo due auto. L'autobus, un modello Citelis in

AUTOBUS

Autobus Atac in fiamme a Roma in via Flaminia, distrutto il mezzo: cosa è successo





ANFIA mercato autocarri, rimorchi e autobus, giugno negativo



Nel sesto mese del 2025, tutti i comparti registrano una flessione: **gli autocarri e gli autobus calano a doppia cifra, mentre i veicoli trainati invertono la tendenza positiva di maggio.**

Nel dettaglio il mercato di giugno 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.546 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-26,1% rispetto a giugno 2024) e 1.317 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-9%), suddivisi in 149 rimorchi (+7,2%) e 1.168 semirimorchi (-10,7%).

Nel primo semestre del 2025 si contano **14.538 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, il 13,3% in meno rispetto ai primi sei mesi del 2024, e 7.732 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+7,9% rispetto a gennaio-giugno 2024), così ripartiti: 733 rimorchi (+2,5%) e 6.999 semirimorchi (+8,5%). Per gli **autocarri**, nei primi sei mesi del 2025 tutte e quattro le aree geografiche registrano nuovamente una variazione negativa: -20,6% il Nord-Est, -12,6% l'area Sud e Isole, -10,5% il Nord-Ovest e -5,5% le regioni del Centro.

Immatricolazioni di Autocarri con Ptt > 3.500 Kg per alimentazione per data di emissione della carta di circolazione

Elaborazione ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Alimentazione	Gen-giu 2025	Gen-giu 2024	Var %
BENZINA	0	3	-100,0
DIESEL	13.927	16.268	-14,4
ELETTRICO	376	132	184,8
GNL	157	186	-15,6
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	9	11	-18,2
METANO	69	166	-58,4
TOTALE	14.538	16.766	-13,3

Nei primi sei mesi del 2025, gli autocarri registrano una flessione (-7,4%), mentre i trattori stradali chiudono a -18,8%. Nello stesso periodo, calano i veicoli da cantiere (-15,2%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-13,1%). Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi sei mesi dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,5% (era del 2,1% a gennaio-giugno 2024), per un totale di 226 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 2,6% del totale (lo 0,8% a gennaio-giugno 2024). "La flessione nelle immatricolazioni registrata a giugno rappresenta l'ulteriore conferma di un trend fortemente negativo negli investimenti delle aziende di autotrasporto per il rinnovo delle flotte, con crescenti ripercussioni in termini ambientali e di sicurezza – ha commentato **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**. A fronte di questa situazione critica, pur nell'esprimere apprezzamento per la pubblicazione del primo decreto necessario per l'attuazione delle risorse destinate all'autotrasporto dall'ultima legge di bilancio, risulta evidente che una riforma delle politiche pubbliche vigenti non sia più rimandabile. Come già richiamato dalle associazioni automotive e dell'autotrasporto, si ritiene necessario dare tempestiva attuazione al fondo pluriennale per il rinnovo del parco circolante annunciato dal Ministro dei Trasporti lo scorso aprile, con uno stanziamento congruo e in grado di abilitare una reale sostituzione dei mezzi obsoleti con veicoli di ultima generazione alimentabili con i biocarburanti come il biometano (compressso o liquefatto) e l'HVO. In coerenza con quanto affermato dal Ministro, il fondo dovrà essere accompagnato da politiche fiscali di vantaggio che promuovano l'utilizzo dei biocarburanti e l'adozione dei veicoli a trazione alternativa".

Nel dettaglio:

Comparto Trasporto Merci

Autocarri con ptt >3.500 kg secondo le classi di peso

	Giugno 2025	Giugno 2024	var. %	Gen-GIU 2025	Gen-GIU 2024	var. %
autocarri medi >3.500<=16.000 kg	352	627	-43,9	2.477	2.787	-11,1
autocarri pesanti >16.000 kg	2.194	2.816	-22,1	12.061	13.979	-13,7
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	2.546	3.443	-26,1	14.538	16.766	-13,3

secondo il tipo

	Giugno 2025	Giugno 2024	var. %	Gen-GIU 2025	Gen-GIU 2024	var. %
cabinati	1.260	1.859	-32,2	7.504	8.107	-7,4
trattori	1.286	1.584	-18,8	7.034	8.659	-18,8
Totale Autocarri per tipo con ptt >3.500 kg	2.546	3.443	-26,1	14.538	16.766	-13,3

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg

	Giugno 2025	Giugno 2024	var. %	Gen-GIU 2025	Gen-GIU 2024	var. %
rimorchi	149	139	7,2	733	715	2,5
semirimorchi	1.168	1.308	-10,7	6.999	6.450	8,5
Totale R&S ptt >3.500 kg	1.317	1.447	-9,0	7.732	7.165	7,9

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi sei mesi del 2025 si confermano in crescita le regioni del Nord-Est (+19,9%), il Nord-Ovest (+10,9%) e l'area del Sud e Isole (+3,2%), mentre resta in flessione il Centro (-5,5%).

"Il settore dei veicoli trainati, nel primo semestre dell'anno, ha registrato una crescita complessiva del 7,9% rispetto allo stesso periodo del 2024, con 7.732 nuove immatricolazioni contro le 7.165 dell'anno precedente – ha riferito **Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA**. Il mese di giugno, tuttavia, si chiude in negativo a causa di una forte contrazione dei semirimorchi, che hanno segnato -10,7%; resta invece positivo il segmento dei rimorchi (+7,2%). Abbiamo letto con favore la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto di ripartizione delle risorse per l'autotrasporto, ma i fondi a disposizione per il rinnovo del parco

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

risultano ancora insufficienti. Per questo motivo, è urgente che il Ministro Salvini dia seguito alla misura straordinaria di circa 600 milioni di Euro per il settore annunciata ormai da diversi mesi, per garantire innovazione, rinnovo del parco e competitività delle aziende italiane”.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a giugno 2025 393 nuove unità, con un decremento del 44,4% rispetto a giugno 2024. Nel sesto mese dell'anno, tre comparti su quattro registrano una variazione negativa, con cali a doppia cifra: -60,3% i minibus, -53,1% gli autobus adibiti al TPL e -36,4% gli scuolabus; in crescita, invece, gli autobus e midibus turistici (+47,5%). Nel primo semestre del 2025, i libretti di autobus rilasciati sono 2.624 (-24,5% rispetto a gennaio-giugno 2024). Nel cumulato si mantengono positivi soltanto gli autobus e midibus turistici (+26,3%), mentre calano i minibus (-40,8%), gli autobus adibiti al TPL (-33%) e gli scuolabus (-10%).

Immatricolazioni di Autobus con Ptt > 3.500 Kg per alimentazione per data di emissione della carta di circolazione

Elaborazione ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Alimentazione	Gen-giu 2025	Gen-giu 2024	Var %
DIESEL	1.443	1.995	-27,7
ELETTRICO	401	272	47,4
GNL	3	14	-78,6
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	200	436	-54,1
IBRIDO METANO/ELETTRICO	7	22	-68,2
METANO	563	737	-23,6
IDROGENO	7	0	0,0
TOTALE	2.624	3.476	-24,5

"Continua la caduta verticale del comparto autobus in Italia. Esaurita la spinta propulsiva generata dal PNRR, si fa sentire anche la mancanza di chiarezza nelle politiche economiche per il comparto nei prossimi anni - ha commentato Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. Alle numerose voci che già da tempo lamentano una strutturale carenza di fondi, aggiungiamo anche la nostra. L'iniezione di risorse del PNRR si è di fatto esaurita e ancora oggi non è chiara la programmazione dei fondi disponibili per i prossimi anni, anche a causa della loro dispersione tra diversi attori. Tutto ciò avviene a fronte di una riduzione della vetustà del parco circolante registrata tra il 2023 e il 2024 di appena 9 mesi (da 13 anni e 10 mesi a fine 2023 a 13 anni e 1 mese a fine 2024 - dati ACI) e della necessità, per le nostre città, di dover rispondere in modo coerente ed efficace alla sempre maggior richiesta di Trasporto Pubblico da parte dei cittadini. Anche lo scenario dei bus turistici non offre motivi di soddisfazione, ragione per cui chiediamo ai Ministeri competenti risposte concrete per un comparto che merita la stessa dignità di ascolto di altri, a meno che non si voglia anche in questo caso rinunciare ad un ulteriore settore produttivo, come già accaduto in passato nel nostro Paese. Pertanto, alla luce di questo scenario altamente preoccupante, ANFIA rinnova l'invito a destinare parte delle risorse europee del Piano sociale per il clima al comparto autobus”.

Secondo l'alimentazione, la quota di **mercato degli autobus alimentati gas è del 21,6% a gennaio-giugno 2025**, mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 23,2% (21% a gennaio-giugno 2024). A livello territoriale, infine, nei primi sei mesi del 2025 le immatricolazioni calano a doppia cifra in tutte e quattro le aree geografiche: -38,8% nel Nord-Ovest, -27,7% nel Sud e Isole (-28,8%), -16,2% nel Nord-Est e -12,3% nelle regioni del Centro.



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

MERCATO AFTERMARKET TRUCK, ANFIA: "RAGGIUNTO IL PICCO MASSIMO DI FATTURATO NEL I TRESTRE 2025"



(Teleborsa) - Il fatturato del primo semestre 2025 del mercato totale aftermarket truck ha registrato una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +35% rispetto al 2022, +25% rispetto al 2023 e +13% rispetto al 2024. È quanto emerge dal **Barometro Aftermarket Truck**, iniziativa della **sezione Aftermarket**

di **ANFIA** in collaborazione con la **sezione Automotive di ASAP Service Management Forum**. In particolare, le prestazioni di fatturato del primo trimestre del 2025 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei dati, mentre quelle del secondo trimestre sono state le quarte migliori registrate fino ad oggi.

Analizzando il **fatturato mensile aggregato, Motore&Trasmissione**, che si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati, mostra un andamento crescente tra gennaio e marzo, seguito da un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due macro-famiglie e hanno segnato complessivamente un semestre positivo.

Per quanto riguarda le altre **due macro-famiglie, Sopra-telaio e Sotto-telaio**, è stata registrata un'alternanza nella seconda posizione in termini di fatturato, a differenza degli anni precedenti quando la macro-famiglia Sotto-telaio occupava stabilmente questa posizione. In particolare, la macro-famiglia Sopra-telaio mostra un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante la volatilità, il fatturato complessivo si è mantenuto su livelli decisamente migliori rispetto agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione. Viceversa, la macro-famiglia Sotto-telaio evidenzia un andamento più debole: pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi della macro-famiglia Sopra-telaio, il fatturato ha registrato una discesa più marcata negli ultimi mesi, specie se confrontata con gli anni precedenti. Questo andamento conferma il trend negativo della macro-famiglia, in controtendenza rispetto alle altre due.

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la **macro-famiglia Motore&Trasmissione** ha registrato un incremento del +5% rispetto al 2024, del +14% rispetto al 2023 e del +22% rispetto al 2022.

La **macro-famiglia Sopra-telaio** ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato straordinariamente positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +87% rispetto al 2024, +171% rispetto al 2023 e +192% rispetto al 2022. Diversamente, la **macro-famiglia Sotto-telaio** ha registrato nel primo semestre del

2025 una variazione percentuale del fatturato cumulato negativa sia rispetto al 2024 (-11%) sia al 2023 (-11%) sia al 2022 (-2%).

"La prima parte del 2025 - sottolinea **Alessio Sitran, responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket** - presenta un andamento differente rispetto alle trimestralità degli anni precedenti. Pur rimanendo, in termini di fatturato cumulato, in territorio di significativa crescita rispetto al triennio precedente, un'osservazione più di dettaglio su base mensile indica come il trend presenti i segnali di una progressiva contrazione. Se questo andamento dovesse essere rilevato anche nella seconda parte dell'anno in corso, si avrebbe purtroppo una conferma dei segnali di rallentamento già presenti alla fine del 2024 aldilà della ciclicità dei trend caratteristici di alcuni momenti dell'anno. Da rilevare, peraltro, l'andamento delle due macro-famiglie Sopra-telaio e Sotto-telaio che, storicamente, hanno seguito trend evolutivi paralleli (con la seconda posizionata su livelli di fatturato più elevati), ma che, da un anno a oggi, hanno iniziato ad alternarsi con un'alternanza molto più marcata nel corso del 2025. Altro elemento di novità è l'evidente andamento oscillatorio, sia al rialzo, sia al ribasso, anch'esso molto più significativo nel 2025 in comparazione agli anni precedenti. In più, è importante la crescita straordinaria in termini percentuali del fatturato della famiglia Sopra-telaio, che suggerisce un livello sostenuto di domanda per questa tipologia di componenti. Per contro, la macro-famiglia Sotto-telaio performa in territorio negativo rispetto alle altre due macro-famiglie, con un decremento a doppia cifra (-11%) rispetto al biennio 2024-2023. I segnali così rilevati - contrazione del fatturato cumulato su base mensile, forti oscillazioni nei volumi, una macro-famiglia (Sotto-telaio) in sofferenza - restituiscono la necessità di osservare con attenzione una possibile inversione di tendenza rispetto a quanto osservato nelle rilevazioni degli anni precedenti. Questo suggerisce, in un contesto congiunturale globale di forte instabilità e incertezza, il rischio di vedere uno scenario di chiusura del 2025 se non in negativo, quanto meno su valori distanti da quanto osservato in passato. Occorre pertanto agire con tempestività per ridare competitività al settore".

(TELEBORSA) 31-07-2025 18:49

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

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

089849



Giovedì 31 Luglio 2025, ore 19.22



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](#) /
 Mercato Aftermarket Truck
 [Anfia](#) "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"

Mercato Aftermarket Truck, **Anfia**: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"

Le macro-famiglie Motore&Trasmissione e Sopra-Telaio trainano la crescita, mentre la macro-famiglia Sotto-telaio registra variazioni negative

Economia 31 luglio 2025 - 18.49



(Teleborsa) - Il fatturato del primo semestre 2025 del mercato totale aftermarket truck ha registrato una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +35% rispetto al 2022, +25% rispetto al 2023 e +13% rispetto al 2024. È quanto emerge dal **Barometro Aftermarket Truck**, iniziativa della **sezione Aftermarket di ANFIA** in collaborazione con la **sezione Automotive di ASAP Service Management Forum**. In particolare, le prestazioni di fatturato del primo trimestre del 2025 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei dati, mentre quelle del secondo trimestre sono state le quarte migliori registrate fino ad oggi.

Analizzando il **fatturato mensile aggregato, Motore&Trasmissione**, che si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati, mostra un andamento crescente tra gennaio e marzo, seguito da un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due macro-famiglie e hanno segnato complessivamente un semestre positivo.

Per quanto riguarda le altre due macro-famiglie, **Sopra-telaio e Sotto-telaio**, è stata registrata un'alternanza nella seconda posizione in termini di fatturato, a differenza degli anni precedenti quando la macro-famiglia Sotto-telaio occupava stabilmente questa posizione. In particolare, la macro-famiglia Sopra-telaio mostra un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante la volatilità, il fatturato complessivo si è mantenuto su livelli decisamente migliori rispetto agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione. Viceversa, la macro-famiglia Sotto-telaio evidenzia un andamento più debole: pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi della macro-famiglia Sopra-telaio, il fatturato ha registrato una discesa più marcata negli ultimi mesi, specie se confrontata con gli anni precedenti. Questo andamento conferma il trend negativo della macro-famiglia, in controtendenza rispetto alle altre due.

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la **macro-famiglia Motore&Trasmissione** ha registrato un incremento del +5% rispetto al 2024, del +14% rispetto al 2023 e del +22% rispetto al 2022.

Altre notizie



- ▶ CME Group: nel 2° trimestre fatturato record a 1,7 miliardi, in forte crescita utili e volumi
- ▶ Piquadro, fatturato primo trimestre in leggera crescita a 36,8 milioni di euro
- ▶ Francoforte: scambi in positivo per Daimler Truck Holding
- ▶ LU-VE, portafoglio ordini record a 225 milioni di euro al 30 giugno
- ▶ Francoforte: in forte denaro Daimler Truck Holding
- ▶ thyssenkrupp nucera migliora guidance su EBIT e peggiora quella sulle vendite

La **macro-famiglia Sopra-telaio** ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato straordinariamente positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +87% rispetto al 2024, +171% rispetto al 2023 e +192% rispetto al 2022. Diversamente, la **macro-famiglia Sotto-telaio** ha registrato nel primo semestre del 2025 una variazione percentuale del fatturato cumulato negativa sia rispetto al 2024 (-11%) sia al 2023 (-11%) sia al 2022 (-2%).

"La prima parte del 2025 – sottolinea **Alessio Sitran, responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket** – presenta un andamento differente rispetto alle trimestralità degli anni precedenti. Pur rimanendo, in termini di fatturato cumulato, in territorio di significativa crescita rispetto al triennio precedente, un'osservazione più di dettaglio su base mensile indica come il trend presenti i segnali di una progressiva contrazione. Se questo andamento dovesse essere rilevato anche nella seconda parte dell'anno in corso, si avrebbe purtroppo una conferma dei segnali di rallentamento già presenti alla fine del 2024 aldilà della ciclicità dei trend caratteristici di alcuni momenti dell'anno. Da rilevare, peraltro, l'andamento delle due macro-famiglie Sopra-telaio e Sotto-telaio che, storicamente, hanno seguito trend evolutivi paralleli (con la seconda posizionata su livelli di fatturato più elevati), ma che, da un anno a oggi, hanno iniziato ad alternarsi con un'alternanza molto più marcata nel corso del 2025. Altro elemento di novità è l'evidente andamento oscillatorio, sia al rialzo, sia al ribasso, anch'esso molto più significativo nel 2025 in comparazione agli anni precedenti. In più, è importante la crescita straordinaria in termini percentuali del fatturato della famiglia Sopra-telaio, che suggerisce un livello sostenuto di domanda per questa tipologia di componenti. Per contro, la macro-famiglia Sotto-telaio performa in territorio negativo rispetto alle altre due macro-famiglie, con un decremento a doppia cifra (-11%) rispetto al biennio 2024-2023. I segnali così rilevati – contrazione del fatturato cumulato su base mensile, forti oscillazioni nei volumi, una macro-famiglia (Sotto-telaio) in sofferenza – restituiscono la necessità di osservare con attenzione una possibile inversione di tendenza rispetto a quanto osservato nelle rilevazioni degli anni precedenti. Questo suggerisce, in un contesto congiunturale globale di forte instabilità e incertezza, il rischio di vedere uno scenario di chiusura del 2025 se non in negativo, quanto meno su valori distanti da quanto osservato in passato. Occorre pertanto agire con tempestività per ridare competitività al settore".

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Mercato dei veicoli commerciali leggeri, **Anfia**: -11,7% nei 6 mesi
- ▶ Francoforte: performance negativa per Daimler Truck Holding
- ▶ Francoforte: giornata depressa per Daimler Truck Holding
- ▶ Veicoli commerciali, in Europa nel primo semestre cresce solo il comparto autobus



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	VIDEO	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Il Punto sulle Commodities	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Buongiorno dalla Borsa	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	1 minuto in Borsa	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Guide	Focus sugli ETF	Coefficienti di rettificazione e
Ambiente	Fondi		Notizie dal Forex	Corporate Actions
Banche	Cambi e Valute		Tutti i Video	
Economia	Materie Prime			
Finanza	Tassi			
Politica	Futures e Derivati			
Scienza e tecnologia	Sedex			
Assicurazioni	Warrant			
Energia	Rating Agenzie			
Lusso	EuroTLX			
Comunicati Corporate				

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

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

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

Segnalazioni **Whistleblowing**.

Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"

Mercato Aftermarket Truck, **Anfia**: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025" immagine

Teleborsa Le macro-famiglie Motore&Trasmissione e Sopra-Telaio trainano la crescita, mentre la macro-famiglia Sotto-telaio registra variazioni negative (Teleborsa) - Il fatturato del primo semestre 2025 del mercato totale aftermarket truck ha registrato una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +35% rispetto al 2022, +25% rispetto al 2023 e +13% rispetto al 2024. È quanto emerge dal Barometro Aftermarket Truck, iniziativa della sezione Aftermarket di **ANFIA** in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum. In particolare, le prestazioni di fatturato del primo trimestre del 2025 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei dati, mentre quelle del secondo trimestre sono state le quarte migliori registrate fino ad oggi. Analizzando il fatturato mensile aggregato, Motore&Trasmissione, che si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati, mostra un andamento crescente tra gennaio e marzo, seguito da un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due macro-famiglie e hanno segnato complessivamente un semestre positivo. Per quanto riguarda le altre due macro-famiglie, Sopra-telaio e Sotto-telaio, è stata registrata un'alternanza nella seconda posizione in termini di fatturato, a differenza degli anni precedenti quando la macro-famiglia Sotto-telaio occupava stabilmente questa posizione. In particolare, la macro-famiglia Sopra-telaio mostra un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante la volatilità, il fatturato complessivo si è mantenuto su livelli decisamente migliori rispetto agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione. Viceversa, la macro-famiglia Sotto-telaio evidenzia un andamento più debole: pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi della macro-famiglia Sopra-telaio, il fatturato ha registrato una discesa più marcata negli ultimi mesi, specie se confrontata con gli anni precedenti. Questo andamento conferma il trend negativo della macro-famiglia, in controtendenza rispetto alle altre due. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del +5% rispetto al 2024, del +14% rispetto al 2023 e del +22% rispetto al 2022. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato straordinariamente positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +87% rispetto al 2024, +171% rispetto al 2023 e +192% rispetto al 2022. Diversamente, la macro-famiglia Sotto-telaio ha registrato nel primo semestre del 2025 una variazione percentuale del fatturato cumulato negativa sia rispetto al 2024 (-11%) sia al 2023 (-11%) sia al 2022 (-2%). "La prima parte del 2025 sottolinea Alessio Sitran, responsabile Area Truck & Bus di **ANFIA** Aftermarket presenta un andamento differente rispetto alle trimestralità degli anni precedenti. Pur rimanendo, in termini di fatturato cumulato, in territorio di significativa crescita rispetto al triennio precedente, un'osservazione più di dettaglio su base mensile indica come il trend presenti i segnali di una progressiva contrazione. Se questo andamento dovesse essere rilevato anche nella seconda parte dell'anno in corso, si avrebbe purtroppo una conferma dei segnali di rallentamento già presenti alla fine del 2024 aldilà della ciclicità dei trend caratteristici di alcuni momenti dell'anno. Da rilevare, peraltro, l'andamento delle due macro-famiglie Sopra-telaio e Sotto-telaio che, storicamente, hanno seguito trend evolutivi paralleli (con la seconda posizionata su livelli di fatturato più elevati), ma che, da un anno a oggi, hanno iniziato ad alternarsi con un'alternanza molto più marcata nel corso del 2025. Altro elemento di novità è l'evidente andamento oscillatorio, sia al rialzo, sia al ribasso, anch'esso molto più significativo nel 2025 in comparazione agli anni precedenti. In più, è importante la crescita straordinaria in termini percentuali del fatturato della famiglia Sopra-telaio, che suggerisce un livello sostenuto di domanda per questa tipologia di componenti. Per contro, la macro-famiglia Sotto-telaio performa in territorio negativo rispetto alle altre due macro-famiglie, con un decremento a doppia cifra (-11%) rispetto al biennio 2024-2023. I segnali così rilevati contrazione del fatturato cumulato su base mensile, forti oscillazioni nei volumi, una macro-famiglia (Sotto-telaio) in sofferenza restituiscono la necessità di osservare con attenzione una possibile inversione di tendenza rispetto a quanto osservato nelle rilevazioni degli anni precedenti. Questo suggerisce, in un contesto congiunturale globale di forte instabilità e incertezza, il rischio di vedere uno scenario di chiusura del 2025 se non in negativo, quanto meno su valori distanti da quanto osservato in passato. Occorre pertanto agire con tempestività per ridare competitività al settore".

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"

Le macro-famiglie Motore&Trasmissione e Sopra-Telaio trainano la crescita, mentre la macro-famiglia Sotto-telaio registra variazioni negative

TELEBORSA

Publicato il 31/07/2025
Ultima modifica il 31/07/2025 alle ore 18:49



Il fatturato del primo semestre 2025 del mercato totale aftermarket truck ha registrato una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +35% rispetto al 2022, +25% rispetto al 2023 e +13% rispetto al 2024. È quanto emerge dal **Barometro Aftermarket Truck**, iniziativa della **sezione**

Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la **sezione Automotive di ASAP Service Management Forum**. In particolare, le prestazioni di fatturato del primo trimestre del 2025 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei dati, mentre quelle del secondo trimestre sono state le quarte migliori registrate fino ad oggi.

Analizzando il **fatturato mensile aggregato, Motore&Trasmissione**, che si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati, mostra un andamento crescente tra gennaio e marzo, seguito da un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due macro-famiglie e hanno segnato complessivamente un semestre positivo.

Per quanto riguarda le altre **due macro-famiglie, Sopra-telaio e Sotto-telaio**, è stata registrata un'alternanza nella seconda posizione in termini di fatturato, a differenza degli anni precedenti quando la macro-famiglia Sotto-telaio occupava stabilmente questa posizione. In particolare, la macro-famiglia Sopra-telaio mostra un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante la volatilità, il fatturato complessivo si è mantenuto su livelli decisamente migliori rispetto agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione. Viceversa, la macro-famiglia Sotto-telaio evidenzia un andamento più debole: pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi della macro-famiglia Sopra-telaio, il fatturato ha registrato una

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

28/07/2025



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

10/06/2025

Industria automotive italiana, Anfia: ad aprile indice produzione -17,6%

16/06/2025

Elettronica, mercato solido ma sotto pressione: nel 2024 fatturato a 18,8 miliardi

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

31/07/2025

Enel, al via programma di buyback fino a 1 miliardo di euro

31/07/2025

Analisi Tecnica: EUR/USD del 31/07/2025, ore 19:00

discesa più marcata negli ultimi mesi, specie se confrontata con gli anni precedenti. Questo andamento conferma il trend negativo della macro-famiglia, in controtendenza rispetto alle altre due.

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la **macro-famiglia Motore&Trasmissione** ha registrato un incremento del +5% rispetto al 2024, del +14% rispetto al 2023 e del +22% rispetto al 2022.

La **macro-famiglia Sopra-telaio** ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato straordinariamente positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +87% rispetto al 2024, +171% rispetto al 2023 e +192% rispetto al 2022. Diversamente, la **macro-famiglia Sotto-telaio** ha registrato nel primo semestre del 2025 una variazione percentuale del fatturato cumulato negativa sia rispetto al 2024 (-11%) sia al 2023 (-11%) sia al 2022 (-2%).

"La prima parte del 2025 – sottolinea **Alessio Sitran, responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket** – presenta un andamento differente rispetto alle trimestralità degli anni precedenti. Pur rimanendo, in termini di fatturato cumulato, in territorio di significativa crescita rispetto al triennio precedente, un'osservazione più di dettaglio su base mensile indica come il trend presenti i segnali di una progressiva contrazione. Se questo andamento dovesse essere rilevato anche nella seconda parte dell'anno in corso, si avrebbe purtroppo una conferma dei segnali di rallentamento già presenti alla fine del 2024 aldilà della ciclicità dei trend caratteristici di alcuni momenti dell'anno. Da rilevare, peraltro, l'andamento delle due macro-famiglie Sopra-telaio e Sotto-telaio che, storicamente, hanno seguito trend evolutivi paralleli (con la seconda posizionata su livelli di fatturato più elevati), ma che, da un anno a oggi, hanno iniziato ad alternarsi con un'alternanza molto più marcata nel corso del 2025. Altro elemento di novità è l'evidente andamento oscillatorio, sia al rialzo, sia al ribasso, anch'esso molto più significativo nel 2025 in comparazione agli anni precedenti. In più, è importante la crescita straordinaria in termini percentuali del fatturato della famiglia Sopra-telaio, che suggerisce un livello sostenuto di domanda per questa tipologia di componenti. Per contro, la macro-famiglia Sotto-telaio performa in territorio negativo rispetto alle altre due macro-famiglie, con un decremento a doppia cifra (-11%) rispetto al biennio 2024-2023. I segnali così rilevati – contrazione del fatturato cumulato su base mensile, forti oscillazioni nei volumi, una macro-famiglia (Sotto-telaio) in sofferenza – restituiscono la necessità di osservare con attenzione una possibile inversione di tendenza rispetto a quanto osservato nelle rilevazioni degli anni precedenti. Questo suggerisce, in un contesto congiunturale globale di forte instabilità e incertezza, il rischio di vedere uno scenario di chiusura del 2025 se non in negativo, quanto meno su valori distanti da quanto osservato in passato. Occorre pertanto agire con tempestività per ridare competitività al settore".

Servizio a cura di **teleborsa**

31/07/2025

Enel, acquisito il 62,5% di Cetasa: capacità eolica consolidata in Spagna sale di 99 MW

31/07/2025

Snam, Silvia Marinari nuova Chief People Officer & Corporate Services

> 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?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Collins N A C CA B Accessi / registrati

NM VEICOLI INDUSTRIALI

News Articoli Rivista

Cerca...

Articoli | 31 July 2025 | Autore: Redazione su dati Anfia Aftermarket

Aftermarket truck: primo semestre 2025 da record. I dati del Barometro di Anfia



A trainare la crescita sono soprattutto le macro-famiglie Motore & Trasmissione e Sopra-Telaio, spinte da una domanda sostenuta di ricambi e manutenzione per veicoli di medio-alta anzianità.



Il mercato italiano dell'aftermarket truck prosegue il suo trend di crescita, raggiungendo nel primo semestre 2025 un fatturato da record. A confermarlo sono stati i dati del Barometro Aftermarket Truck di ANFIA, che evidenziano però forti oscillazioni mensili e i primi segnali di contrazione lasciando intravedere la possibilità di un rallentamento, o persino di un'inversione di tendenza, nella seconda metà dell'anno.

I dati del barometro

Secondo l'iniziativa congiunta di ANFIA Aftermarket e di ASAP Service Management Forum, il fatturato complessivo del mercato ha registrato un balzo significativo rispetto agli anni precedenti: +35% sul 2022, +25% sul 2023 e +13% sul 2024. In particolare, le performance del primo trimestre 2025 sono risultate le migliori dall'avvio della rilevazione dei dati, mentre il secondo trimestre si colloca comunque tra i migliori di sempre. (quarto posto). A trainare la crescita sono soprattutto le macro-famiglie Motore & Trasmissione e Sopra-Telaio, spinte da una domanda sostenuta di ricambi e manutenzione per veicoli di medio-alta anzianità. In controtendenza, invece, la macro-famiglia Sotto-Telaio, che segna variazioni negative, evidenziando un rallentamento in questo segmento specifico.

Barometro Aftermarket Truck ANFIA Primo semestre 2025

Macro-Famiglie Prodotto	Variazione %	Variazione %	Variazione %
	Fatturato 2025/2024	Fatturato 2025/2023	Fatturato 2025/2022
Motore&Trasmissione	+5%	+14%	+22%
Sopra-Telaio	+87%	+171%	+192%
Sotto-Telaio	-11%	-11%	-2%
Mercato Totale	+13%	+25%	+35%

Analisi del fatturato

Analizzando il fatturato mensile aggregato, Motore&Trasmissione, che si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati, mostra un andamento crescente tra gennaio e marzo, seguito da un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due macro-famiglie e hanno segnato complessivamente un semestre positivo. Per quanto riguarda le altre due macro-famiglie, Sopra-telaio e Sotto-telaio, è stata registrata

Notizie in primo piano

TN Service estende il suo raggio d'azione: operativa la nuova officina di Villanova d'Asti

Per la terza volta, Casertano Ricambi è "Campione della crescita"

VBD: strategie e progetti (in ambito service) di un dealer proiettato al futuro

L'evoluzione del service nel Gruppo Amati

Experica apre la filiale di Alessandria. 11 sedi per un servizio da campioni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

un'alternanza nella seconda posizione in termini di fatturato, a differenza degli anni precedenti quando la macro-famiglia Sotto-telaio occupava stabilmente questa posizione. In particolare, la macro-famiglia Sopra-telaio mostra un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante la volatilità, il fatturato complessivo si è mantenuto su livelli decisamente migliori rispetto agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione.

Viceversa, la macro-famiglia Sotto-telaio evidenzia un andamento più debole: pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi della macro-famiglia Sopra-telaio, il fatturato ha registrato una discesa più marcata negli ultimi mesi, specie se confrontata con gli anni precedenti. Questo andamento conferma il trend negativo della macro-famiglia, in controtendenza rispetto alle altre due.

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del +5% rispetto al 2024, del +14% rispetto al 2023 e del +22% rispetto al 2022.

La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato straordinariamente positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +87% rispetto al 2024, +171% rispetto al 2023 e +192% rispetto al 2022.

Diversamente, la macro-famiglia Sotto-telaio ha registrato nel primo semestre del 2025 una variazione percentuale del fatturato cumulato negativa sia rispetto al 2024 (-11%) sia al 2023 (-11%) sia al 2022 (-2%).

Il commento di Alessio Sitran

“La prima parte del 2025 – ha sottolineato Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket – presenta un andamento differente rispetto alle trimestralità degli anni precedenti. Pur rimanendo, in termini di fatturato cumulato, in territorio di significativa crescita rispetto al triennio precedente, un'osservazione più di dettaglio su base mensile indica come il trend presenti segnali di una progressiva contrazione. Se questo andamento dovesse essere rilevato anche nella seconda parte dell'anno in corso, si avrebbe purtroppo una conferma dei segnali di rallentamento già presenti alla fine del 2024 al di là della ciclicità dei trend caratteristici di alcuni momenti dell'anno. Da rilevare, peraltro, l'andamento delle due macro-famiglie Sopra-telaio e Sotto-telaio che, storicamente, hanno seguito trend evolutivi paralleli (con la seconda posizionata su livelli di fatturato più elevati), ma che, da un anno a oggi, hanno iniziato ad alternarsi con un'alternanza molto più marcata nel corso del 2025. Altro elemento di novità è l'evidente andamento oscillatorio, sia al rialzo, sia al ribasso, anch'esso molto più significativo nel 2025 in comparazione agli anni precedenti.

In più, è importante la crescita straordinaria in termini percentuali del fatturato della famiglia Sopra-telaio, che suggerisce un livello sostenuto di domanda per questa tipologia di componenti. Per contro, la macro-famiglia Sotto-telaio performa in territorio negativo rispetto alle altre due macro-famiglie, con un decremento a doppia cifra (-11%) rispetto al biennio 2024-2023.

I segnali così rilevati - contrazione del fatturato cumulato su base mensile, forti oscillazioni nei volumi, una macro-famiglia (Sotto-telaio) in sofferenza – restituiscono la necessità di osservare con attenzione una possibile inversione di tendenza rispetto a quanto osservato nelle rilevazioni degli anni precedenti. Questo suggerisce, in un contesto congiunturale globale di forte instabilità e incertezza, il rischio di vedere uno scenario di chiusura del 2025 se non in negativo, quanto meno su valori distanti da quanto osservato in passato. Occorre pertanto agire con tempestività per ridare competitività al settore”.

Metodologia di analisi

Lo studio classifica i prodotti in 8 famiglie, successivamente aggregate in tre macro-famiglie (Motore&Trasmissione, Sopra-Telaio e Sotto-Telaio) per garantire confidenzialità e rilevanza statistica. La pubblicazione dei dati avviene solo se ogni famiglia coinvolge almeno 3 aziende, e se la quota dell'azienda leader è inferiore al 55%.

Quando questi vincoli non sono rispettati a livello di singola famiglia, l'analisi viene svolta sulle macro-famiglie, dove le condizioni risultano sempre soddisfatte.

📷 Photogallery



Tags: [Anfia-Aftermarket](#) [barometro aftermarket truck](#)

📖 Leggi anche

ARTICOLI | 03/03/2025

Un 2024 di crescita per l'aftermarket truck: i dati del Barometro di [Anfia](#)

ARTICOLI | 31/07/2024

Barometro [Anfia](#): ottime performance dall'aftermarket truck nel primo semestre 2024

ARTICOLI | 06/02/2024

Crescita sostenuta anche nel 2023 per i ricambi autocarro, +16%: i dati del Barometro Aftermarket Truck

ARTICOLI | 01/08/2023

Mercato aftermarket truck: è un semestre da record (+8% sul 2022)

ARTICOLI | 22/03/2023

Mercato Aftermarket Truck, Anfia: "Raggiunto il picco massimo di fatturato nel I trimestre 2025"

(Teleborsa) - Il fatturato del primo semestre 2025 del mercato totale aftermarket truck ha registrato una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +35% rispetto al 2022, +25% rispetto al 2023 e +13% rispetto al 2024. È quanto emerge dal Barometro Aftermarket Truck, iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum. In particolare, le prestazioni di fatturato del primo trimestre del 2025 sono state le migliori dall'inizio della rilevazione dei dati, mentre quelle del secondo trimestre sono state le quarte migliori registrate fino ad oggi. Analizzando il fatturato mensile aggregato, Motore&Trasmissione, che si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati, mostra un andamento crescente tra gennaio e marzo, seguito da un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due macro-famiglie e hanno segnato complessivamente un semestre positivo. Per quanto riguarda le altre due macro-famiglie, Sopra-telaio e Sotto-telaio, è stata registrata un'alternanza nella seconda posizione in termini di fatturato, a differenza degli anni precedenti quando la macro-famiglia Sotto-telaio occupava stabilmente questa posizione. In particolare, la macro-famiglia Sopra-telaio mostra un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante la volatilità, il fatturato complessivo si è mantenuto su livelli decisamente migliori rispetto agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione. Viceversa, la macro-famiglia Sotto-telaio evidenzia un andamento più debole: pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi della macro-famiglia Sopra-telaio, il fatturato ha registrato una discesa più marcata negli ultimi mesi, specie se confrontata con gli anni precedenti. Questo andamento conferma il trend negativo della macro-famiglia, in controtendenza rispetto alle altre due. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la macro-famiglia Motore&Trasmissione ha registrato un incremento del +5% rispetto al 2024, del +14% rispetto al 2023 e del +22% rispetto al 2022. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato una variazione percentuale del fatturato cumulato straordinariamente positiva rispetto ai tre anni precedenti, in particolare pari a +87% rispetto al 2024, +171% rispetto al 2023 e +192% rispetto al 2022. Diversamente, la macro-famiglia Sotto-telaio ha registrato nel primo semestre del 2025 una variazione percentuale del fatturato cumulato negativa sia rispetto al 2024 (-11%) sia al 2023 (-11%) sia al 2022 (-2%). "La prima parte del 2025 sottolinea Alessio Sitran, responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket presenta un andamento differente rispetto alle trimestralità degli anni precedenti. Pur rimanendo, in termini di fatturato cumulato, in territorio di significativa crescita rispetto al triennio precedente, un'osservazione più di dettaglio su base mensile indica come il trend presenti i segnali di una progressiva contrazione. Se questo andamento dovesse essere rilevato anche nella seconda parte dell'anno in corso, si avrebbe purtroppo una conferma dei segnali di rallentamento già presenti alla fine del 2024 al di là della ciclicità dei trend caratteristici di alcuni momenti dell'anno. Da rilevare, peraltro, l'andamento delle due macro-famiglie Sopra-telaio e Sotto-telaio che, storicamente, hanno seguito trend evolutivi paralleli (con la seconda posizionata su livelli di fatturato più elevati), ma che, da un anno a oggi, hanno iniziato ad alternarsi con un'alternanza molto più marcata nel corso del 2025. Altro elemento di novità è l'evidente andamento oscillatorio, sia al rialzo, sia al ribasso, anch'esso molto più significativo nel 2025 in comparazione agli anni precedenti. In più, è importante la crescita straordinaria in termini percentuali del fatturato della famiglia Sopra-telaio, che suggerisce un livello sostenuto di domanda per questa tipologia di componenti. Per contro, la macro-famiglia Sotto-telaio performa in territorio negativo rispetto alle altre due macro-famiglie, con un decremento a doppia cifra (-11%) rispetto al biennio 2024-2023. I segnali così rilevati contrazione del fatturato cumulato su base mensile, forti oscillazioni nei volumi, una macro-famiglia (Sotto-telaio) in sofferenza restituiscono la necessità di osservare con attenzione una possibile inversione di tendenza rispetto a quanto osservato nelle rilevazioni degli anni precedenti. Questo suggerisce, in un contesto congiunturale globale di forte instabilità e incertezza, il rischio di vedere uno scenario di chiusura del 2025 se non in negativo, quanto meno su valori distanti da quanto osservato in passato. Occorre pertanto agire con tempestività per ridare competitività al settore". Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Le riviste ufficio
del Trasporto

Accedi

Contatti



Aftermarket truck: mercato in crescita nel primo semestre 2025

Approfondimenti

Segnali positivi per il mercato dell'aftermarket dei veicoli industriali in Italia.

A rivelarlo è [Anfia](#) che ha reso noto i dati del Barometro Aftermarket Truck dei primi sei mesi dell'anno in corso, evidenziando un fatturato in crescita rispetto ai tre anni precedenti. Un incremento del 35% rispetto al 2022, del 25% rispetto al 2023 e del 13% rispetto al 2024.

L'analisi di base su 3 macro categorie – Motore&Trasmissione, Sopra-telaio e Sotto-telaio – e su 8 famiglie di prodotto.

Motore&Trasmissione si è confermata la macro-famiglia con i volumi di fatturato maggiori e con un andamento crescente tra gennaio e marzo, un calo ad aprile e una ripresa a giugno. Nonostante la flessione di primavera, i volumi di fatturato di questa macro-famiglia sono rimasti stabilmente sopra quelli delle altre due e hanno segnato complessivamente un semestre positivo. Rispetto al 2024 la crescita è del 5%, rispetto la 2023 del 14% e rispetto al 2022 del 22%.

Per quel che riguarda le altre due macro-famiglie, Sopra-telaio e Sotto-telaio, emerge nel primo caso un andamento altalenante, con diversi picchi e flessioni. Nonostante questo, il fatturato risulta essere superiore agli anni precedenti, pur chiudendo giugno con una lieve flessione.

Se guardiamo ai tre anni precedenti, 2022, 2023 e 2024, si evince un incremento rispettivamente del 192%, 171% e 87%.

A soffrire un po' è, invece, la macro-famiglia Sotto-telaio che, pur mantenendosi inizialmente in linea con i volumi del Sopra-telaio, registra un calo del fatturato specie se confrontata con gli anni precedenti (-11% rispetto al 2023 e 2024 e -2% sul 2022)

Di Redazione Tir | 31 Luglio 2025



Potrebbe interessarti anche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trasporti-Italia.com



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

AD



Ricambi camion: com'è cambiato il mercato nel 2025

Ecco da cosa dipenderà il futuro dell'aftermarket truck



MARTA BETTINI

31 LUGLIO 2025

Il mercato dei **ricambi per camion** ha vissuto un primo semestre 2025 di forte trasformazione, registrando una crescita storica nei volumi di fatturato, ma anche segnali di instabilità che potrebbero influenzare la seconda parte dell'anno. Secondo il *Barometro Aftermarket Truck* di ANFIA, il comparto ha toccato livelli mai raggiunti prima, trainato soprattutto dalla domanda di componenti per motore e sopra-telaio. Ma non mancano ombre all'orizzonte.

Mercato ricambi camion 2025: crescita record

Nel primo semestre del 2025, il **fatturato totale del mercato aftermarket truck** è cresciuto del **+13% rispetto al 2024**, del **+25% rispetto al 2023** e del

AD

ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

+35% rispetto al 2022. Si tratta del valore più alto mai registrato da ANFIA da quando è attivo il monitoraggio del settore.

Il **primo trimestre 2025** ha segnato il miglior risultato di sempre, mentre il secondo trimestre si è comunque posizionato tra i migliori quattro degli ultimi anni.

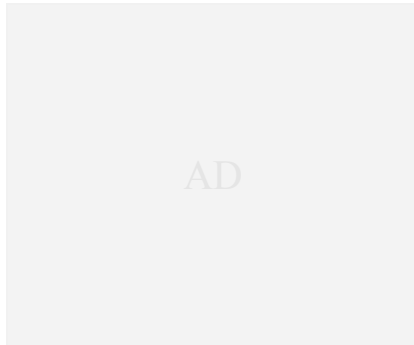
Le macro-famiglie di prodotto: chi cresce e chi frena

Il Barometro ANFIA suddivide i ricambi camion in tre macro-famiglie: **Motore & Trasmissione, Sopra-telaio** e **Sotto-telaio**. I dati mostrano un'evoluzione molto diversa tra queste categorie.

Motore & Trasmissione: sempre al vertice

I **componenti motore e trasmissione** restano la categoria più solida in termini di volumi. Il primo semestre 2025 ha chiuso con:

- **+5% rispetto al 2024**
- **+14% rispetto al 2023**
- **+22% rispetto al 2022**

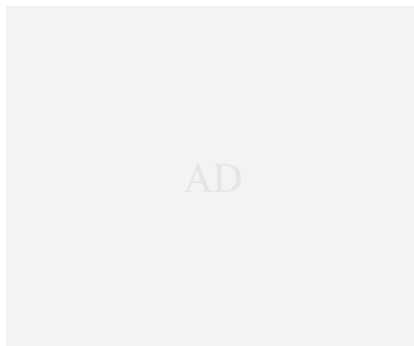


Questa macro-famiglia conferma il proprio ruolo di colonna portante per il mercato dei **ricambi veicoli industriali**.

Sopra-telaio: balzo senza precedenti

La **macrofamiglia sopra-telaio**, che include cabine, impianti elettrici e altri sistemi accessori, è protagonista di una vera esplosione:

- **+87% rispetto al 2024**
- **+171% rispetto al 2023**
- **+192% rispetto al 2022**



La domanda per questa categoria è cresciuta in modo straordinario, anche se con una certa volatilità mensile.

Sotto-telaio: in controtendenza

Dopo anni di stabilità, i **componenti sotto-telaio** (assi, sospensioni, freni) segnano una netta frenata:



In CAMION

CAMION

Ricambi camion: com'è cambiato il mercato nel 2025

CAMION

Iveco a Tata Motors: tutti i dettagli di vendita e acquisizione

CAMION

Autisti autotrasporto, no al riposo settimanale in cabina dalle associazioni europee

CAMION

Autotrasporto: nuova lista di controlli nelle imprese su tachigrafo, veicoli, orari e infrazioni

CAMION

- -11% rispetto al 2024
- -11% rispetto al 2023
- -2% rispetto al 2022

ANFIA nasce la nuova sezione
allestimenti per le imprese

Il calo, iniziato nella primavera 2025, ha confermato una tendenza negativa che va controcorrente rispetto alle altre macro-famiglie.

Un mercato in trasformazione: crescita e incertezze

Il 2025 si distingue per **nuove dinamiche competitive**: sopra-telaio ha superato sotto-telaio in termini di fatturato, rompendo l'equilibrio che per anni aveva caratterizzato il comparto.

Tuttavia, **ANFIA** segnala anche segnali da monitorare:

- Forte oscillazione dei volumi mese su mese
- Contrazione del fatturato cumulato in alcuni mesi primaverili
- Andamento irregolare che potrebbe riflettersi nella seconda parte dell'anno

Il rischio, evidenziato dagli analisti **ANFIA**, è che la **seconda metà del 2025** possa non confermare i risultati record del primo semestre.

Il ruolo di **ANFIA** e del Barometro Aftermarket Truck

Il **Barometro Aftermarket Truck** è uno strumento sviluppato da **ANFIA** in collaborazione con ASAP Service Management Forum. Dal 2022 fornisce un'analisi dettagliata sull'andamento del **mercato ricambi per autocarri** in Italia, basandosi sui dati di aziende leader del settore.

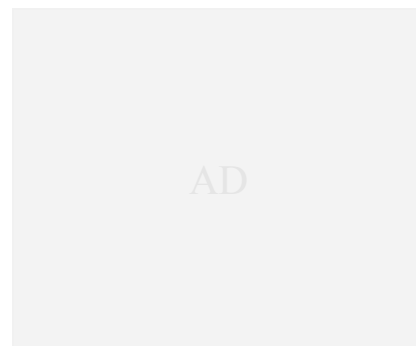
Le analisi sono strutturate in 8 famiglie di prodotto aggregate in 3 macro-famiglie, garantendo affidabilità statistica e riservatezza dei dati aziendali.

Il futuro dell'**aftermarket truck** dipenderà dalla capacità delle aziende di adattarsi a uno scenario in rapido cambiamento, agendo con prontezza per mantenere alta la competitività del comparto.

Continua a leggere: [Mercato veicoli commerciali e industriali in Italia: tutti i numeri del primo semestre 2025](#)



Continua a leggere



Mercato camion e van, si chiudono sei mesi difficili a livello europeo: l'analisi dei dati ACEA

Nei primi sei mesi dell'anno, in Europa è stato immatricolato il 15,4% in meno di camion. In valore assoluto, si è superata di pochissimo la soglia delle 155mila unità. In calo sia il segmento dei pesanti (over 16 ton; -14,3%), sia quello dei medi. Anche nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, dopo un anno sostanzialmente positivo, impera il segno 'meno'. La nostra analisi.

07/31/2025 di Redazione



In primo piano

Mercato camion e van, si chiudono sei mesi difficili a livello europeo: l'analisi dei dati ACEA

07/31/2025 Mercato

Solutrans 2025, Guillaume Schaeffer: "Sarà un'edizione da record". Le anticipazioni sui temi principali

07/24/2025
 Eventi, Interviste

Kässbohrer consegna 5 silos ribaltabili ad Adami Autotrasporti: sono i più leggeri in Europa

07/30/2025 Logistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per una volta, l'Italia è allineata a quanto sta accadendo in Europa. Parliamo di

mercato, cioè dell'andamento delle immatricolazioni di camion e van a livello europeo.

Come sempre, il barometro del trend di mercato [lo fornisce ACEA](#), la principale associazione continentale in ambito automotive, quella a cui fa riferimento l'italiana [ANFIA](#).

Mercato camion: giù del 15,4% in Europa, malissimo la Germania

Andiamo con ordine. Nei primi sei mesi dell'anno, in Europa è stato immatricolato il 15,4% in meno di camion. In valore assoluto, si è superata di pochissimo la soglia delle 155mila unità. In calo sia il segmento dei pesanti (over 16 ton; -14,3%), sia quello dei medi, con massa totale compresa tra 3,5 e 16 tonnellate, in calo del 20%. Soffrono tutti i maggiori mercati continentali, come Francia (-18,8%), Spagna (-13,6%) e [Italia \(-13,3%\)](#). Crolla, invece, la Germania, con un -27,5% che rende perfettamente l'idea dell'attuale momento complicato in Europa.

Guardando alle alimentazioni, altro dato particolarmente interessante, regge il diesel, che rappresenta ancora oltre il 93% delle scelte, comunque in calo del 15% circa in termini assoluti. **Sale l'elettrico fino al 3,6% di quota di mercato rispetto al 2,1% di un anno fa.** Tra gli elettrici, in particolare, fa un balzo in avanti abbastanza impressionante **l'Olanda, in crescita di quasi il 200%** e ora il secondo mercato europeo alle spalle di una Germania praticamente ferma al palo rispetto allo scorso anno. **Cresce del 184% anche l'Italia, che tra i principali mercato è quella più in ascesa.** I numeri mostrano come sia **il segmento dei camion medi a trainare il mercato**, mentre tra i pesanti non ci sono grandi passi avanti. Anzi, un mercato importante come la Germania fa segnare un segno meno rispetto al 2024. L'Italia, per dire, passa da 18 a 21 camion over 16-ton immatricolati.

Mercato van: il calo è del 13,2%. Elettrici al 9,5% di quota

Anche nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, dopo un anno sostanzialmente positivo, impera il segno 'meno'. I tre principali mercato, cioè Germania, Francia e [Italia](#), chiudono il semestre con un calo in doppia cifra, mentre cresce il mercato spagnolo dell'11% circa. La suddivisione per alimentazione evidenzia un calo percentuale del diesel, scelto dall'82% degli utenti europei. Diminuiscono anche i veicoli a benzina, mentre crescono significativamente i veicoli commerciali elettrici, ora al 9,5% rispetto al 5,8% di un anno fa.

In valore assoluto, considerando l'area UE + EFTA (Norvegia, Svizzera, Islanda) + UK, siamo a circa 93mila veicoli commerciali leggeri elettrici immatricolati, rispetto ai 63mila del primo semestre 2024. A trainare il mercato troviamo Italia e Spagna, con una crescita superiore al 100% e UK con +89%. Francia e Germania crescono meno. L'Olanda è il quarto mercato tra gli elettrici dopo UK, Francia e Germania.

Su *Vado e Torno* di settembre pubblicheremo **uno speciale sul mercato italiano ed europeo** relativo ai primi sei mesi del 2025.

[Acea](#)[Mercato camion](#)[mercato furgoni](#)