



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 29 luglio al 4 agosto**

*Torino, 6 agosto 2025*

## Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	01/08/2025	<i>Mercato dell'auto in calo anche a luglio, Stellantis -12,1%</i>	2
	Geagency.it	01/08/2025	<i>Auto, Mit: 118.493 immatricolazioni a luglio 2025, -5,1% annuale</i>	6
	Askaneews.it	01/08/2025	<i>Auto, Anfia: a luglio prosegue trend negativo, rivedere Co2 per furgoni</i>	7
	Borsaitaliana.it	01/08/2025	<i>Auto Italia: Anfia, tendenza negativa deve preoccupare politica italiana e Ue</i>	10
	Teleborsa.it	01/08/2025	<i>Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%)</i>	11
18/19	Rivista Tir	01/08/2025	<b>NUOVO OSSIGENO PER IL SETTORE</b>	13
38/39	Rivista Tir	01/08/2025	<b>ALLESTIMENTI, GLI ABITI SU MISURA PER IL TRASPORTO</b>	15
140/41	Torino Magazine	01/08/2025	<i>Salone Auto Torino 2025 il solito, grande spettacolo</i>	17
	IlsecoloXIX.it	01/08/2025	<i>Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%)</i>	19
	Lastampa.it	01/08/2025	<i>Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%)</i>	20
	Quattroruote.it	01/08/2025	<i>Mercato italiano Pietrantonio (Unrae): "Atmosfera cupa attorno all'auto"</i>	22
	Repubblica.it	01/08/2025	<i>Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%)</i>	27
	Repubblica.it	01/08/2025	<i>Auto, boom delle elettriche in un anno (+40,5%) ma nel complesso il mercato arranca</i>	29
	Borsaitaliana.it	02/08/2025	<i>Auto: Anfia, -11,7% immatricolazioni veicoli commerciali leggere in I semestre</i>	34
	Borsaitaliana.it	02/08/2025	<i>Auto: Anfia, -11,7% immatricolazioni veicoli commerciali leggere in I semestre -2-</i>	35
12	Il Sole 24 Ore	02/08/2025	<i>In calo del 5,1% il mercato dell'auto a luglio (F.Greco)</i>	36
23	Giornale di Brescia	02/08/2025	<i>Mercato dell'auto in calo anche a luglio: -6,6%</i>	37
	Avvenire.it	02/08/2025	<i>I numeri. Mercato auto ancora in calo a luglio, ma qualcuno festeggia</i>	38
	Gazzetta.it	02/08/2025	<i>Dazi Usa, sulle auto all'Europa niente sconti (almeno fin qui)</i>	42
	Ilmattino.it	02/08/2025	<i>Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%,</i>	43
2	La Gazzetta del Mezzogiorno	02/08/2025	<i>Ancora in flessione il mercato dell'auto a luglio immatricolazioni in calo del 5,1 (A.Angotti)</i>	45
	Motori.ilmattino.it	02/08/2025	<i>Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco piu di 116mila vendi</i>	47
	Motori.ilmattino.it	02/08/2025	<i>Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by</i>	49
	Ilmessaggero.it	02/08/2025	<i>Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%,</i>	51
8	Il Giornale	03/08/2025	<i>Incubo tedesco per l'auto italiana In gioco oltre 5 miliardi di export (P.Bonora)</i>	52
	Ilgiornale.it	03/08/2025	<i>Incubo tedesco per l'auto italiana. In gioco oltre 5 miliardi di export</i>	53
	Siderweb.com	04/08/2025	<i>Auto, mercato italiano in frenata anche a luglio - Vavassori (Anfia): «Tendenza che non puo' lasciar</i>	55
94/100	L'A L'Automobile	01/09/2025	<b>GUIDARE IL CAMBIAMENTO NON E UNO SLOGAN, E UNA GRANDE RESPONSABILITA. E NOI SIAMO PRONTI</b>	57

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Dal mare speranza di nuove cure per il tumore al polmone



L'impatto dei dazi sull'Italia settore per settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

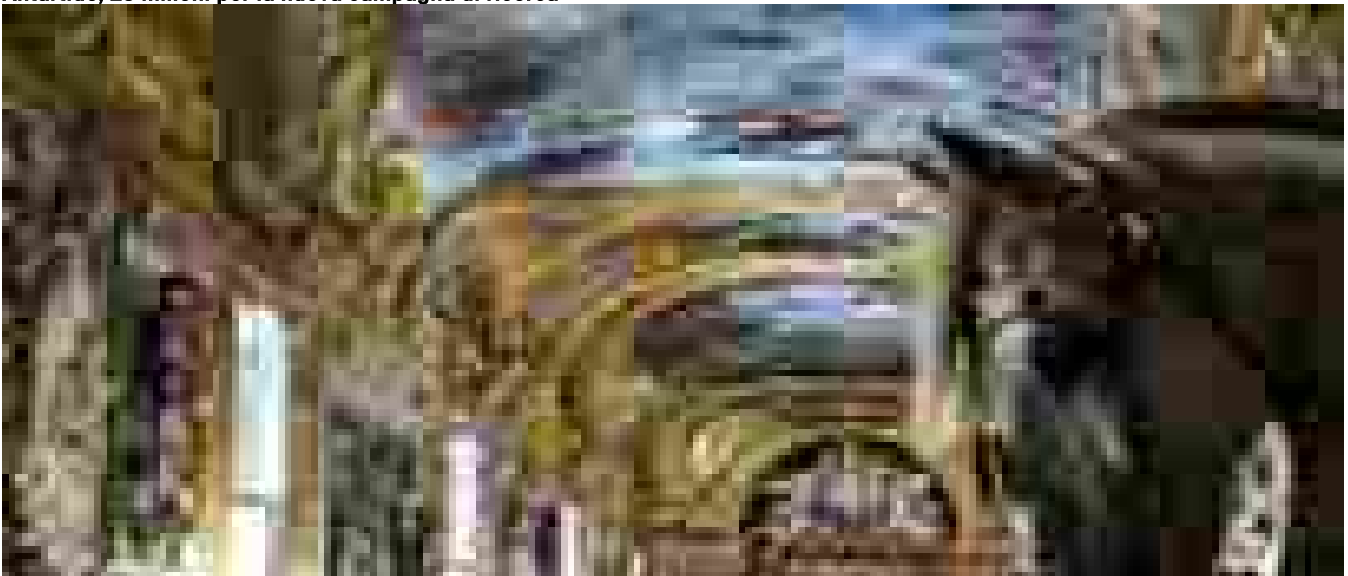
089849



Due anni dopo l'intervento al cuore è campionessa di gymboxe



Antartide, 23 milioni per la nuova campagna di ricerca



Torna il 3 agosto la domenica gratis al museo

Temi caldi Dazi Gaza Ucraina Gemoni Italia Albania / **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga ::

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Mercato dell'auto in calo anche a luglio, Stellantis -12,1%

Stime 2025 al ribasso. Crescono le cinesi Leapmotor e Byd

TORINO, 01 agosto 2025, 20:12

Amalia Angotti



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**I** mercato italiano dell'auto chiude anche il mese di luglio in rosso: 18.493 immatricolazioni, il 5,11% in meno dello stesso mese del 2024.

Nei primi sette mesi del 2025 le auto vendute sono in tutto 973.396, in calo del 3,75%. A pesare è il crollo del canale dei privati, in flessione a luglio del 13,3%.

Le previsioni dei concessionari sono negative. Il mercato italiano rischia di chiudere l'anno con 400.000 auto in meno rispetto al 2019, spiega l'Unrae che rivede al ribasso le stime per il 2025: 1.515.000 nuove immatricolazioni, 25.000 auto in meno rispetto alle previsioni di aprile. Il Centro Studi Promotor prevede 1.456.070 immatricolazioni, con una contrazione rispetto al 2024 del 6,6% e di ben il 24% rispetto al 2019. "La causa principale di questa difficilissima situazione è l'intransigenza dimostrata dalla governance dell'Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l'auto elettrica come unica soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035" sottolinea il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo

Quagliano.

In attesa degli incentivi per circa 600 milioni di euro per la diffusione di veicoli a zero emissioni, annunciati dal ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto, prosegue il trend positivo delle auto elettriche, anche se molto più lentamente di altri Paesi europei. Sono 5.764 le vetture full electric immatricolate a luglio, con un aumento del 40,59% rispetto a luglio 2024 e una quota di mercato al 4,85%, in crescita rispetto al 3,27% dello stesso mese dell'anno scorso. Nei primi sette mesi dell'anno sono state immatricolate 50.539 vetture elettriche, in aumento del 30,86% rispetto allo stesso periodo del 2024, con una quota del 5,17%. Per l'Anfia il calo delle vendite di auto "non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea".

Stellantis ha venduto 30.797 auto, il 12,1% in meno dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è pari al 26% a fronte del 28,1%. Nei primi sette mesi del 2025 le immatricolazioni del gruppo sono state 281.454, in calo dell'11,7% sullo stesso periodo del 2024. La quota di mercato scende dal 31,5% al 28,9%.

Vanno bene Jeep con l'Aveneger che si conferma il sub più venduto e Alfa Romeo, ma anche la cinese Leapmotor che festeggia un mese di luglio da record: 371 immatricolazioni complessive e crescita del brand del 14% rispetto al mese precedente.

Cresce anche la concorrente cinese Byd che a luglio per la prima volta entra nella top 20 dei brand più venduti, posizionandosi davanti a competitor nazionali storicamente consolidati sul mercato italiano come Alfa Romeo.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

20:55

Il petrolio chiude in forte calo a New York a 67,21 dollari

20:19

I centri in Albania continueranno a funzionare come Cpr

19:52

Wp, Maxwell trasferito a carcere minima sicurezza in Texas

19:13

Trump, schiero 2 sottomarini nucleari dopo parole Medvedev

19:07

Occhiuto, assolutamente nessun ripensamento sulle dimissioni

Video >

Il prezzo del gas chiude in forte calo sotto i 34 euro



Tutte le news >  
▶ Le Dolomiti in affanno per l'assalto di auto e moto



▶ Con "Sharing for Caring" l'auto a guida autonoma diventa inclusiva



▶ Tiger Six, il C-Suv sportivamente elegante



▶ Parigi, 650 veicoli d'epoca attraversano la città'

Iscriviti alle newsletter

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



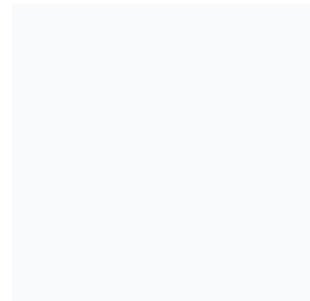
HOME ECONOMIA

# Auto, Mit: 118.493 immatricolazioni a luglio 2025, -5,1% annuale

01 Agosto 2025

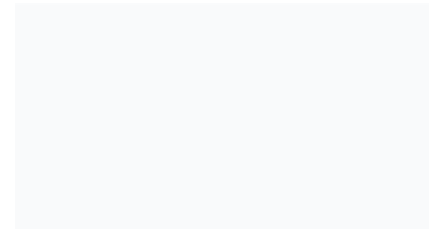
A luglio 2025, il mercato italiano dell'auto totalizza 118.493 immatricolazioni, con una variazione negativa del 5,1%,1 rispetto a luglio 2024, che aveva totalizzato 124.871 unità. Nei primi sette mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 973.396 unità, con un calo del 3,8% rispetto a quelli di gennaio-luglio 2024, vale a dire quasi 38.000 unità in meno a volume. Lo riporta [Anfia](#), Associazione nazionale filiera industria automobilistica, sulla base dei dati del Mit. "Se confrontate con il 2019, le immatricolazioni del solo mese di luglio risultano in calo del 22,7%, mentre le immatricolazioni dei primi sette mesi dell'anno risultano inferiori del 21,3% rispetto ai volumi pre-pandemia", spiega la nota di [Anfia](#).

(Segue)



## TUTTI GLI EVENTI CONNECT

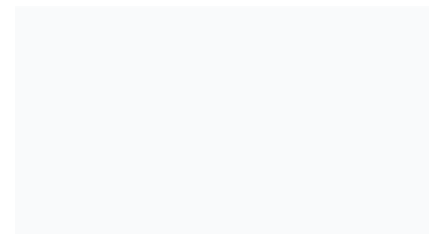
Ti potrebbe interessare anche



**Industria, a luglio produzione -3,3% annuale: crolla tessile (-18,3%)**

10 Settembre 2024 di Redazione

L'incremento maggiore è per la fabbricazione di prodotti chimici (+3,9%)



**Auto, le immatricolazioni in Ue a gennaio**

25 Febbraio 2025 di Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

1 agosto 2025

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 30°C

# askanews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS  
+ALTRE SEZIONI +REGIONI 🔍

**Speciali:** LIBIA/SIRIA | ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA 2024 | EUROPA BUILDING



CRONACA VIDEONEWS

## Rugby World Cup under 20, successo sportivo

1 AGOSTO 2025

ECONOMIA MOTORI

## Auto, Anfia: a luglio prosegue trend negativo, rivedere Co2 per furgoni

*Fra le alimentazioni bene le plug-in al 7,3%. Bev al 5,2% nei 7 mesi (+29%)*

AGO 1, 2025 Auto

### info & imprese



askanews

Segui la Pagina

180.260 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 1 ago. (askanews) – “La tendenza del mercato auto italiano rimane purtroppo confermata in territorio negativo e con un dato di luglio ad oltre il -5%, che non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea”, afferma Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#).

“In particolare, l’assenza, ad oggi, di una data certa e di un’agenda precisa per la revisione del regolamento CO2 per i veicoli leggeri pesa come un macigno sul mercato”.

“Ribadiamo ancora una volta con forza che sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo. Quest’ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando”.

Guardando alle alimentazioni, a luglio le vetture ibride plug-in (Phev) raggiungono il 7,3% di quota, contro il 3,8% di un anno fa. Trattandosi di una tecnologia in forte espansione e di una soluzione di transizione fondamentale nel percorso verso l’elettrificazione del parco veicolare, è importante salvaguardarne la diffusione, evitando che l’attuazione delle normative Euro 6e-bis ed Euro 6e bis Fcm la rendano non più interessanti per i Costruttori in quanto quasi assimilata ai normali veicoli endotermici. Insieme alle altre Associazioni europee [Anfia](#) sta quindi chiedendo l’adozione di una misura “stop the clock”, in attesa della revisione della normativa CO2. In riferimento a questa revisione, la cui adozione è prevista nel secondo trimestre 2026 l’associazione sta definendo delle proposte specifiche in risposta alla consultazione pubblica avviata dalla Commissione Europea sul tema.

Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le auto a benzina chiudono luglio in calo del 21,6%, con quota al 23,7%; le diesel del 26,1% con quota al 9,9%. Nel cumulato dei sette mesi del 2025, le benzina calano del 17,7% i diesel del 31,5%, rispettivamente

con quote del 25,9% e del 10,1%.

Le mild e full hybrid crescono del 4,5% nel mese con una quota del 44%; nel cumulato crescono del 9,3% con una quota del 44,1%. Le ricaricabili crescono del 60,5% a luglio e rappresentano il 12,3% del mercato del mese (a luglio 2024 era del 7,3%); nel cumulato incrementano del 43,3% con una quota del 10,7% (+3,5% a/a).

Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% nel mese e del 5,2% nel cumulato con vendite in crescita del 37,3% a luglio e del 29% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano dell'81,1% a luglio e del 60% nel cumulato. Esse rappresentano il 7,3% delle immatricolazioni del singolo mese e il 5,5% del totale da inizio anno.

Infine, le auto a gas rappresentano il 10,1% dell'immatricolato di luglio, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo: -15,3% nel mese). Nel cumulato (includere le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 5,4% con una quota del 9,2%.

Nel cumulato dei primi sette mesi, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano rispettivamente la prima, quinta e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona la Peugeot 208, decima la Peugeot 3008. Tra le dieci Phev più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis ci sono Jeep Renegade in ottava posizione e Jeep Avenger in nona, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger al sesto. Segue Leapmotor, con il modello T03 al settimo posto.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Libia/Siria	Chi siamo
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Asia	La Redazione
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Nomi e Nomine	Area Clienti
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Crisi Climatica	Disclaimer e
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	G7 Italia 2024	Privacy

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

## AUTO ITALIA: ANFIA, TENDENZA NEGATIVA DEVE PREOCCUPARE POLITICA ITALIANA E UE

**24 ORE  
Radiocor**

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 ago - La tendenza del mercato auto italiano "rimane purtroppo confermata in territorio negativo e con un dato di luglio ad oltre il -5%, che non puo' lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea". Lo ha detto Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), commentando i dati sulle immatricolazioni di luglio, sottolineando che "l'assenza, ad oggi, di una data certa e di un'agenda precisa per la revisione del regolamento Co2 per i veicoli leggeri pesa come un macigno sul mercato, alimentando incertezza e perplessita' nei possibili acquirenti che, ancora per la gran parte, non propendono per la scelta di un veicolo nuovo solamente elettrico". [Anfia](#) ribadisce che "nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica dei vettori energetici, e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo", ha detto Vavassori, sottolineando che "quest'ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di Co2". Insieme alle altre associazioni europee [Anfia](#) sta quindi chiedendo l'adozione di una misura 'stop the clock', in attesa della revisione della normativa Co2. Infine, proprio in riferimento a questa revisione, la cui adozione è prevista nel secondo trimestre 2026, e in coordinamento con stakeholder e territori, l'associazione sta definendo delle proposte specifiche in risposta alla consultazione pubblica avviata dalla Commissione Europea sul tema.

Ars

(RADIOCOR) 01-08-25 18:59:16 (0660) 5 NNNN

TAG

ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Venerdì 1 Agosto 2025, ore 19.06



teleborsa

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

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

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

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

*In forte flessione le motorizzazioni endotermiche, bene le ibride. Balzo in avanti delle ibride plug-in.*

Economia 01 agosto 2025 - 18.48



(Teleborsa) - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto sapere che a **luglio 2025** sono state immatricolate **118.493 autovetture** a fronte delle 124.871 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **5,11%**. I **trasferimenti di proprietà** sono stati 510.989 a fronte di 480.488 passaggi registrati a luglio 2024, con un aumento del 6,35%. Il **volume globale** delle vendite mensili, pari a 629.482, ha interessato per il 18,82% vetture nuove e per il 81,18% vetture usate.

"Nel contesto dell'Unione Europea dove l'Italia nel 2024 è quintultima per penetrazione delle auto elettriche, il rischio concreto è che il nostro Paese diventi sempre meno attrattivo per investimenti e offerta. È il momento di agire: occorrono incentivi stabili, semplici e pianificati, che orientino i consumatori e restituiscano fiducia nel cambiamento, così come è urgente una riforma fiscale per le auto aziendali, leva essenziale per favorire una transizione reale. Senza queste misure, non solo il mercato resterà debole, ma saranno i cittadini e il sistema-Paese a pagarne il prezzo", ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, Presidente di **UNRAE**.

Ribadiamo ancora una volta con forza che, nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica dei vettori energetici, e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo – ha commentato il presidente di **Anfia**, **Roberto Vavassori** –. Quest'ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di CO2".

"Come è noto – ha dichiarato **Gian Primo Quagliano**, presidente del **Centro Studi Promotor** –, la causa principale di questa difficilissima situazione è l'intransigenza dimostrata dalla governance dell'Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l'auto elettrica come unica soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035. Nelle ultime settimane si riteneva che fosse possibile un rinnovo della governance europea che favorisse una revisione della politica della UE per l'auto. In effetti questa speranza è stata delusa e le conseguenze saranno pesanti".

Tra le alimentazioni, in giugno perdono quota tutti i **motori endotermici**: secondo i dati elaborati da Unrae, il

### Argomenti trattati

Trasporti (116) · Unrae (4) · Infrastrutture (122)

### Altre notizie

- ▶ Auto, mercato europeo stagnante nel primo semestre (-0,9%): a giugno il calo è del 5,1%
- ▶ Prezzi consumo Italia (MoM) in luglio
- ▶ Italia, Prezzi consumo (YoY) in luglio
- ▶ Italia, Fiducia consumatori in luglio
- ▶ Unrae-Istat: "Nel 2024 leggera flessione per le auto acquistate dai privati con partita iva (-0,6%)"
- ▶ Auto, nei primi 4 mesi del 2025 flette il nuovo (-1,2%) ma cresce l'usato (+2,7).

motore a **benzina** cede 5,1 punti, scendendo al 23,3% (25,7% nel cumulato, -4,3 p.p.). Il **diesel** perde quasi 1/3 dei volumi, fermandosi al 9,5% di share (-3,4 p.p. e al 9,8% in gennaio-luglio, -4,5 p.p.); il **Gpl** scende al 10,2% a luglio (-1,2 p.p.) e al 9,2% nel cumulato (-0,2 p.p.).

Sempre molto dinamiche le **vetture ibride** che nel mese raggiungono il 44,6% (+4,5 p.p.) e il 44,5% (+5,5 p.p.) nei 7 mesi, con un 13,6% per le "**full**" **hybrid** e 31,0% per le "**mild**" **hybrid** in luglio. le **auto elettriche** si portano al 4,9% del totale (+1,5 p.p. e al 5,2% in gennaio-luglio, +1,4 p.p.), mentre le **ibride plug-in** salgono al 7,5% (+3,6 p.p. e al 5,6% nei 7 mesi, +2,3 p.p.).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

## Condividi



...

## Leggi anche

- ▶ [Acea, calo a doppia cifra per i veicoli commerciali in UE](#)
- ▶ [Auto, immatricolazioni in calo del 5,1% in Europa occidentale](#)
- ▶ [Italia, Fiducia imprese in luglio](#)
- ▶ [Auto, la preoccupazione di Unrae: mercato italiano in profonda difficoltà](#)



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 Corporate Actions
Ambiente	Fondi		Notizie dal Forex	
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](mailto:redazione@teleborsa.it) - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

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

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

Segnalazioni **Whistleblowing**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# NUOVO OSSIGENO PER IL SETTORE

**Publicato in Gazzetta il decreto di riparto delle risorse che mantiene inalterati gli importi per spese non documentate, pedaggi e formazione. Ridotti i fondi per il rinnovo del parco; le associazioni chiedono che venga istituito al più presto il fondo ad hoc da 600 milioni**

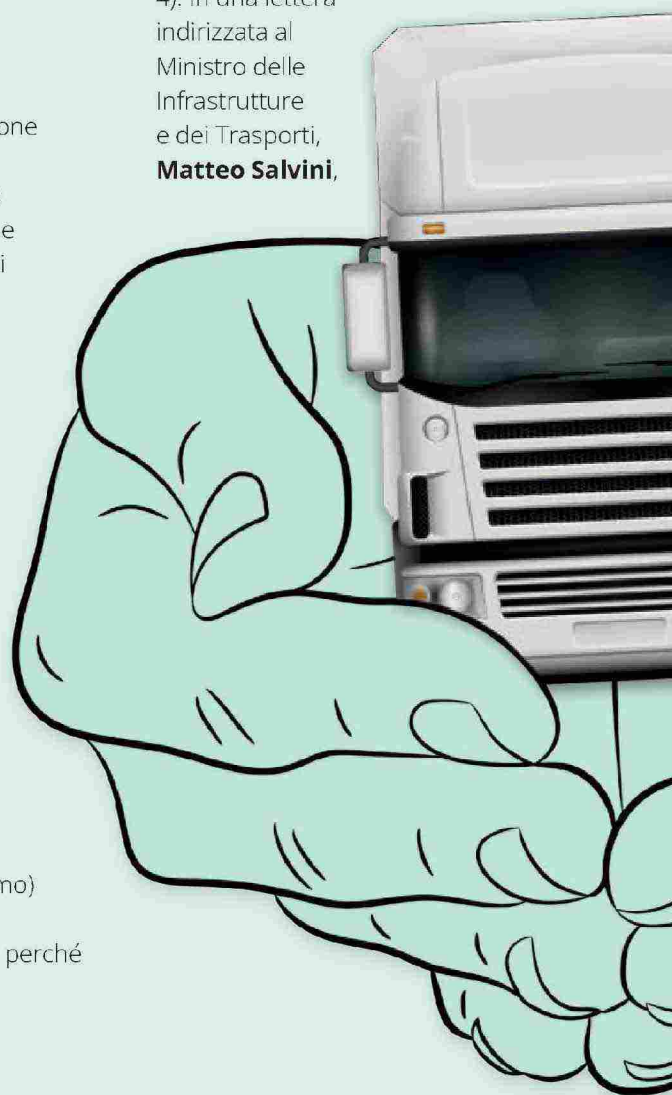
di **Lucia Angeloni**

In attesa della conversione in legge del DL Infrastrutture, che dovrebbe avvenire entro il 20 di luglio e portare diverse novità anche per il settore (vedi box), sono arrivate alcune importanti disposizioni per l'autotrasporto. Innanzitutto, la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto di riparto delle risorse che rende disponibili per il 2025, il 2026 e il 2027, i 228 milioni di euro messi a disposizione dall'ultima Legge di Bilancio. La suddivisione dei fondi, discussa ad aprile con le associazioni di categoria dell'autotrasporto prevede che 70 milioni di euro siano dedicati alle deduzioni forfetarie di spese non documentate; 140 milioni siano destinati al Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, per la protezione ambientale e per la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'utilizzo

delle infrastrutture (riduzione compensata dei pedaggi autostradali); 5 milioni alla formazione professionale e 13 milioni per investimenti finalizzati allo sviluppo dell'intermodalità e delle soluzioni sostenibili nella logistica e per l'ammodernamento del parco veicolare. Le prime tre voci hanno quindi ottenuto lo stesso importo degli anni precedenti mentre i 12 milioni di euro tagliati con la Legge di Bilancio (che dovrebbero però essere in parte recuperati con il DL Infrastrutture, che ha stanziato 6 milioni l'anno per quest'anno e il prossimo) sono stati decurtati dalla voce investimenti. Questo perché

l'intenzione del Governo è quella di dedicare agli investimenti per il rinnovo del parco un fondo ad hoc, con una dotazione di 600 milioni di euro.

Un intervento che le associazioni di categoria dell'autotrasporto, ma anche quelle della filiera automotive, chiedono venga concretizzato al più presto (vedi anche art. a pag. 4). In una lettera indirizzata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Matteo Salvini**,



Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae chiedono di accelerare le procedure di attuazione del fondo, così da poter dare una prospettiva pluriennale di sostegno agli investimenti.

Nella missiva si legge inoltre che "a fronte di una condizione di stallo a livello istituzionale europeo che ha elaborato un Action Plan Automotive che non prevede interventi strategici in materia di veicoli pesanti, sia in riferimento all'adozione di una flessibilità delle multe come per i veicoli leggeri, che di un anticipo della revisione della regolamentazione, tanto le imprese dell'autotrasporto quanto i costruttori, i rivenditori e i concessionari di veicoli medi-pesanti si trovano di fronte a un quadro quanto mai incerto e confuso, pur nella consapevolezza di fornire il

contributo più concreto possibile per la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma".

Nei prossimi mesi, il Governo dovrà anche lavorare per aggiornare la normativa nazionale inerente all'accesso alla professione alle regole europee.

Sulla Gazzetta Ufficiale del 25 giugno 2025 è stata infatti pubblicata la Legge n. 91 del 13 giugno 2025, conosciuta come Legge di delegazione europea 2024, con cui il Parlamento ha autorizzato il Governo a recepire una serie di direttive europee e di definire disposizioni dettagliate e sanzionatorie per altri regolamenti dell'Unione.

Tra le diverse materie oggetto

di delega, una riguarda appunto l'autotrasporto e l'accesso alla professione.

Nel frattempo, il Ministro Salvini ha firmato il **decreto che definisce le caratteristiche e le modalità di installazione dell'alcolock**, uno speciale dispositivo previsto dal nuovo Codice della Strada che impedisce l'avvio del motore qualora, dopo che il conducente ha soffiato nell'apparecchio, venga rilevata l'assunzione di sostanze alcoliche. Il decreto fornisce linee guida precise alle officine autorizzate per il montaggio e agli utenti e stabilisce che l'alcolock può essere installato su diverse categorie di veicoli, sia per il trasporto di persone sia merci.

## DL INFRASTRUTTURE, MOLTE NOVITÀ PER L'AUTOTRASPORTO

Sono molte le novità per l'autotrasporto che arriveranno dal DL Infrastrutture, in corso di conversione al Parlamento.

Le Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera hanno approvato una serie di emendamenti al provvedimento - sul quale il Governo ha posto la fiducia - che si aggiungono alle disposizioni a favore del settore già previste dal testo originario.

Tra queste segnaliamo il differimento, dal 1° ottobre 2025 al 1° ottobre 2026, del termine che prevede per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia-Romagna la limitazione alla circolazione dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria Euro 5.

Via libera anche all'integrazione dei trasporti eccezionali in Ainop, l'Archivio informativo nazionale delle opere pubbliche: questa piattaforma supporterà l'individuazione, l'inserimento e la validazione dei corridoi dedicati ai trasporti in condizioni di eccezionalità. L'Ainop verrà integrato con funzioni specifiche di pianificazione e monitoraggio dei transiti, garantendo uniformità e un controllo centralizzato delle procedure e dei flussi autorizzativi.

Sul prossimo numero di Tir torneremo sull'argomento con un ampio approfondimento sul provvedimento.

Tecnica

# ALLESTIMENTI, GLI ABITI SU MISURA PER IL TRASPORTO

Anfia ha dato vita a una nuova sezione dei veicoli industriali, che accoglie tutte le imprese che si occupano di allestimento dei veicoli; un ruolo importante, come ci spiega il presidente Andrea Perone, che sarà alla guida della sezione fino al 2028

**M**ezzi telonati, refrigerati, trasporti eccezionali, gru: i veicoli industriali non sono quasi mai uno uguale all'altro.

A fare la differenza sono gli allestimenti che rappresentano una sorta di abito tagliato su misura in base alle esigenze dei singoli trasporti.

Ogni allestimento, infatti, trasforma i veicoli in strumenti perfetti per l'attività da svolgere.

Si tratta quindi di un settore centrale per l'attività di trasporto merci e per le imprese di autotrasporto.

Nelle scorse settimane all'interno di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, è stata lanciata la sezione allestimenti

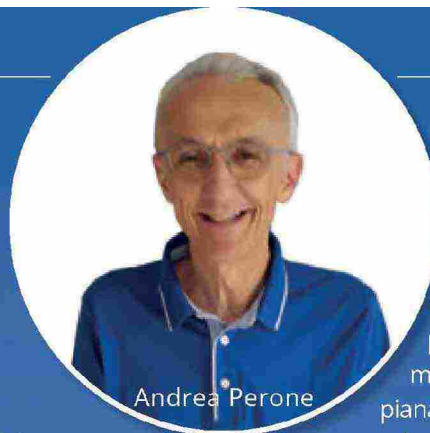
dei veicoli industriali, che accoglie tutte le imprese che si occupano di allestimento di mezzi industriali in un'ottica di collaborazione reciproca, scambio di informazioni e condivisione di possibili soluzioni alle problematiche e alle sfide del settore. "È un progetto che ha preso il via un paio di anni fa all'interno della

sezione Anfia dei costruttori di gru che avevano manifestato la necessità di professionalizzare il mondo dell'allestimento, per loro inteso come quelle figure che assemblano le gru, ma non solo, sui veicoli industriali. Un'operazione non semplice, che richiede di avere diverse conoscenze. Il gruppo di lavoro che si è creato in seguito a questa iniziativa ha operato insieme per due anni, che hanno portato alla stesura di una norma per la qualifica degli installatori di gru per autocarro". A spiegarlo è il presidente **Andrea Perone**, che guiderà la sezione fino al 2028. La norma di riferimento di cui parla è la UNI 11970:2025 che, nell'ambito delle attività professionali non



TIR 36

## Tecnica



Andrea Perone

regolamentate, definisce i requisiti di conoscenza, abilità, autonomia e responsabilità che un installatore di gru caricatorie su veicoli deve avere. Gli installatori e i collaudatori svolgono, infatti, dei compiti specifici e per molti aspetti delicati. L'allestimento e il collaudo sono due fasi strettamente collegate. L'installazione di specifici allestimenti su un camion – come l'applicazione di gruppi frigoriferi, di ganci da traino, l'accorciamento o l'allungamento del telaio, la modifica di parti strutturali – richiede un collaudo presso un centro di controllo tecnico autorizzato per verificare che siano conformi alle norme di sicurezza e di omologazione. "Le competenze dell'installatore – spiega Andrea Perone – riguardano le conoscenze sia del veicolo che dell'attrezzatura, le istruzioni di montaggio fornite dalle case costruttrici, che riguardano meccanica, oleodinamica e anche aspetti di elettronica, e anche le conoscenze delle norme del Codice

della Strada. Una volta che l'installatore, grazie a tutte queste sue conoscenze, ha fatto l'abbinamento tra la gru e il veicolo, è poi necessario collaudare: il collaudo è una parte importante, perché pone verifiche per quanto riguarda la sicurezza e anche la taratura dell'attrezzatura che è stata installata. Queste sono le due figure individuate da Anfia, che erogherà poi dei corsi di formazione specifici". **Ma quando si parla di allestimenti non si parla, ovviamente, solo di gru, ma anche di teloni, di veicoli isotermitici, refrigerati, di mezzi per il trasporto di merci pericolose** e di altre esigenze specifiche. Esigenze che devono essere accolte dagli allestitori. "Pensando agli allestimenti più particolari – racconta ancora Perone – mi vengono in mente i veicoli per il trasporto delle barche che devono accogliere la chiglia all'interno del telaio del camion. Una

volta, poi, abbiamo realizzato un veicolo per il trasporto di motociclette, con un pianale che si sollevava creando così la possibilità di avere due piani di carico". E in tutto questo la tecnologia svolge un ruolo molto significativo, sia per le soluzioni offerte, sia per la possibilità di personalizzazione. "I tipi di allestimenti sono davvero tanti e dipendono dal settore in cui il veicolo che viene allestito andrà a lavorare. Le evoluzioni sono continue soprattutto per quanto riguarda l'ambito della sicurezza e i consumi. Lo sviluppo della parte tecnologica incide principalmente su due aspetti: uno è quello della sicurezza e l'altro è quello della produttività. Per quello che riguarda la sicurezza – continua Perone – i nuovi sistemi elettronici che vengono via via introdotti sulle varie attrezzature consentono di ridurre sempre di più i possibili errori degli operatori. Per quello che riguarda la produttività ci sono tecnologie che consentono la connessione delle attrezzature in remoto, permettendo all'azienda di pianificare meglio i suoi lavori ma anche di sapere quando è ora di fare manutenzione al veicolo e alle attrezzature". La tecnologia consente inoltre di agire sulla sostenibilità del mezzo, alleggerendo il peso degli allestimenti stessi oppure consentendo un minor consumo quando si usa l'attrezzatura.





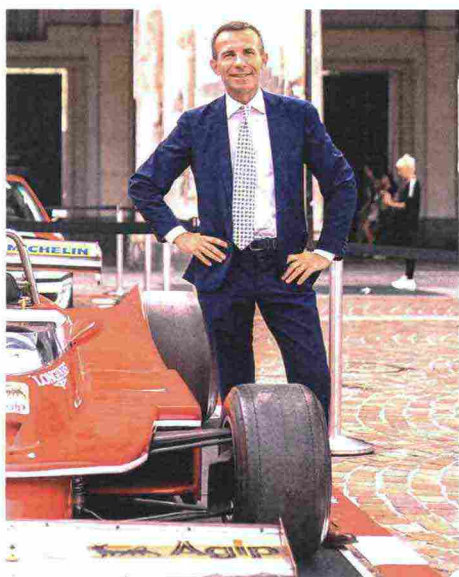
# Salone Auto Torino 2025

## il solito, grande spettacolo

500.000 SPETTATORI ATTESI DA TUTTA ITALIA (E OLTRE), 3 GIORNI DI FESTA, 600 GIORNALISTI ACCREDITATI, UNA CITTÀ "INVASA" DALLA MAGIA DELL'AUTOMOTIVE...  
 IL SALONE AUTO TORINO 2025 È IL SOLITO, GRANDE SPETTACOLO

foto SALONE AUTO TORINO





Andrea Levy

**T**orna il **Salone Auto Torino**, in città dal **26 al 28 settembre 2025**. E già questa, di per sé, è una splendida notizia. Perché? Perché il Salone ritrovato è uno degli appuntamenti più importanti del ricco calendario degli eventi torinesi.

Uno dei momenti più attesi a livello nazionale da tutti gli appassionati di motori. Noi approfittiamo di queste pagine per raccontarvi qualche preview, per darvi alcune info utili (sotto data sicuramente gli aggiornamenti saranno più completi) e soprattutto per sottolineare una volta di più la rilevanza di uno dei main event dell'anno, legato a filo doppio al cuore automotive della nostra città.

Partiamo dalle basi, ovvero cosa non sarà diverso? In realtà molte cose, anche perché squadra che vince non si cambia, e il Salone sarà come sempre **gratuito** e **diffuso** per buona parte del centro di Torino, con macchine e stand a disposizione di tutti **dalle 9 di mattina alle 19**. L'epicentro della manifestazione sarà quest'anno **piazza Castello**, insieme a **piazzetta Reale e Giardini Reali**. Un polo di eccellenza che ospiterà il meglio e le novità principali dell'**offerta contemporanea del mondo automotive**, con i maggiori brand mondiali impegnati a raccontarsi e a raccontare, in modo chiaro e accessibile, i cambiamenti in atto nel complesso universo della mobilità. Naturalmente sarà dedicato ampio spazio anche al **design**, alle **auto storiche**, ai **modelli iconici** che continuano ancora oggi a farci sognare; il tutto in particolare nella splendida cornice dei Giardini Reali, la parte più artistico-istituzionale del grande allestimento firmato Salone Auto Torino.

Come ha sottolineato l'ideatore del Salone, **Andrea Levy**, sono le conferme di partner, collezionisti e brand a raccontare, forse più di ogni altro aspetto, il successo di un evento che ha voglia di fare sempre meglio. A cui si sommano sostenitori e patrocini: **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Regione Piemonte, Città di Torino, Città di Venaria, Fondazione Compagnia di San Paolo, Camera**

**di Commercio con Confesercenti e Ascom, Turismo Torino e Provincia, ANFIA, Fondazione Torino Musei, Rai, ASI, ACI, UNRAE...** Attori di una sinergia inevitabilmente complessa senza la quale non sarebbe possibile costruire tutto questo. Momenti da segnalare? Sicuramente la **presentazione di venerdì 26 settembre**, in piazza Castello, alla presenza di organizzatori, partner e Istituzioni: il grande start dell'edizione, con la conduzione della giornalista **Federica Masolin**; poi, sabato 27 settembre, il **Supercar Meeting Venaria Reale Torino**, che coinvolgerà 100 equipaggi di collezionisti da tutta Italia e prevederà il meeting delle supercar proprio a Venaria; senza dimenticare i **test drive**, uno dei cult dell'evento. Menzione d'onore a una delle più importanti novità dell'edizione: il **Turin Automotive Design Award 2025**, un premio tutto dedicato al mondo del design, con un interessante focus sul dialogo tra l'eccellenza italiana e cinese nel settore; forti della partnership con il **China Design Center di Milano, Auto&Design e Italdesign**.

Forse però l'aspetto ogni volta più rilevante del Salone Auto Torino è la capacità di essere in soli tre giorni uno specchio brillante ed esaustivo sul gigantesco mondo dei motori, soprattutto dal punto di vista della novità. Un palcoscenico allo stesso tempo a sé stante e perfettamente integrato nella città, in grado di mostrare presente e futuro dell'auto (con un doveroso focus sulla sostenibilità) grazie alle suggestioni portate dai maggiori brand automotive; senza dimenticare però di celebrare storia e icone del mondo dell'automobilismo.

Il **Salone Auto Torino**, e questo lo possiamo dire prima, durante e dopo l'evento stesso, è divertimento, cultura e scoperta. Un bel modo di raccontare, specialmente alle generazioni più giovani, che l'essere umano è riuscito a costruire vetture da sogno in passato, continua a crearle oggi e continuerà a farlo anche in futuro. E tutto, per amore delle auto. **Quell'amore che il Salone Auto Torino racconta, ogni anno, come nessun altro evento sa fare.** >>>

Tutte le info su [www.saloneautotorino.com](http://www.saloneautotorino.com)

**Piemonte riferimento automotive**

Nel 2024 è nata l'associazione **Vehicle Valley**, progetto ideato e portato avanti in sinergia da Istituzioni e imprese del territorio che si pone l'obiettivo di creare una rete diffusa di aziende, enti di ricerca e Istituzioni finalizzata a indirizzare, promuovere e valorizzare le attività culturali, di formazione e di ricerca nel settore automotive e della mobilità in genere, attirando investimenti anche internazionali per restituire al Piemonte il ruolo di riferimento automotive nazionale e non solo. Il Salone Auto Torino rientra perfettamente in questo percorso.



Dario Gallina, Andrea Tronzano, Andrea Levy, Matteo Salvini, Alberto Cirio, Chiara Foglietta e Piergiorgio Re

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

Auto, a luglio ancora in calo le immatricolazioni in Italia (-5,11%) immagine Teleborsa In forte flessione le motorizzazioni endotermiche, bene le ibride. Balzo in avanti delle ibride plug-in. (Teleborsa) - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto sapere che a luglio sono state immatricolate 118.493 autovetture a fronte delle 124.871 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del . I trasferimenti di proprietà sono stati 510.989 a fronte di 480.488 passaggi registrati a luglio 2024, con un aumento del 6,35%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 629.482, ha interessato per il 18,82% vetture nuove e per il 81,18% vetture usate. "Nel contesto dell'Unione Europea dove l'Italia nel 2024 è quintultima per penetrazione delle auto elettriche, il rischio concreto è che il nostro Paese diventi sempre meno attrattivo per investimenti e offerta. È il momento di agire: occorrono incentivi stabili, semplici e pianificati, che orientino i consumatori e restituiscano fiducia nel cambiamento, così come è urgente una riforma fiscale per le auto aziendali, leva essenziale per favorire una transizione reale. Senza queste misure, non solo il mercato resterà debole, ma saranno i cittadini e il sistema-Paese a pagarne il prezzo", ha dichiarato Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE Ribadiamo ancora una volta con forza che, nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica dei vettori energetici, e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo ha commentato il presidente di Anfia Roberto Vavassori. Quest'ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di CO2". "Come è noto ha dichiarato Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, la causa principale di questa difficilissima situazione è l'intransigenza dimostrata dalla governance dell'Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l'auto elettrica come unica soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035. Nelle ultime settimane si riteneva che fosse possibile un rinnovo della governance europea che favorisse una revisione della politica della UE per l'auto. In effetti questa speranza è stata delusa e le conseguenze saranno pesanti". Tra le alimentazioni, in giugno perdono quota tutti i motori endotermici: secondo i dati elaborati da Unrae, il motore a benzina cede 5,1 punti, scendendo al 23,3% (25,7% nel cumulato, -4,3 p.p.). Il diesel perde quasi 1/3 dei volumi, fermandosi al 9,5% di share (-3,4 p.p. e al 9,8% in gennaio-luglio, -4,5 p.p.); il Gpl scende al 10,2% a luglio (-1,2 p.p.) e al 9,2% nel cumulato (-0,2 p.p.). Sempre molto dinamiche le vetture ibride che nel mese raggiungono il 44,6% (+4,5 p.p.) e il 44,5% (+5,5 p.p.) nei 7 mesi, con un 13,6% per le "full hybrid" e 31,0% per le "mild" hybrid in luglio. le auto elettriche si portano al 4,9% del totale (+1,5 p.p. e al 5,2% in gennaio-luglio, +1,4 p.p.), mentre le ibride plug-in salgono al 7,5% (+3,6 p.p. e al 5,6% nei 7 mesi, +2,3 p.p.). (Foto: @pixel7propix on Unsplash)

**Economia**

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

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

In forte flessione le motorizzazioni endotermiche, bene le ibride. Balzo in avanti delle ibride plug-in.

TELEBORSA

Publicato il 01/08/2025  
Ultima modifica il 01/08/2025 alle ore 18:48



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto sapere che a **luglio 2025** sono state immatricolate **118.493 autovetture** a fronte delle 124.871 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **5,11%**. I **trasferimenti di proprietà** sono stati 510.989 a

fronte di 480.488 passaggi registrati a luglio 2024, con un aumento del 6,35%. Il **volume globale** delle vendite mensili, pari a 629.482, ha interessato per il 18,82% vetture nuove e per il 81,18% vetture usate.

"Nel contesto dell'Unione Europea dove l'Italia nel 2024 è quintultima per penetrazione delle auto elettriche, il rischio concreto è che il nostro Paese diventi sempre meno attrattivo per investimenti e offerta. È il momento di agire: occorrono incentivi stabili, semplici e pianificati, che orientino i consumatori e restituiscano fiducia nel cambiamento, così come è urgente una riforma fiscale per le auto aziendali, leva essenziale per favorire una transizione reale. Senza queste misure, non solo il mercato resterà debole, ma saranno i cittadini e il sistema-Paese a pagarne il prezzo", ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, Presidente di **UNRAE**.

Ribadiamo ancora una volta con forza che, nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica dei vettori energetici, e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo - ha commentato il presidente di **Anfia**, **Roberto Vavassori** -. Quest'ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di CO2".

"Come è noto - ha dichiarato **Gian Primo Quagliano**, presidente del **Centro Studi Promotor** -, la causa principale di questa difficilissima situazione è l'intransigenza dimostrata dalla governance dell'Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l'auto elettrica come unica

cerca un titolo



**LEGGI ANCHE**

30/07/2025



Acea, calo a doppia cifra per i veicoli commerciali in UE

25/06/2025

Ue, mercato auto in lieve aumento: +1,9 a maggio

06/06/2025

Auto, sorpasso storico dell'Italia sulla Francia nelle immatricolazioni

> Altre notizie

**NOTIZIE FINANZA**

01/08/2025

Svas Biosana, ricavi in crescita a 70,4 milioni di euro nel primo semestre

01/08/2025

Mediobanca, via libera dall'Antitrust all'OPS su Banca Generali

01/08/2025

Banche, buoni risultati per gli istituti italiani negli stress test EBA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035. Nelle ultime settimane si riteneva che fosse possibile un rinnovo della governance europea che favorisse una revisione della politica della UE per l'auto. In effetti questa speranza è stata delusa e le conseguenze saranno pesanti".

Tra le alimentazioni, in giugno perdono quota tutti i **motori endotermici**: secondo i dati elaborati da Unrae, il motore a **benzina** cede 5,1 punti, scendendo al 23,3% (25,7% nel cumulato, -4,3 p.p.). Il **diesel** perde quasi 1/3 dei volumi, fermandosi al 9,5% di share (-3,4 p.p. e al 9,8% in gennaio-luglio, -4,5 p.p.); il **Gpl** scende al 10,2% a luglio (-1,2 p.p.) e al 9,2% nel cumulato (-0,2 p.p.).

Sempre molto dinamiche le **vetture ibride** che nel mese raggiungono il 44,6% (+4,5 p.p.) e il 44,5% (+5,5 p.p.) nei 7 mesi, con un 13,6% per le "**full**" **hybrid**" e 31,0% per le "**mild**" **hybrid in luglio**. le **auto elettriche** si portano al 4,9% del totale (+1,5 p.p. e al 5,2% in gennaio-luglio, +1,4 p.p.), mentre le **ibride plug-in** salgono al 7,5% (+3,6 p.p. e al 5,6% nei 7 mesi, +2,3 p.p.).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Servizio a cura di **teleborsa**

01/08/2025

Braga Moro, dal 4 agosto non consentiti ordini al meglio

> 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?

## LA STAMPA

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

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

[Scrivi alla redazione](#)

[Cookie Policy](#)

[Dichiarazione di accessibilità](#)

[Pubblicità](#)

[Privacy](#)

[Riserva TDM](#)

[Dati Societari](#)

[CMP](#)

[Contatti](#)

[Sede](#)

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**SALDI SALDI SALDI!**  
-50% Abbonati a Q Premium & Zero Pubblicità per 1 Anno

**• SCOPRI!**



**QUATTORRUOTE**

**ABBONATI**



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



**MERCATO**

Mercato italiano

# Pietrantonio (Unrae): "Atmosfera cupa attorno all'auto"

**Mario Rossi** | Pubblicato il 01/08/2025 | 0 commenti

Fleet&Business: Kia PV5 Cargo

ADV

**I PIÙ POPOLARI**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Roberto Pietrantonio è da otto settimane il **nuovo presidente dell'Unrae**. In questa prima intervista a Quattroruote.it commenta il calo del 5,1% delle immatricolazioni a luglio, parlando di "atmosfera cupa attorno al mondo dell'auto" e di "sofferenza strutturale del mercato italiano". La ricetta per uscirne? Cambiare narrazione, anche sulla transizione ecologica, incentivi stabili e semplici per i consumatori e una graduale riforma fiscale dell'auto aziendale.

### Quello di luglio è il terzo calo mensile consecutivo. Che cosa succede al mercato?

C'è un'atmosfera cupa attorno al mondo dell'auto, c'è una sofferenza strutturale del mercato italiano che si tocca con mano e che non accenna a migliorare. Vari indicatori lo confermano, non solo i tre segni meno consecutivi o il confronto impietoso con il 2019. Lo indica chiaramente il canale dei privati, che nei primi sette mesi ha perso il 10,3% rispetto al 2024. È vero che l'anno scorso c'erano gli incentivi fino a 135 g/km di CO2 e che quest'anno, al contrario, sono stati annunciati, ma non ancora resi disponibili generando un classico effetto annuncio, però il dato è fortemente preoccupante.

**01 Fiat Fastback** Primo avvistamento per la Suv-coupé

**02 Alfa Romeo Tonale** Le prime foto del restyling

**03 Porsche** La Cina, i dazi e l'adozione elettrica affossano i conti

**04 Omoda 9 SHS** Un test da 1.168 km con un pieno

**05 Stellantis** Filosa: "Nuovo piano industriale a inizio 2026"

**VEDI ALTRO**



### SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

## Però gli incentivi 2025, ammesso che arrivino veramente a breve, saranno sulle auto elettriche, quindi rivolti a una nicchia di automobilisti...

Sì, ma i normali consumatori, che non sono addetti ai lavori, sentono in tv la parola incentivi e si mettono alla finestra. E anche chi ha compreso che andranno solo alle auto elettriche sa che, comunque, nel recente passato vi sono stati cambiamenti improvvisi e che, insomma, c'è sempre una speranza.

## Resta la sensazione che il mercato italiano sia cambiato in maniera strutturale, che l'acquisto di una macchina nuova sia qualcosa di estremamente impegnativo che si cerca di rimandare il più possibile...

Io credo che molto sia dovuto all'incertezza. In Italia negli ultimi anni la politica ha preso decisioni ondivaghe e spesso contraddittorie che hanno generato confusione e un forte rumore di fondo che ha condizionato e continua a condizionare il mercato. Lo dimostrano i numeri. I Paesi che si sono allineati alla direzione imboccata dall'Unione europea oggi soffrono meno. Vi sono situazioni, penso alla Spagna, in cui il mercato sta correndo veloce. L'Italia è quintultima in Europa per immatricolazione di auto Bev e Phev, il 13,2% del Bel Paese nei primi sei mesi si confronta con il 36% del Regno Unito, il 28% della Germania, il 24% della Francia e il 20% della Spagna. È evidente che da noi non si sono creati i presupposti per i consumatori e per le aziende per abbracciare la transizione. Un percorso sicuramente impegnativo, non lo nascondo, ma una narrazione contraria non aiuta. E non fa bene, in generale, al sistema-Italia.

## A proposito di sistema-Italia, Anfia parla di un calo della produzione di autovetture in Italia del 40%, che si aggiunge al -40% del 2024. Certo, la caduta è iniziata negli anni 90 ma i numeri di oggi certificano la fine dell'industria dell'auto di massa in Italia...

Sono dati che dimostrano quanto, invece, l'auto dovrebbe essere al centro del dibattito politico. Se invece si continua a demonizzarla il conto, alla fine, si paga anche in termini di produzione.

## I giorni scorsi sono stati monopolizzati da due notizie: i dazi tra Stati Uniti ed Europa e la vendita di Iveco a Tata.

**Partiamo dai dazi. Qual è il messaggio che, alla fine, arriva al**

### Focus ON

	<b>Nuova Lancia Ypsilon HF: eleganza e</b>	NFO PUBBLICITARIA
	<b>Topofview: i viaggi in miniatura</b>	NFO PUBBLICITARIA
	<b>Bambini in auto: i consigli di</b>	NFO PUBBLICITARIA
	<b>CUPRA Terramar: il nuovo SUV</b>	NFO PUBBLICITARIA
	<b>Scopri il nuovo speciale</b>	NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

**mercato?**

Unrae è contraria ai dazi, che alla fine colpiscono sempre i consumatori e che, in questo caso, non farà bene all'industria europea. Il presidente americano Trump è stato molto abile a ipotizzare percentuali folli all'inizio per far digerire facilmente all'Europa il 15%.

**Anche queste notizie contribuiscono ad alimentare il sentiment negativo che attanaglia il mercato dell'auto?**

Certamente. Da molti anni l'auto è sulle prime pagine dei giornali, se ne parla nei telegiornali e purtroppo è sempre oggetto di una narrazione negativa. L'informazione non ha mai raccontato l'enorme evoluzione tecnologica, il miglioramento della sicurezza attiva e passiva, l'abbattimento delle emissioni e dei consumi. È chiaro che questa narrazione a senso unico non migliora la predisposizione all'acquisto.

**La politica, poi, ci ha messo del suo. E non dall'annuncio del Green deal...**

Sì, da noi ci sono sempre state fazioni. Non ci si è resi conto che andare contro l'auto tout-court o contro una tecnologia fa male, alla fine, a tutta l'industria. Bisognerebbe fare molta attenzione al tono di voce che si usa.

**E della vendita di Iveco a Tata che cosa pensa?**

È una storia triste. Da italiano, che pure rappresenta le Case estere, è una notizia che non avrei mai voluto sentire. Però anche questo epilogo ha origini lontane, da decenni assistiamo a multinazionali estere che fanno la spesa in Italia, che comprano il nostro know-how, la nostra cultura, la nostra professionalità, ciò che abbiamo costruito nel tempo.

**Tornando al mercato, che cosa potrebbe giovare al settore?**

Secondo me, tutto dovrebbe partire dalla volontà politica di rimettere l'auto al centro della discussione con una visione di medio-lungo periodo. Da una visione, poi, possono discendere azioni concrete, a partire da una narrazione positiva sulla transizione. In generale, bisognerebbe restituire semplicità, pensare a incentivi stabili e facilmente comprensibili nei confronti dei consumatori. E poi si dovrebbe mettere mano alla riforma fiscale dell'auto aziendale, che è il vero motore del mercato. In passato abbiamo proposto ricette complesse che implicavano scenari ipotetici di crescita poco compatibili con le logiche della Ragioneria dello Stato. Meglio partire da un'azione semplice come la revisione della deducibilità. Sarebbe un

messaggio positivo alle aziende e consentirebbe di valutarne meglio gli eventuali benefici sul mercato e sull'economia.

### Come si articolerebbe? In un aumento della soglia o in un aumento della percentuale? O in entrambe le cose?

Non abbiamo ancora formulato una nuova proposta. Stiamo iniziando a confrontarci con [Anfia](#) e Federauto per capire quale potrebbe la misura più facile da far passare e che abbia anche un effetto veloce e immediato sul mercato, assicurando il governo sul fatto che, come dire, lo Stato non ci rimetta.

### Tornando al mercato, avete abbassato le stime per fine anno...

Sì, considerata la previsione al ribasso degli studi econometrici in un contesto caratterizzato da grande incertezza abbiamo abbassato la previsione 2025 a 1.515.000 immatricolazioni, 25.000 in meno rispetto alla stima precedente. Significherebbe un calo del 2,8%, pari a 44 mila unità, sul 2024. Una torta sempre più piccola proprio nel momento in cui gli attori aumentano. Anche questo contribuisce a rendere meno attrattivo il mercato italiano.

#### TAGS:

MERCATO

MERCATO ITALIANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

#### COMMENTA

Disclaimer

ADV

ADV

Seguici su:

# Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

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



In forte flessione le motorizzazioni endotermiche, bene le ibride. Balzo in avanti delle ibride plug-in.

1 agosto 2025 - 18.53

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fatto sapere che a **luglio 2025** sono state immatricolate **118.493 autovetture** a fronte delle 124.871 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad una diminuzione del **5,11%**. I **trasferimenti di proprietà** sono stati 510.989 a fronte di 480.488 passaggi registrati a luglio 2024, con un aumento del 6,35%. Il **volume globale** delle vendite mensili, pari a 629.482, ha interessato per il 18,82% vetture nuove e per il 81,18% vetture usate.

"Nel contesto dell'Unione Europea dove l'Italia nel 2024 è quintultima per penetrazione delle auto elettriche, il rischio concreto è che il nostro Paese diventi sempre meno attrattivo per investimenti e offerta. È il momento di agire: occorrono incentivi stabili, semplici e pianificati, che orientino i consumatori e restituiscano fiducia nel cambiamento, così come è urgente una riforma fiscale per le auto aziendali, leva essenziale per favorire una transizione reale. Senza queste misure, non solo il mercato resterà debole, ma saranno i cittadini e il sistema-Paese a pagarne il prezzo", ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, Presidente di **UNRAE**.

Ribadiamo ancora una volta con forza che, nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica dei vettori energetici, e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste

### Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

**Dj 30 Industrials Average** 43.617 **-1,16%**

**FTSE 100** 9.069 **-0,70%**

**FTSE MIB** 39.943 **-2,55%**

**Germany DAX** 23.428 **-2,65%**

**Hang Seng Index\*** 24.728 **-1,53%**

**Nasdaq** 20.718 **-1,92%**

**Nikkei 225** 40.570 **-1,22%**

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo – ha commentato il presidente di **Anfia**, **Roberto Vavassori** –. Quest’ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di CO2".

"Come è noto – ha dichiarato **Gian Primo Quagliano**, presidente del **Centro Studi Promotor** –, la causa principale di questa difficilissima situazione è l’intransigenza dimostrata dalla governance dell’Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l’auto elettrica come unica soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035. Nelle ultime settimane si riteneva che fosse possibile un rinnovo della governance europea che favorisse una revisione della politica della UE per l’auto. In effetti questa speranza è stata delusa e le conseguenze saranno pesanti".

Tra le alimentazioni, in giugno perdono quota tutti i **motori endotermici**: secondo i dati elaborati da Unrae, il motore a **benzina** cede 5,1 punti, scendendo al 23,3% (25,7% nel cumulato, -4,3 p.p.). Il **diesel** perde quasi 1/3 dei volumi, fermandosi al 9,5% di share (-3,4 p.p. e al 9,8% in gennaio-luglio, -4,5 p.p.); il **Gpl** scende al 10,2% a luglio (-1,2 p.p.) e al 9,2% nel cumulato (-0,2 p.p.).

Sempre molto dinamiche le **vetture ibride** che nel mese raggiungono il 44,6% (+4,5 p.p.) e il 44,5% (+5,5 p.p.) nei 7 mesi, con un 13,6% per le "full" hybrid" e 31,0% per le "mild" hybrid in luglio. le **auto elettriche** si portano al 4,9% del totale (+1,5 p.p. e al 5,2% in gennaio-luglio, +1,4 p.p.), mentre le **ibride plug-in** salgono al 7,5% (+3,6 p.p. e al 5,6% nei 7 mesi, +2,3 p.p.).

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by **teleborsa**

EUR	USD
1	1,14
EURO <span>▼</span>	
DOLLARO USA <span>▼</span>	
IMPORTO	
<input type="text" value="1"/>	
<b>CALCOLA</b>	

## la Repubblica

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

**Abbonati**

**APP**

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

**SOCIAL**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

# Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO ▾
- PENSIONI ▾
- CASA ▾
- FISCO ▾
- RISPARMIO ▾
- DIRITTI E CONSUMI ▾
- RAPPORTI E FOCUS ▾
- A&F PLUS

adv



## Auto, boom delle elettriche in un anno (+40,5%) ma nel complesso il mercato arranca

a cura della redazione **Economia**



*A luglio sono state immatricolate in Italia 118.493 autovetture, con un calo del 5,11%. Stellantis registra il 12,1% in meno. Boom di Leapmotor e Byd, male Tesla*

01 AGOSTO 2025 ALLE 19:23

4 MINUTI DI LETTURA



**ROMA** - In un mercato che arranca, l'auto elettrica guadagna sempre più quote in Italia. Il balzo in avanti è del 40,5% considerando l'ultimo anno (luglio 2025 su luglio 2024). Per i veicoli

VIDEO IN EVIDENZA



**Copenaghen, scala l'albergo-grattacielo e si lancia col paracadute: la ripresa shock in soggettiva**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

a batteria, il mese scorso si è chiuso con 5.764 immatricolazioni e la quota di mercato delle Bev (le auto del tutto prive di motore a combustione interna) si attesta al 4,85%, in crescita rispetto al 3,27% dello stesso mese dell'anno scorso. Insomma, il trend positivo delle auto a zero emissioni continua.

### Stellantis, Filosa rassicura: "Il rilancio dai nuovi modelli"

di [Diego Longhin](#)  
30 Luglio 2025



### Leapmotor, Byd e Tesla

Secondo i dati messi nero su bianco da **Motus-E**, l'associazione che raccoglie gli operatori della filiera, nei primi sette mesi 2025 sono state immatricolate 50.539 auto elettriche, dato che porta il parco delle auto *full electric* in Italia a 324.611 veicoli in circolazione. In questo settore si segnala la crescita delle **auto cinesi di Leapmotor e Byd**, e la **scia negativa di Tesla**.

### Tata Motors compra Iveco: le attività della difesa acquisite da Leonardo

di [Diego Longhin](#)  
31 Luglio 2025



Leapmotor, il brand cinese distribuito da Stellantis, "festeggia un mese di luglio da record, registrando il miglior risultato mensile di sempre": 371 immatricolazioni complessive e crescita del brand (+14%) rispetto al mese precedente. Nel mercato delle vetture Bev, l'azienda ha raggiunto **il record di quota con il 5%** e si è piazzata **in settima posizione nel ranking italiano**: nel canale privati, è salita sul podio conquistando la terza posizione con una quota dell'8,9%.

Tra i singoli modelli, a luglio **Leapmotor T03** è stata **la vettura Bev più venduta in assoluto** con 282 unità e si è confermata la best seller nel segmento. "La T03 rappresenta la perfetta sintesi tra innovazione, sostenibilità e praticità urbana. I risultati di luglio dimostrano che gli automobilisti italiani sanno apprezzare la mobilità elettrica, se proposta con i giusti contenuti e ad un prezzo accessibile" spiega **Federico Scopelliti, country manager Leapmotor Italia**.

"Il mercato continua a mostrare segnali di tenuta, ma l'attesa per i nuovi incentivi rischia di trasformarsi in un freno. È positivo che il

governo abbia annunciato per settembre l'arrivo di nuove agevolazioni mirate alle fasce a basso reddito; ora bisogna essere veloci e chiari perché i tempi per spendere le risorse sono stretti", osserva **Fabio Pressi**, presidente di Motus-E. "Per far raggiungere all'Italia i livelli di quote di mercato degli altri paesi europei - continua - c'è bisogno di misure continuative e certe negli anni, come ad esempio la revisione della deducibilità dei costi di acquisto e noleggio delle auto aziendali".

### Stellantis, l'impatto dei dazi sale a 1,5 miliardi

di [Diego Longhin](#)

29 Luglio 2025



**Byd**, invece, scala posizioni entrando nella top20 dei brand venduti in Italia (2.268 immatricolazioni a luglio tra passenger car e veicoli commerciali leggeri, per una quota di mercato dell'1,7%); **Tesla** invece frena l'emorragia ma a luglio segna un meno 5% di vendite del nuovo (457 pezzi).

### I numeri del Mit

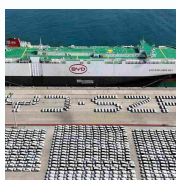
Secondo i dati del ministero dei Trasporti, a luglio sono state immatricolate in Italia 118.493 autovetture, con un calo del 5,11% sullo stesso mese del 2024. Nei primi sette mesi dell'anno, invece, le immatricolazioni sono state 973.396, ovvero il 3,75% in meno dello stesso periodo dell'anno precedente.

In relazione alle quote di mercato, a luglio il brand **Fiat**, che l'anno scorso aveva brevemente perso la prima posizione su base mensile, si conferma **primo in Italia** per quota di mercato con il **9,33%** (+8,09% le immatricolazioni a 11.061). La casa torinese precede l'8,08% di **Toyota/Lexus**, che nelle tabelle del ministero sono conteggiate insieme (per fare un esempio, anche **Citroën/Ds** sono calcolate insieme), il 7,4% di **Dacia** e il 6,96% di **Volkswagen**.

### In Europa continua l'avanzata dei marchi cinesi: e ora insidiano Ford e Mercedes. Ecco perché

di [Graziella Marino](#)

26 Luglio 2025



### L'appello dell'Anfia

Davanti alla flessione del mercato, il presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica italiana (**Anfia**), **Roberto Vavassori**, suona la sveglia alle istituzioni: "La tendenza

del mercato auto italiano rimane purtroppo confermata in territorio negativo e con un dato di luglio a oltre il -5% non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea".

"In particolare, l'assenza, a oggi, di una data certa e di un'agenda precisa per la revisione del regolamento CO2 per i veicoli leggeri pesa come un macigno sul mercato - spiega - alimentando incertezza e perplessità nei possibili acquirenti che, ancora per la gran parte, non propendono per la scelta di un veicolo nuovo solamente elettrico. Ribadiamo ancora una volta con forza che, nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera neutralità tecnologica dei vettori energetici, e che - ricorda Vavassori - tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla **decarbonizzazione del parco auto** europeo. Quest'ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di CO2".

### Immatricolazioni nazionali: il noleggio sfiora quota 35% nel secondo trimestre 2025

04 Luglio 2025



### I marchi Stellantis

Il gruppo Stellantis vede tre modelli nella classifica delle prime dieci auto più vendute in Italia a luglio. In particolare, la vettura più venduta si conferma la **Fiat Panda**, con 8.935 unità. Seguono la **Jeep Avenger**, e la **Peugeot 208**. Avenger, inoltre, si conferma il **suv più venduto d'Italia** nei primi sette mesi del 2025 (con una quota del 5,6%), nonché **leader tra i B-Suv 100% elettrici** (in questo caso la quota di mercato è vicina al 20%). Del resto, stando all'elaborazione di Dataforce, il mese di luglio conferma risultati particolarmente positivi per il marchio Jeep, che si attesta a una fetta di mercato superiore al 4,3%, **saldamente nella top ten del ranking** assoluto per l'Italia.

### Stellantis, ritorna Vidal e diventa il nuovo head of design per i marchi europei

di [Maurilio Rigo](#)  
29 Luglio 2025

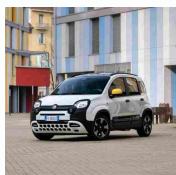


Più in generale, nel Paese Stellantis ha immatricolato - sempre secondo l'elaborazione dell'azienda su numeri Dataforce - 30.797 auto, il 12,1% in meno dello stesso mese del 2024: la quota di mercato è pari al 26% a fronte del 28,1%. Nei primi sette mesi del 2025 le immatricolazioni del gruppo sono state 281.454, in calo dell'11,7% sullo stesso periodo del 2024: la quota di mercato scende così dal 31,5% al 28,9%.

## IL MERCATO

## Le 10 auto più vendute a giugno: prezzi e versioni

di Paolo Odinzov  
02 Luglio 2025



Andando a vedere nel dettaglio i marchi del gruppo italo-francese, per quanto riguarda i marchi ex Fca, **Alfa Romeo** a luglio ha registrato 1.953 immatricolazioni, in rialzo del 13,68% su anno (quota dell'1,65%); **Jeep** 4.938, in discesa del 13,82% (quota del 4,17%), **Fiat** 11.061, in rialzo dell'8,09% (quota del 9,33%) e **Lancia** 800, in frenata del 71,57% (quota dello 0,68%). **Maserati**, invece, conta 182 vetture di lusso vendute, in aumento del 13,04% (0,15% la quota di mercato). Passando ai marchi ex Psa commercializzati in Italia, le immatricolazioni di **Citroën/Ds** sono state 4.099, +2,32% (quota del 3,46%), quelle del brand **Opel** sono state 2.739, in calo del 34,32% (quota del 2,31%), e quelle di **Peugeot** sono state 4.820, -24,2% (quota del 4,07%).

[LEGGI I COMMENTI](#)



## Auto: **Anfia**, -11,7% immatricolazioni veicoli commerciali leggere in I semestre

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 ago - Il mercato dei veicoli commerciali leggeri in Italia 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 dettaglio, secondo il Focus realizzato dall'Area Studi e Statistiche **Anfia**, 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 sopra 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%. Com-Fla- (RADIOCOR) 02-08-25 12:06:24 (0218) 5 NNNN Tag

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

## AUTO: ANFIA, -11,7% IMMATRICOLAZIONI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERE IN I SEMESTRE -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 02 ago - In merito all'alimentazione, tra quelle principali, nel primo semestre dell'anno sono stati immatricolati 79.197 veicoli commerciali leggeri diesel (-14%), 4.411 Hev B (-24,1%), 4.357 benzina (+1,9%), 4.299 Bev (+122,7%), 2.707 Hev D (-24,5%), e 2.280 Gpl (-22,5%). Per quanto riguarda le marche, Fiat e' prima per quota di mercato (31,4%) con 25.998 unita' (-2,2%), seguita da Ford (21,7%) con 17.917 unita' (-2,6%), e Iveco (8,6%) con 7.120 unita' (-29,2%). A livello geografico, il 36,9% delle immatricolazioni e' stato realizzato nel Nord-Ovest, il 25,9% nel Centro, il 24,3% nel Nord-Est e il 12,8% nel Sud e Isole.

Per quanto riguarda gli autocarri pesanti, il 95,8% del mercato e' rappresentato da alimentazioni diesel con 13.924 immatricolazioni (-14,4%), con i mezzi sopra 16.000 kg che rappresentano l'82,9% del totale (12.054 unita' e -13,7% su anno). Iveco, nonostante un calo delle vendite, e' il marchio primo in classifica in Italia sia per i mezzi fino a 8.000 kg sia per quelli di fascia superiore.

Infine, in merito agli autobus, con 1.443 unita' i diesel sono primi per quota di mercato (55%), registrando pero' un calo del 27,7%. I bus Bev sono cresciuti, invece, del 47,4% a 401 unita' con una quota del 15,1%. Iveco e' primo come marchio con 961 unita' (-42,5%) e una quota del 41,5%, seguito da Mercedes Benz (462 unita' con quota del 20%) e Solaris (216 unita' e quota del 9,3%).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 02-08-25 12:29:44 (0226) 5 NNNN

TAG

ITA

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

089849

# In calo del 5,1% il mercato dell'auto a luglio

## Immatricolazioni

**Il 2025 dovrebbe chiudere con vendite giù del 6,6% e sotto gli 1,5 milioni di veicoli**

**Filomena Greco**

TORINO

Il mercato auto domestico a luglio registra immatricolazioni in calo del 5,1%, un risultato che contribuisce all'andamento negativo dei volumi da inizio anno, -3,75%. Secondo il Centro Studi Promotor il 2025 chiuderà con un milione e 456.070 immatricolazioni, in calo del 6,6% sul 2024, con un gap del 24% sul periodo pre-Covid. Si allarga dunque la forbice tra la performance europea, che resta comunque debole e al di sotto del 19% rispetto al 2019, e il risultato dell'Italia, che evidenzia una situazione in peggioramento. Nel mese il canale dei privati ha segnato una battuta d'arresto più

pesante rispetto al mercato, con un calo del 13,5%. Le auto elettriche hanno rappresentato il 4,9% delle immatricolazioni nel mese - erano al 6% a giugno - mentre è stato più dinamico l'andamento delle ibride plug-in, a quota 7,5%, categoria che beneficia delle agevolazioni previste dalla nuova normativa sui fringe benefits. In questo contesto Stellantis perde il 13% di immatricolazioni e si attesta su una quota di mercato pari al 25% ma il brand Fiat prova a invertire la tendenza e cresce nel mese dell'8,9%. In casa Stellantis vanno bene Citroen e Alfa Romeo, brand storico italiano raggiunto e superato, nei volumi, da realtà emergenti come Byd che in un mese registra duemila immatricolazioni. Tra i new comer, continua la marcia di MG (Saic Motors) che supera il 3% di market share, e di Omoda/Jacoo che raggiunge le 1.400 unità. Tra i big player archiviano un mese in negativo sia Volkswagen che Renault, che nel mese registra un quarto dei volumi in meno rispetto ad un anno fa. Continua la crisi di Tesla che veleggia da inizio anno con il 30% di volumi in meno ma resiste in Italia meglio che

nel resto d'Europa. «La tendenza del mercato auto italiano rimane purtroppo confermata in territorio negativo e con un dato di luglio ad oltre il -5%, che non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea» afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia (aziende filiera auto). Un sostegno al mercato dovrebbe arrivare a partire da settembre grazie agli aiuti per le immatricolazione di auto elettriche, in gestione al ministero dell'Ambiente e con una dotazione pari a 600 milioni, fondi dirottati dal Pnrr. Per Massimo Artusi, presidente di federauto, «questo tipo di interventi non rappresentano la risposta adeguata per sostenere il rinnovo del parco circolante». Secondo Unrae per accelerare la transizione energetica servono sì gli incentivi, «ma risultano inefficaci se progettati con caratteristiche di discontinuità, soglie di price cap restrittive, limitazioni eccessive e tempi troppo lunghi tra annuncio e implementazione». La scommessa resta la riforma del trattamento fiscale per i veicoli aziendali, con un occhio alla Delega fiscale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Stellantis perde il 13% e si attesta a una quota di mercato del 25%: il brand Fiat inverte però la rotta con un +8,9%**



**Per Byd 2mila vetture in un mese e per MG un 3% di market share  
Crolla ancora Tesla: -30% dei volumi da inizio anno**



# Mercato dell'auto in calo anche a luglio: -6,6%

## IMMATRICOLAZIONI

**TORINO.** Il mercato italiano dell'auto chiude anche il mese di luglio in rosso: 18.493 immatricolazioni, il 5,11% in meno dello stesso mese del 2024. Nei primi sette mesi del 2025 le auto vendute sono in tutto 973.396, in calo del 3,75%. A pesare è il crollo del canale dei privati, in flessione a luglio del 13,3%. Le previsioni dei concessionari sono negative. Il mercato italiano rischia di chiudere l'anno con 400.000 auto in meno rispetto al 2019, spiega l'Unrae che rivede al ribasso le stime per il 2025: 1.515.000 nuove immatricolazioni, 25.000 auto in meno rispetto alle previsioni di aprile.

Il Centro Studi Promotor prevede 1.456.070 immatricolazioni, con una contrazione rispetto al 2024 del 6,6% e di ben il 24% rispetto al 2019. «La causa principale di questa difficile situazione è l'intransigenza dimostrata dalla governance dell'Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l'auto elettrica come unica soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035» sottolinea il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano.

**Le elettriche.** In attesa degli incentivi per circa 600 milioni di euro per la diffusione di veicoli a zero emissioni, annunciati dal ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto, prosegue il trend positivo delle auto elettriche, anche se molto più lentamente di altri Paesi europei. Sono 5.764 le vetture full electric immatricolate a luglio, con un aumento del 40,59% rispetto a luglio 2024 e una quota di mercato al 4,85%, in crescita rispetto al 3,27% dello stesso mese dell'anno scorso. Nei primi sette mesi dell'anno sono state immatricolate 50.539 vetture elettriche, in aumento del 30,86% rispetto allo stesso periodo del 2024, con una quota del 5,17%. Per l'Anfia il calo delle vendite di auto «non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea».

Stellantis ha venduto 30.797

auto, il 12,1% in meno dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è pari al 26% a fronte del 28,1%. Nei primi sette mesi del 2025 le immatricolazioni del gruppo sono state 281.454, in calo dell'11,7% sullo stesso periodo del 2024. La quota di mercato scende dal 31,5% al 28,9%. Vanno bene Jeep con l'Aveneger che si conferma il sub più venduto e Alfa Romeo, ma anche la cinese Leapmotor che festeggia un mese di luglio da record: 371 immatricolazioni complessive e crescita del brand del 14% rispetto al mese precedente.

Cresce anche la concorrente cinese Byd che a luglio per la prima volta entra nella top 20 dei brand più venduti, posizionandosi davanti a competitor nazionali consolidati sul mercato come Alfa Romeo.



Auto. Vendite ancora in calo

*Centro Studi Promoter:  
«La causa è l'ostinazione  
talebana dall'Europa  
sull'auto elettrica»*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MENU



HAITI

FAMIGLIA

VITA

ECONOMIA CIVILE

OPINIONI

NEWSLETTER

PODCAST

Home &gt; Economia &gt; Motori

Bes | Lavoro | Motori | Risparmio | Sviluppo felice | Terzo settore

# I numeri. Mercato auto ancora in calo a luglio, ma qualcuno festeggia

Alberto Caprotti sabato 2 agosto 2025

[Ascolta](#)

*Fiat cresce, BYD vola, Leapmotor T03 è l'elettrica più venduta in Italia. A settembre tornano gli incentivi sulle 100% a batteria (ma per pochi)*



Mercato in crescita per le auto elettriche (+30% nei primi 7 mesi dell'anno) - ©Med Photo Studio - stock.adobe.com

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A luglio 2025, il **mercato italiano dell'auto** ha totalizzato **118.493 immatricolazioni**, con una variazione negativa del **-5,1%** rispetto a luglio 2024, che aveva totalizzato 124.871 unità. Nei primi sette mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 973.396 unità, con un **calo del 3,8% rispetto a quelli di gennaio-luglio 2024**, vale a dire quasi 38.000 unità in meno a volume.

“La tendenza del mercato auto italiano rimane purtroppo confermata in territorio negativo e con un dato di luglio ad oltre il -5%, che non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea - afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA** -. In particolare, l'assenza, ad oggi, di una data certa e di un'agenda precisa per la revisione del regolamento CO2 per i veicoli leggeri pesa come un macigno sul mercato, alimentando incertezza e perplessità nei possibili acquirenti che, ancora per la gran parte, non propendono per la scelta di un veicolo nuovo solamente elettrico. Ribadiamo ancora una volta con forza che, nella lunga e assai impegnativa transizione che porterà l'industria al 2035, sono necessarie e urgenti misure concrete nella direzione della vera **neutralità tecnologica** dei vettori energetici, e che tutte le tecnologie oggi disponibili debbono essere previste e concorrere attivamente alla decarbonizzazione del parco auto europeo. Quest'ultimo, con i suoi 250 milioni di unità, sta inesorabilmente invecchiando e non adottando le tecnologie già oggi disponibili in grado di garantire un taglio di oltre la metà dei livelli di emissioni di CO2”.

### IL MERCATO PER MARCA

Luglio è stato molto positivo per **Fiat**: a fronte di un mercato in flessione, ha fatto segnare un brillante +7,7%, con 817 targhe aggiuntive rispetto all'anno scorso. Comunque, le avversarie rimangono abbastanza vicine: **Toyota** (-7,7%), **Dacia** (-8,6%, ma conquista il terzo posto assoluto) e **Volkswagen** (-8,6%) si posizionano tutte tra le 8.000 e le 9.000 unità (Fiat sfiora le 11.500). A luglio **BMW** (+5,7%) sorpassa **Renault** (-23,6%), mentre nelle posizioni di rincalzo si piazzano **Audi, Jeep, Ford e Peugeot**, tutte in negativo.

Tra i risultati più brillanti nelle retrovie **MG** (+11,7%), **BYD**, che decuplica le immatricolazioni sfiorando le 2.000 unità, **Alfa Romeo** (+13,9%), **Cupra** (+21,7%) e **Mini** (+46,2%). I “rossi” più evidenti, invece, sono quelli, in ordine di classifica, di **Opel** (-34,2%), che precipita al 17° posto dietro a **Skoda, Suzuki** (-21,3%) e **Volvo** (-17,6%).

### IL MERCATO PER GRUPPI

Stellantis targa a luglio oltre 4.000 auto in meno (-12,%) e la quota di mercato cala di 2,1 punti percentuali. Il Gruppo Volkswagen contiene le perdite attorno alle 1.000 targhe e ottiene buoni risultati soltanto con Cupra, Porsche e Skoda. Il Gruppo Renault cala le immatricolazioni a luglio di oltre il 15%. Il Gruppo Toyota, quarto in classifica a luglio, perde il 7,6% rispetto all'anno scorso.

### IL MERCATO PER ALIMENTAZIONI

Per quanto riguarda le alimentazioni, le auto a **benzina** hanno fatto segnare un arretramento dell'11% a luglio e scendono attorno al 48,1% di quota. Le **mild hybrid a benzina** rimangono sopra, anche se solo di circa 1.500 unità, alle immatricolazioni di benzina senza sistema di ibridizzazione. Le **diesel** hanno registrato un arretramento del 18,9% nelle immatricolazioni e la quota di mercato è scesa sotto al 16% (quasi 3 punti in meno). Le uniche tipologie di alimentazione in effettiva espansione sono quella **Plug-in hybrid**, che a

luglio è cresciuta dell'82,6%, raggiungendo il 7,5% di quota, le **elettriche** (+35,2%), e **full hybrid** (+10,8%). Male anche le auto a **Gpl** (-15,5%).

## IL MERCATO PER MODELLI

**Fiat Panda** resta ancora di gran lunga l'auto preferita dagli italiani. A luglio ne sono state immatricolate 7.860. Al secondo e terzo posto assoluto, due Dacia: la **Sandero** (4.371) e la **Duster** (3.651). **Jeep Avenger** è quarta con 3.519, davanti a **Toyota Yaris Cross** (3.334).

Il modello più apprezzato a benzina è la Citroen C3. Comprendendo le mild hybrid, le più vendute sono state Fiat Panda (-8,8%), Jeep Avenger (+12,6%), Peugeot 208 (+3,2%), Ford Puma (-11,1%) e Citroen C3 (-13,4%). Tra le diesel, la Top 5 vede Volkswagen Tiguan davanti a BMW X1, Mercedes GLA, Mercedes GLC e Kia Sportage. Tra le full hybrid, Toyota è leader con Yaris Cross e Yaris, terza MG ZS, quarta Hyundai Tucson e quinta Kia Sportage. In ambito plug-in hybrid, è sempre la BYD Seal U a issarsi sul gradino più alto del podio. Seguono Jeep Compass, BMW X1, Toyota C-HR in edizione "alla spina" e Jaecoo 7. Tra le elettriche pure, le prime 5 posizioni vanno a Leapmotor T03 (ed è la prima volta che la citycar cinese di Stellantis conquista il primato), BMW iX1, BYD Dolphin Surf, Tesla Model Y e Volvo EX30. Nella graduatoria delle auto a gas, ovviamente solo modelli a Gpl: Dacia Sandero, Dacia Duster, Renault Captur e Clio. Quinta posizione per la DR 5.0.

## LA SITUAZIONE DELLE ELETTRICHE

Nel complesso, nei primi sette mesi del 2025 sono state immatricolate **50.539 auto elettriche**, in aumento del **30,86%** rispetto allo stesso periodo del 2024, con una **market share del 5,17%**, superiore al 3,8% registrato tra gennaio e luglio dello scorso anno. Al 31 luglio, il parco circolante elettrico in Italia raggiunge quota 324.611 veicoli.

In questi giorni il Ministro dell'Ambiente **Gilberto Pichetto Fratin** ha annunciato che gli incentivi all'acquisto torneranno a settembre, ma soltanto per le BEV, e dureranno fino al 30 giugno 2026. I fondi disponibili saranno di circa 600 milioni di euro, destinati ai privati residenti nelle "aree urbane funzionali" (vale a dire in aree urbane e nelle zone limitrofe di pendolarismo) e alle microimprese che acquisiranno un veicolo commerciale a zero emissioni. Per i privati l'ecobonus sarà di 11.000 euro (se l'ISEE familiare non supera i 30.000 euro) o di 9.000 euro (se il limite dell'ISEE è compreso tra 30.000 e 40.000 euro). Per le microimprese, invece, il contributo è calcolato in ragione del 30% sul prezzo d'acquisto con un limite massimo di 20.000 euro. Per il Ministro Pichetto Fratin l'obiettivo del Governo è agevolare l'acquisto di circa 40.000 unità di BEV. Secondo Dataforce, il Governo si è focalizzato sull'aspetto meno importante in questo momento e cioè incentivi solo per chi ha ISEE fino a 40.000€, ossia automobilisti che in questo momento hanno tutt'altri pensieri che cambiare l'automobile, meno che mai per passare a una BEV, invece di potenziare le infrastrutture di ricarica e soprattutto cercare di equiparare il più possibile il prezzo della ricarica pubblica a quello dei paesi vicini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA E CONDIVIDI



ISCRIVITI ALLE NEWSLETTER DI AVVENIRE

ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE WHATSAPP

ARGOMENTI:

Motori

Economia

pubblicità

MOTORI



**L'indagine** L'auto in media dura 10 anni, ma tre italiani su quattro non la cambiano

Avvenire Motori



**Novità sul mercato** Lancia Ypsilon: arrivano la HF Line ibrida e la HF elettrica

Adriano Torre



**Polo Sud** Missione in Antartide: ecco il cingolato italiano che sfida i ghiacci

Avvenire Motori

pubblicità

2 AGOSTO 2025



**Il caso** Stop a medici gettonisti: ecco come si organizza la sanità

Enrico Negrotti



**Usa** Ora Trump caccia i senzatetto dalle strade: «Rinchiudeteli nelle comunità»

Elena Molinari, New York



**Il caso** Yu Zidi, 12 anni ma già grande in vasca. Talento precoce o rischio eccessivo?

Mario Nicolliello

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Dazi Usa, sulle auto all'Europa niente sconti (almeno fin qui)

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Donald Trump di fatto smentisce Ursula von der Leyen ignorando i termini dell'accordo con la presidente della commissione e non applica la tariffa ridotta al 15% su vetture e componentistica importata dal Vecchio continente: si pagherà ancora il 27,5%, l'Italia tra i Paesi più danneggiati Giocare a scacchi con le regole della dama, senza regine, torri e pedoni, ma con il pezzo più grande che mangia chiunque, muovendo in tutte le direzioni. L'effetto Donald Trump sulla nostra economia appare in queste ore più dirompente di quanto fosse immaginabile. L'annuncio ufficiale e unilaterale da parte della Casa Bianca riguardo l'imposizione di dazi al 15% sui beni importati dall'Unione Europea, a partire dal prossimo 7 agosto, rappresenta in realtà una spallata ai metodi, alle cautele e perfino alle più semplici regole di procedura che hanno accompagnato le controversie nel commercio internazionale negli ultimi decenni. Dell'accordo raggiunto in Scozia con la presidente della commissione Ursula von der Leyen, ormai pare evidente, è giunto negli States un testo differente, non certo quello concordato con la delegazione di Bruxelles. Come se non bastasse, non c'è traccia finora di una dichiarazione congiunta Trump - Von der Leyen che abbia posizione tecnica e valore legale, che chiarisca cioè argomenti e termini dell'intesa. Mentre nell'Unione restava aperto ancora il dibattito sull'opportunità o meno di sottoporre l'accordo informale al voto dei rappresentanti dei governi dei 27 Paesi della Ue, quantomeno per stabilizzarne il contenuto, Trump ha agito in modo unilaterale. Perfino spiazzante guardando al settore automobilistico del nostro Continente. LEGGI ANCHE silenzio sulla scacchiera "Oggi deve pagare il 27,5% di dazi. Sono il 25% più 2,5%. Da quel livello siamo scesi al 15% che non è da sottovalutare, ma è il massimo che siamo riusciti a ottenere", dichiarava Ursula von der Leyen dopo l'incontro in Scozia con Trump che appariva risolutivo, il 28 luglio scorso. Non è andata così. L'ordine esecutivo che ha rilasciato il 31 luglio, il 1° agosto in Europa, semplicemente non contempla la riduzione dei dazi al 15% per vetture componentistica auto proveniente dall'Unione, che resta quindi, fin qui, soggetta alla tariffa del 27,5%. A questo punto, l'eventuale voto da parte dei governi dei 27 Paesi della Ue per riconoscere l'ordine esecutivo Usa taglierebbe fuori il settore anche in modo formale. D'altro canto, l'assenza di un voto o l'apertura di una ulteriore trattativa rappresenterebbe l'ennesimo schiaffo sull'operatività delle Case automobilistiche e delle aziende di componentistica del settore, con conseguenze pesantissime sulla loro esigenza tassativa di programmazione. SUPERBIKE PADDOCK EXPERIENCE: prenota ora il tuo viaggio con Gazzetta Motori in Portogallo! LEGGI ANCHE il valore dei commerci Nel 2024 l'Europa ha esportato negli States auto per un valore di 38,9 miliardi di euro. Secondo le cifre fornite da **Anfia**, che riunisce le imprese dell'intera filiera del settore automobilistico, l'Italia esporta direttamente verso gli Usa più di 4 miliardi di euro in vetture e componenti. Una bilancia commerciale in attivo per oltre 3 miliardi, anche grazie alla presenza di un costruttore nazionale che opera anche negli States. Il fatturato della componentistica diretta verso gli Stati Uniti ammonta a più di 1,2 miliardi. Le aziende di componentistica italiane hanno però come riferimento sostanziale i costruttori tedeschi, prima destinazione per le forniture. L'export totale del settore vale 25 miliardi, ed è intuitivo valutare l'effetto complessivo dei dazi sulla vendita di vetture realizzate in Germania, di cui quindi esiste un contenuto e un fatturato Made in Italy. Persone, aziende, progetti e tecnologia finiti in silenzio, su una scacchiera, come pedine. Leggi anche



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%**

condividi l'articolo



Secondo i dati del Mit sulle immatricolazioni elaborati da **Anfia**, in Italia le auto a benzina vedono il mercato di luglio in calo del 21,6%, con quota di mercato al 23,7%; allo stesso modo, le diesel calano del 26,1% con quota al 9,9%. Nel cumulato dei sette mesi del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina calano del 17,7% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 25,9% e del 10,1%. Le autovetture mild e full hybrid crescono del 4,5% nel mese con una quota del 44%; nel cumulato crescono del 9,3% con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono del 60,5% a luglio e rappresentano il 12,3% del mercato del mese (a luglio 2024 era del 7,3%); nel cumulato incrementano del 43,3% ed hanno una quota del 10,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto al cumulato del 2024).

**Nel dettaglio**, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% nel mese e del 5,2% nel cumulato con vendite in crescita del 37,3% a luglio e del 29,0% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano dell'81,1% a luglio e del 60,0% nel cumulato. Esse rappresentano il 7,3% delle immatricolazioni del singolo mese e il 5,5% del totale da inizio anno. Nel cumulato dei primi sette mesi, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano

**ECONOMIA**



**LA FRENATA**  
Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite



**LA DECISIONE**  
Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rispettivamente la prima, quinta e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Nona la Peugeot 208, decima la Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il gruppo Stellantis ci sono Jeep Renegade in ottava posizione e Jeep Avenger in nona, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger al sesto. Segue Leapmotor, con il modello T03 al settimo posto.

condividi l'articolo



**L'INFORMAZIONE VIVE CON TE**

IL MATTINO

9€/mese per 1 anno

**VAI ALLA PROMO**

sabato 2 agosto 2025 - Ultimo aggiornamento: 13:58 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite



Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by



Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP Budapest, libere 2: McLaren sempre al comando con Norris e Piastri, Ferrari si conferma terza con Leclerc



Ferrari punta sulla continuità, Fred Vasseur sarà ancora al timone del Cavallino. La squadra esulta



Ferrari; Vasseur: «Siamo tornati sulla strada giusta. Non siamo lontani come sembra dalla McLaren»

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Suzuki svela la nuova GSX-R1000R. Nata per le competizioni, perfezionata per la strada



Honda CUV e., lo scooter elettrico con le batterie estraibili e la retro, tutto tecnologia e agilità



Piaggio, utile semestre a 30 milioni (-42%), 4 cents acconto dividendo. Colaninno: «Scenario non semplice e sfidante»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Ancora in flessione il mercato dell'auto a luglio immatricolazioni in calo del 5,1%

Automotive in crisi: Stellantis -12%. L'anno si chiuderà con una contrazione del 6,6%

**AMALIA ANGOTTI**

**TORINO.** Il mercato italiano dell'auto chiude anche il mese di luglio in rosso: 18.493 immatricolazioni, il 5,11% in meno dello stesso mese del 2024. Nei primi sette mesi del 2025 le auto vendute sono in tutto 973.396, in calo del 3,75%. A pesare è il crollo del canale dei privati, in flessione a luglio del 13,3%.

Le previsioni dei concessionari sono negative. Il mercato italiano rischia di chiudere l'anno con

400.000 auto in meno rispetto al 2019, spiega l'Unrae che rivede al ribasso le stime per il 2025: 1.515.000 nuove immatricolazioni, 25.000 auto in meno rispetto alle previsioni di aprile.

Il Centro Studi Promotor prevede 1.456.070 immatricolazioni, con una contrazione rispetto al 2024 del 6,6% e di ben il 24% rispetto al 2019. «La causa principale di questa difficilissima situazione è l'intransigenza dimostrata dalla governance dell'Unione Europea nel difendere le scelte fatte con rigore talebano per imporre l'auto



elettrica come unica soluzione per immatricolare nuove auto dopo il 2035» sottolinea il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano.

In attesa degli incentivi per circa 600 milioni di euro per la diffusione di veicoli a zero emissioni, annunciati dal ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto, prosegue il trend positivo delle auto elettriche, anche se molto più lentamente di altri Paesi europei. Sono 5.764 le vetture full electric immatricolate a luglio, con un aumento

del 40,59% rispetto a luglio 2024 e una quota di mercato al 4,85%, in crescita rispetto al 3,27% dello stesso mese dell'anno scorso.

Nei primi sette mesi dell'anno sono state immatricolate 50.539 vetture elettriche, in aumento del 30,86% rispetto allo stesso periodo del 2024, con una quota del 5,17%. Per l'Anfia il calo delle vendite di auto «non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea».

Stellantis ha venduto 30.797 auto, il 12,1% in meno dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è pari al 26% a fronte del 28,1%. Nei primi sette mesi del 2025 le immatricolazioni del gruppo sono state 281.454, in calo dell'11,7% sullo stesso periodo del 2024. La quota di mercato scende dal 31,5% al 28,9%. Vanno bene Jeep con l'Aveneger che si conferma il sub più venduto e Alfa Romeo, ma anche la cinese Leapmotor che festeggia un mese di luglio da record: 371 immatricolazioni complessive e crescita del brand del 14% rispetto al mese precedente.

Cresce anche la concorrente cinese Byd che a luglio per la prima volta entra nella top 20 dei brand più venduti, posizionandosi davanti a competitor nazionali storicamente consolidati sul mercato italiano come Alfa Romeo.

[Ansa]

## LE PIÙ VENDUTE

Vanno bene Jeep Aveneger che si conferma il sub più venduto e Alfa Romeo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



# Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite

condividi l'articolo



Le vendite di auto nuove in Francia sono rimaste a livelli molto bassi a luglio (-7,7% su base annua), con poco più di 116mila auto vendute, secondo i dati pubblicati oggi dall'associazione dei costruttori e degli equipaggiatori (PFA). Il mercato francese, in netto calo da oltre un anno, registra una flessione del 7,9% dall'inizio del 2025, con meno di un milione di auto vendute, frenato in particolare dall'atteggiamento attendista degli acquirenti. Il calo colpisce sia gli acquisti dei privati che quelli delle flotte aziendali, ha precisato la società AAA Data in un comunicato. Solo gli acquisti delle società di noleggio a breve termine sono in aumento. Il mercato francese registrava già uno dei cali più forti dell'Unione europea nel primo semestre (-7,9%) insieme al Belgio (-10,9%). «Il mercato automobilistico non sta riprendendo e sta senza dubbio aspettando l'evoluzione delle misure governative a sostegno dei veicoli elettrici. La nuova formula del bonus ecologico, leggermente più vantaggiosa, non ha ancora avuto un effetto significativo, dati i tempi tra gli ordini e le consegne», ha spiegato Marie-Laure Nivot, della società AAA Data.

**Le auto a benzina e diesel** risentono del calo del mercato: nei primi sette mesi del 2025, le loro vendite sono diminuite rispettivamente del 34% e del 41% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I modelli ibridi (con un piccolo motore elettrico e una batteria che si ricarica durante la guida) continuano a dominare con il 53% delle vendite a luglio (+7% su base annua). I veicoli elettrici hanno registrato un aumento a luglio (+15%) grazie agli acquisti massicci delle flotte, ma il disinteresse dei privati li mantiene al 17% del mercato. «In combinazione con il leasing elettrico previsto per l'inizio dell'anno scolastico», il nuovo bonus «potrebbe finalmente rendere le auto elettriche più attraenti per i privati, ma non sarà necessariamente sufficiente a porre fine a questa lunga fase di calo iniziata nella primavera del 2024», ha

## ECONOMIA



### LA DECISIONE

Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by



### LA FOTOGRAFIA

Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sottolineato Marie-Laure Nivot.

condividi l'articolo



sabato 2 agosto 2025 - Ultimo aggiornamento: 14:02 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite



Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by



Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP Budapest, libere 2: McLaren sempre al comando con Norris e Piastri, Ferrari si conferma terza con Leclerc



Ferrari punta sulla continuità, Fred Vasseur sarà ancora al timone del Cavallino. La squadra esulta



Ferrari; Vasseur: «Siamo tornati sulla strada giusta. Non siamo lontani come sembra dalla McLaren»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Suzuki svela la nuova GSX-R1000R. Nata per le competizioni, perfezionata per la strada



Honda CUV e, lo scooter elettrico con le batterie estraibili e la retro, tutto tecnologia e agilità



Piaggio, utile semestre a 30 milioni (-42%), 4 cents acconto dividendo. Colaninno: «Scenario non semplice e affidato»



# Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by

condividi l'articolo



L'ordine esecutivo degli Usa sul 15%, a quanto si apprende, non attua ancora gli altri elementi dell'accordo Ue-Usa, in particolare l'impegno a ridurre le tariffe statunitensi di cui alla Sezione 232 sulle automobili e sui componenti automobilistici a un tasso massimo del 15%, né prevede il trattamento specifico concordato per alcuni prodotti strategici, come gli aerei. La nuova tariffa del 15% si attuerà a partire dall'8 agosto. Per le merci già in transito o immagazzinate per il consumo prima dell'8 agosto, si applicherà la aliquota tariffaria precedente (10% + aliquota della Nazione più favorita) fino al 5 ottobre 2025.

condividi l'articolo



sabato 2 agosto 2025 - Ultimo aggiornamento: 13:59 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA



**LA FRENATA**  
Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite



**LA FOTOGRAFIA**  
Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite



Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by



Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP Budapest, libere 2: McLaren sempre al comando con Norris e Piastri, Ferrari si conferma terza con Leclerc



Ferrari punta sulla continuità, Fred Vasseur sarà ancora al timone del Cavallino. La squadra esulta



Ferrari; Vasseur: «Siamo tornati sulla strada giusta. Non siamo lontani come sembra dalla McLaren»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Suzuki svela la nuova GSX-R1000R. Nata per le competizioni, perfezionata per la strada



Honda CUV e, lo scooter elettrico con le batterie estraibili e la retro, tutto tecnologia e agilità



Piaggio, utile semestre a 30 milioni (-42%), 4 cents acconto dividendo. Colaninno: «Scenario non semplice e affidato»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**Anfia, a luglio -22% la quota mercato benzina e +60,5% per i modelli ricaricabili: elettriche +37%, plug-in +81%**

condividi l'articolo



Secondo i dati del Mit sulle immatricolazioni elaborati da **Anfia**, in Italia le auto a benzina vedono il mercato di luglio in calo del 21,6%, con quota di mercato al 23,7%; allo stesso modo, le diesel calano del 26,1% con quota al 9,9%. Nel cumulato dei sette mesi del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina calano del 17,7% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 25,9% e del 10,1%. Le autovetture mild e full hybrid crescono del 4,5% nel mese con una quota del 44%; nel cumulato crescono del 9,3% con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono del 60,5% a luglio e rappresentano il 12,3% del mercato del mese (a luglio 2024 era del 7,3%); nel cumulato incrementano del 43,3% ed hanno una quota del 10,7% (in aumento di 3,5 punti percentuali rispetto al cumulato del 2024).

**Nel dettaglio**, le auto elettriche hanno una quota del 4,9% nel mese e del 5,2% nel cumulato con vendite in crescita del 37,3% a luglio e del 29,0% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano dell'81,1% a luglio e del 60,0% nel cumulato. Esse rappresentano il 7,3% delle immatricolazioni del singolo mese e il 5,5% del totale da inizio anno. Nel cumulato dei primi sette mesi, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano

**ECONOMIA**



**LA FRENATA**  
Francia, anche a luglio il mercato auto resta ai minimi storici: -7,7% con poco più di 116mila vendite



**LA DECISIONE**  
Usa, dazi del 15% per ora non sulle auto, esenzioni in stand-by

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL CASO

# Incubo tedesco per l'auto italiana In gioco oltre 5 miliardi di export

Germania primo mercato per la componentistica

Pierluigi Bonora

■ Siglato l'accordo sui dazi tra Stati Uniti e Unione europea, ora non resta che attendere, a partire dal 7 agosto prossimo, quali saranno gli impatti sui comparti interessati, tra i quali l'automotive e la componentistica. E se per Stellantis l'amministratore delegato Antonio Filosa ha già quantificato in 1,5 miliardi, di cui 300 milioni solo nel primo semestre, la penalizzazione nel 2025 da mettere in conto, a essere particolarmente preoccupate sono le aziende italiane della componentistica. I riflettori, in proposito, sono soprattutto puntati sulla Germania e sulle ricadute dell'«effetto rimbalzo» che interesserà i costruttori di auto locali. La Germania, infatti, rappresenta il primo Paese di destinazione della componentistica italiana per un valore di oltre 5 miliardi di euro.

liana per un valore di oltre 5 miliardi di euro.

«I più interessati dai componenti italiani sono i segmenti premium tedeschi - ricorda Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera nazionale automotive, intervistato da *Aci Radio* -. Le case automobilistiche di quel Paese, come gli altri concorrenti europei, dovranno subire i rischi causati dai dazi al 15% sull'export negli Usa. Di andare, cioè, incontro a cali di volume in un contesto generale già di per sé complicato per altri fattori». Nel 2024 l'export di vetture tedesche negli Usa ha riguardato 3,4 milioni di vetture, il 25,9% ad alimentazione elettrica, per un valore di 135 miliardi.

Proprio domani, intanto, il ministro delle Finanze tedesco, Lars Klingbeil, sarà a Washington dove incontrerà il segretario al Tesoro,

Scott Bessent. I colloqui verteranno, ovviamente, soprattutto sulle sfide relative all'accordo di principio nella controversia commerciale. «I dazi danneggiano le economie di entrambe le sponde dell'Atlantico - il commento del portavoce del ministro - e abbiamo bisogno di tariffe doganali basse e mercati aperti».

«Quello che è sicuro - il punto di vista di Giorda - è che rispetto al 27,5% di aprile, l'aliquota al 15% è più favorevole, ma parlare di vittoria mi sembra esagerato. Il 15% di extra-costi sui componenti, la cui marginalità è molto bassa, diventa infatti difficile da assorbire. Analizzando in maniera oggettiva la situazione, il danno per la filiera automotive è enorme, sia per chi produce componenti sia per chi produce auto da esportare nel mercato americano».

Intanto, c'è chi ipotizza

che alcune imprese del settore possano optare per la delocalizzazione negli Usa. «Come componentistica - la risposta del direttore generale di Anfia - l'Italia esporta negli Stati Uniti intorno a 1,2 miliardi e non penso che i dazi al 15% possano portare a stimare un grande numero di aziende Oltreoceano. Non bisogna infatti dimenticare che negli Stati Uniti i costi industriali non sono affatto banali e c'è una grande difficoltà a reperire manodopera visti i tassi di disoccupazione al 2-3 per cento. I problemi per il settore riguardano la perdita di volumi e come poter compensare questi cali».

È scontato che a pagare il conto salato, oltre ai diretti interessati, saranno anche i consumatori già alle prese con listini elevati e costretti, in attesa di tempi migliori, a tenersi la vettura vecchia di anni o puntare, in alternativa, sull'usato.

**1,5**  
Il contraccolpo, in miliardi di euro, stimato da Stellantis a causa dei dazi imposti da Donald Trump



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ABBONATI

il Giornale

# il Giornale

IN EVIDENZA

SENTENZA SUI MIGRANTI INCHIESTA A MILANO M.A.R.C. - IL PODCAST NODO DAZI IL PODIO DEI PEGGIORI

BORSA E MERCATI

## Incubo tedesco per l'auto italiana. In gioco oltre 5 miliardi di export

Germania primo mercato per la componentistica

Pierluigi Bonora | 3 agosto 2025 - 08:10



ASCOLTA ORA

Siglato l'accordo sui dazi tra Stati Uniti e Unione europea, ora non resta che attendere, a partire dal 7 agosto prossimo, quali saranno gli impatti sui comparti interessati, tra i quali l'automotive e la componentistica. E se per Stellantis l'amministratore delegato Antonio Filosa ha già quantificato in 1,5 miliardi, di cui 300 milioni solo nel primo semestre, la penalizzazione nel 2025 da mettere in conto, a essere particolarmente preoccupate sono le aziende italiane della componentistica. I riflettori, in proposito, sono soprattutto puntati sulla Germania e sulle ricadute dell'«effetto rimbalzo» che interesserà i costruttori di auto locali. La Germania, infatti, rappresenta il primo Paese di destinazione della componentistica italiana per un valore di oltre 5 miliardi di euro. «I più interessati dai componenti italiani sono i segmenti premium tedeschi ricorda Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'associazione che rappresenta la filiera nazionale automotive, intervistato da Aci Radio». Le case automobilistiche di quel Paese, come gli altri concorrenti europei, dovranno subire i rischi causati dai dazi al 15% sull'export negli Usa. Di andare, cioè, incontro a cali di volume in un contesto generale già di per sé complicato per altri fattori». Nel 2024 l'export di vetture tedesche negli Usa ha riguardato 3,4 milioni di vetture, il 25,9% ad alimentazione elettrica, per un valore di 135 miliardi. Proprio domani, intanto, il ministro delle Finanze tedesco, Lars Klingbeil, sarà a Washington dove incontrerà il segretario al Tesoro, Scott Bessent. I colloqui verteranno, ovviamente, soprattutto sulle sfide relative all'accordo di principio nella controversia commerciale. «I dazi danneggiano le economie di entrambe le sponde dell'Atlantico - il commento del portavoce del ministro - e abbiamo bisogno di tariffe doganali basse e mercati aperti». «Quello che è sicuro - il punto di vista di Giorda - è che rispetto al 27,5% di aprile, l'aliquota al 15% è più favorevole, ma parlare di vittoria mi sembra esagerato. Il 15% di extra-costi sui componenti, la cui marginalità è molto bassa, diventa infatti difficile da assorbire. Analizzando in maniera oggettiva la situazione, il danno per la filiera automotive è enorme, sia per chi produce componenti sia per chi produce auto da esportare nel mercato americano». Intanto, c'è chi ipotizza che alcune imprese del settore possano optare per la delocalizzazione negli Usa. «Come componentistica la risposta del direttore generale di Anfia - l'Italia esporta negli Stati Uniti intorno a 1,2 miliardi e non penso che i dazi al 15% possano portare a stimare un grande numero di aziende Oltreoceano. Non bisogna infatti dimenticare che negli Stati Uniti i costi industriali non sono affatto banali e c'è una grande difficoltà a reperire manodopera visti i

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tassi di disoccupazione al 2-3 per cento. I problemi per il settore riguardano la perdita di volumi e come poter compensare questi cali».

È scontato che a pagare il conto salato, oltre ai diretti interessati, saranno anche i consumatori già alle prese con listini elevati e costretti, in attesa di tempi migliori, a tenersi la vettura vecchia di anni o puntare, in alternativa, sull'usato.

**Commenti****COMMENTA****INFO E LOGIN**

Login

Registrati

**ASSISTENZA**

Suggerimenti

Supporto clienti

**PUBBLICITÀ**

Pubblicità Elettorale

**ABBONAMENTI**

Edizione cartacea

Edizione digitale

Termini e Condizioni

**COMUNICATI**

Qui Europa

Press Release

Business Wire

**ABBONAMENTI**

ABBONAMENTO CARTACEO ABBONAMENTO DIGITALE

**SEGUICI****CHI SIAMO CONTATTI MODELLO 231 DISCLAIMER PRIVACY POLICY USO DEI COOKIE UFFICIO LEGALE**

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

# siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA

ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Auto, mercato italiano in frenata anche a luglio

## Auto, mercato italiano in frenata anche a luglio

Vavassori (Anfia): «Tendenza che non puo lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea»

4 agosto 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

30 luglio 2025

ACCIAIO CINESE: MENO PRODUZIONE, MAGGIORI PROFITTI NEL SEMESTRE

CISA: «Il settore ha ottenuto risultati migliori del previsto, le aziende continuano con l'autodisciplina»

di Stefano Gennari

28 luglio 2025

USA-UE, RAGGIUNTO L'ACCORDO SUI DAZI

Tariffa unica al 15%, anche per l'auto, dazi «zero per zero» su alcuni prodotti. Ma acciaio e alluminio restano al 50%

di Stefano Gennari

25 luglio 2025

AUTO: MERCATO EUROPEO IN CALO NEL PRIMO SEMESTRE 2025

Anfia: «Crisi per aziende grandi e piccole in tutta Europa. Revisione del regolamento CO2 entro fine settembre»

di Federico Fusca

24 luglio 2025

SSAB E EMW: PARTNERSHIP PER L'ACCIAIO FOSSIL-FREE DESTINATO ALL'AUTOMOTIVE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

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

[> Abbonamenti](#)

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

[> Registrati](#)

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

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

Obiettivo: ridurre le emissioni e promuovere soluzioni sostenibili lungo l'intera filiera siderurgica

di Sarah Falsone

4 agosto 2025

**AUTO, MERCATO ITALIANO IN FRENATA ANCHE A LUGLIO**

Vavassori **Anfia**: «Tendenza che non può lasciare indifferente la politica italiana e tantomeno quella europea»

di Federico Fusca

Altre News

met.legnanese

**MERCATI**

31 luglio 2025  
**GHISA: MERCATO SOSPESO SUL DAZIO USA AL 50% SUL BRASILE**  
 Molte offerte ma nessun contratto, gli operatori attendono chiarezza sulla tariffa

Billette: mercato in attesa  
 31 luglio 2025  
**BILLETTE: MERCATO IN ATTESA**  
 Il materiale in arrivo dal Far East tra settembre e novembre blocca gli acquisti nazionali

30 luglio 2025  
**TONDO: I PREZZI SI RAFFORZANO ULTERIORMENTE**  
 Carenza di materiale e difficoltà nei trasporti spingono le quotazioni

30 luglio 2025  
**BANDA STAGNATA: SCENDONO LE QUOTAZIONI SPOT**  
 Domanda e scorte influiscono sul settore

30 luglio 2025  
**ACCIAIO CINESE: MENO PRODUZIONE, MAGGIORI PROFITTI NEL SEMESTRE**  
 CISA: «Il settore ha ottenuto risultati migliori del previsto, le aziende continuano con l'autodisciplina»  
 di Stefano Gennari



28 luglio 2025  
**USA-UE, RAGGIUNTO L'ACCORDO SUI DAZI**  
 Tariffa unica al 15%, anche per l'auto, dazi «zero per zero» su alcuni prodotti. Ma acciaio e alluminio restano al 50%  
 di Stefano Gennari



25 luglio 2025  
**AUTO: MERCATO EUROPEO IN CALO NEL PRIMO SEMESTRE 2025**  
**Anfia**: «Crisi per aziende grandi e piccole in tutta Europa. Revisione del regolamento CO2 entro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# GUIDARE IL CAMBIAMENTO NON È UNO SLOGAN, È UNA GRANDE RESPONSABILITÀ. E NOI SIAMO PRONTI

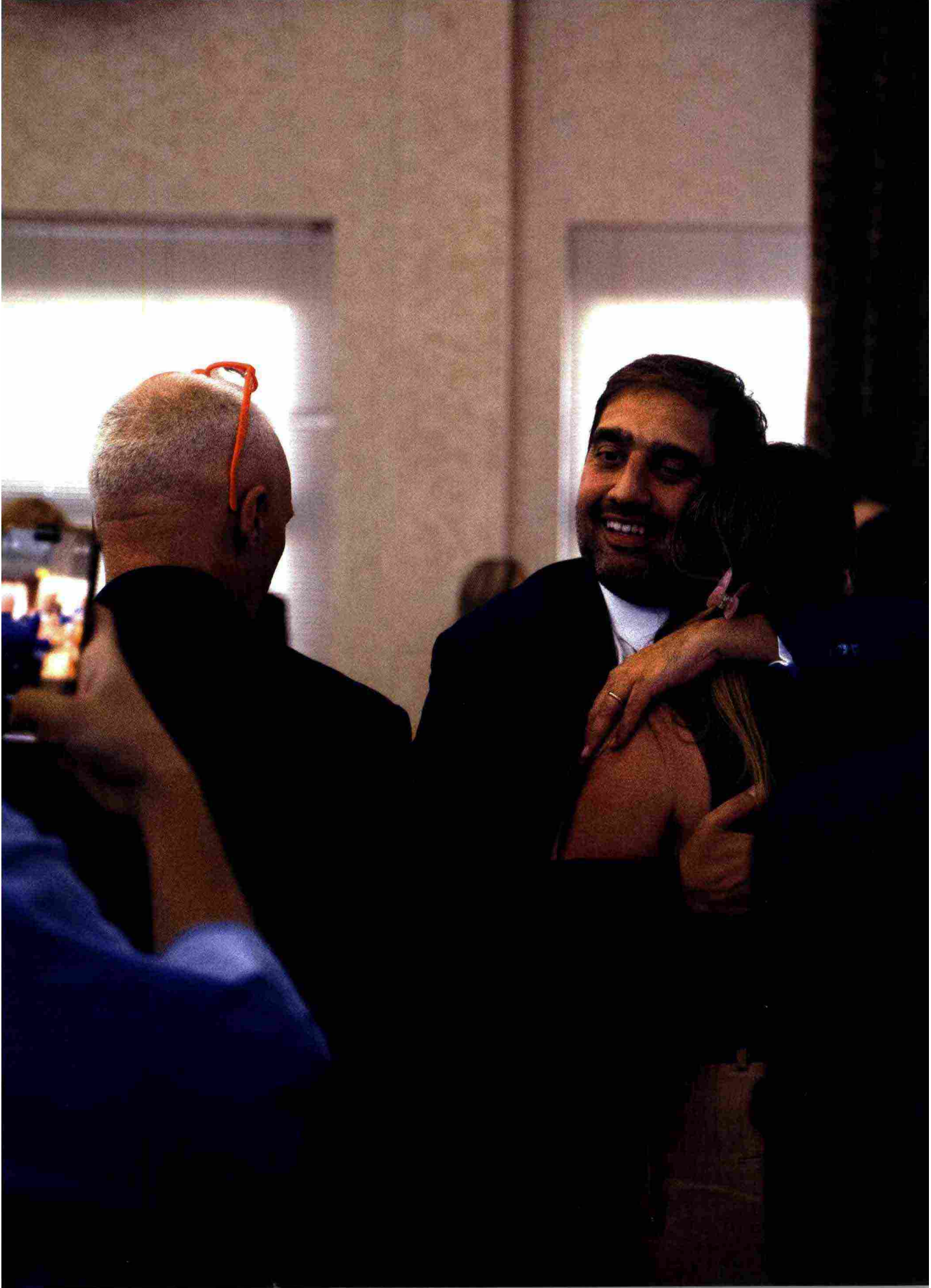
IL 9 LUGLIO, L'ASSEMBLEA DEGLI ELETTORI DELL'*AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA* HA NOMINATO **GERONIMO LA RUSSA** PRESIDENTE PER IL PROSSIMO QUADRIENNIO, CON IL 78% DEI VOTI. ECCO LA SUA VISIONE E I PRIMI PROGETTI CHE ANDRANNO IN CANTIERE

testo David Giudici fotografie Alessio Migliorini/Arianna Romagnoli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Quarantacinquenne milanese, già al vertice di *ACI Milano* dal 2018, Geronimo La Russa è stato eletto presidente dell'*ACI* per il prossimo quadriennio, con il 78% dei voti. Nei prossimi mesi, si insedierà in via Marsala 8 a Roma per guidare l'Ente attraverso il complesso momento di transizione che l'auto sta vivendo. Appassionato di motori, con un passato nei kart e nel rally, ha tra i suoi obiettivi principali quello di trasformare l'*ACI* in un *mobility club* a supporto del cittadino, rendere i servizi dell'Ente più *user friendly* e puntare su una maggiore integrazione con le istituzioni e gli *stakeholder*. "Sarò il presidente del dialogo", ha dichiarato a *L'Automobile*. Le prime azioni concrete? Scopiamole.

# Q

**Qual è il primo segnale che intende dare al sistema *ACI* in questo nuovo corso?**

Il primo segnale concreto è ribadire, insieme a tutto l'Ente – e quindi insieme ai 97 colleghi che rappresentano il territorio – quanto l'*ACI* sia importante per il Paese e per i cittadini. Ovviamente per il milione e 200 mila soci, ma anche per chiunque abbia esigenze di mobilità. Quindi comunicare e spiegare bene perché esiste l'*ACI*, perché ha una storia gloriosa di 120 anni. E perché ancora oggi c'è bisogno, in Italia, di un ente che è federazione sportiva e associazione, qual è l'*ACI*. Perché, vede, ci sono sempre più esigenze di mobilità, e la mobilità è un diritto primario, un diritto di libertà. Potersi muovere liberamente è un diritto sancito dalla Costituzione. La mobilità è centrale nella vita dell'uomo e deve essere resa più facile e alla portata di tutti. Come? Per esempio, attraverso la mobilità integrata: trasporto su ferro e gomma, per esempio. Quindi dobbiamo offrire nuovi servizi moderni ed efficienti – per i soci e non – che integrino tutto questo. Più un utilizzo

**GERONIMO LA RUSSA È ELETTO 19° PRESIDENTE DELL'ACI: LA MOGLIE E L'ASSEMBLEA SI CONGRATULANO**

maggior dei dati, che crescono ogni mese – non ogni anno – e che sono fondamentali per le esigenze di qualsiasi cittadino che ha bisogno di arrivare dal punto A al punto B. E non per forza in automobile.

**Nel suo programma parla di un *ACI* più forte anche verso l'esterno. Che cosa significa oggi, concretamente, contare nelle scelte che riguardano la mobilità?**

Noi siamo sì un club, quindi rivolto a chi decide di associarsi, ma deve essere chiaro che l'Ente ha una funzione sussidiaria allo Stato, per capire le esigenze che hanno i cittadini in mobilità. Quindi dobbiamo offrire maggiori servizi a tutti, non essere un'istituzione chiusa, bensì aperta verso l'esterno, verso tutte le istituzioni, facendo parte di un sistema integrato delle istituzioni stesse. E verso i cittadini, anche non nostri soci, che devono vedere nell'*ACI* un amico per le prossime scelte.

**In effetti oggi molti cittadini si sentono spaesati: l'auto elettrica attira ancora pochi acquirenti, i regolamenti cambiano spesso, i divieti colpiscono anche le automobili recenti. Come può l'*ACI* diventare una guida in questo passaggio così complesso?**

Abbiamo suggerito e accolto con favore la decisione di prorogare di un anno il divieto agli Euro 5 al Nord. L'abbiamo fatto perché siamo convinti che il sistema *automotive* abbia già fatto tantissimo per ridurre le emissioni e per aiutare l'ambiente. Oggi crediamo che bisogna dare maggiore attenzione a quel 90% rimanente di emissioni che non dipendono dall'auto: l'auto al massimo è il 10%. Quindi ben venga il rinvio delle decisioni, e in quest'anno bisogna utilizzare le informazioni che noi deteniamo – e che mettiamo a servizio di tutti – per capire quali future scelte dovranno fare il legislatore o le amministrazioni locali in tema di regolamentazione. Perché, se viene promossa – anche grazie al nostro aiuto – una mobilità più efficiente e più integrata, si potrà evitare di chiedere un'ulteriore spesa alle famiglie, ma si potrà venire incontro trovando soluzioni alternative. Al cittadino dobbiamo spiegare bene che deve andare a piedi a comprare il pane; se deve andare da Milano a Bologna, è bene che vada in treno, ci mette meno tempo. Poi, se deve andare a Imola può prendere l'auto, magari in *sharing*, usando le applicazioni che vogliamo fornire, sfruttando i dati, facendo un viaggio più confortevole, più economico e più ecosostenibile. Tutto questo è un percorso lungo, ma che l'*ACI* si propone di mettere a servizio del cittadino, e abbiamo gli strumenti: tramite le sue società,



tramite i dati che raccoglie, grazie anche alla sua forma giuridica specifica, che non è un'istituzione a se stante, privata o con fini di lucro, ma è un'associazione, un ente pubblico non economico.

**In Italia il parco circolante è tra i più vecchi d'Europa. Intanto Stellantis affronta una fase delicata, gli incentivi sono timidi, la fiscalità resta poco competitiva, persino per le auto aziendali. Dove è più urgente intervenire a suo parere?**

Anni fa, l'Acì è stata tra i primi attori a parlare di neutralità tecnologica. Per far capire che non bisognava per forza avere barriere ideologiche, né imporre una tecnologia piuttosto che un'altra. Ora pare finalmente che sia l'Europa sia il Governo italiano – che nel frattempo è cambiato – abbiano capito che la neutralità tecnologica è la soluzione. E quindi un ruolo pubblico che deve avere l'Acì è tranquillizzare il cittadino nelle proprie scelte, anche di acquisto, dialogando. Da un lato tranquillizziamo i cittadini, dall'altro dialoghiamo con le istituzioni, con il legislatore, cercando di proporre scelte e norme che non siano ideologiche, ma coerenti con le esigenze degli automobilisti e dei cittadini. La fiscalità ha invece due aspetti. I tributi – cioè il bollo auto – sono frammentati per le regioni, perché a loro è delegato l'incasso. E rispetto all'autonomia delle province e delle regioni, noi vorremmo – grazie al nostro *Archivio Nazionale delle Tasse Automobilistiche* (Anta) – far capire che serve una maggiore omogeneizzazione. Non ci può più essere la scelta di dove immatricolare un'auto solo perché conviene in una regione: l'elettrico non paga qui, altrove sì... deve esserci un'omogeneizzazione, pur nel rispetto dell'autonomia locale. Chi



**LA PRIMA INTERVISTA RILASCIATA DA PRESIDENTE ACI AL COLLEGA BONORA DIRETTORE DI ACI RADIO, VOLUTA E CO-FONDATA DA GERONIMO LA RUSSA**

è il soggetto migliore per aiutare le regioni, la Conferenza Stato-Regioni, a omogeneizzare la tassazione automobilistica? Sicuramente l'Acì, che detiene l'archivio, ha i dati e i centri studi per farlo. Quindi proponiamo un'omogeneizzazione che renda anche più equa la tassazione. Sicuramente stiamo lavorando anche con le associazioni di categoria per cercare di trovare una migliore fiscalità. Su una cosa mi sono già speso ampiamente, e quindi a questo punto lo diciamo chiaramente: combatteremo per l'abolizione del superbollo, che è certamente una tassa che – numeri alla mano – non giova alle casse dello Stato. Anzi, a saldo totale ha portato un meno invece che un più, e ha penalizzato il sistema auto. Anche quelle sportive, che non sono il male assoluto. Soprattutto in un Paese come l'Italia, dove l'industria automobilistica delle supercar è un fiore all'occhiello... Per quanto riguarda Stellantis auguro un grande in bocca al lupo al nuovo amministratore delegato Filosa, che è italiano e dunque terrà in grande considerazione il nostro Paese.

**Poi in realtà se avessimo una defiscalizzazione migliore per le auto aziendali, probabilmente avremmo maggiore gettito d'iva...**

È da dimostrare, ma sicuramente, se aiuti le aziende a cambiare i veicoli, si risolve il problema iniziale del ricambio del parco circolante.

**Lei è da sempre un grande appassionato di auto, conosce molto bene il prodotto. Mai come oggi c'è una vicinanza del presidente dell'Acì con le istituzioni e con il governo, in particolare in questa fase. Questo è un vantaggio indiscutibile per l'automobile, è d'accordo? C'è una prossimità che non c'è mai stata...**

In verità anche il presidente Alessi, nei suoi mandati, è stato molto vicino alla politica. In ogni modo io sarò il presidente del dialogo: con tutti gli *stakeholder* pubblici e privati del mondo dell'auto. Ho già avviato – e questo è senza tema di smentita – un dialogo serrato con tutte le associazioni che pure fanno parte della nostra assemblea, le faccio l'esempio di Anfia, Federauto, Unrae, Asi. Ce ne sono altre, ma con queste abbiamo già iniziato e non ci fermeremo. Dialogherò con le regioni per il tema della tassazione, con i comuni cercando di spiegare – facendo una buona comunicazione – che serve dire no alla politica dei divieti e sì alla politica del fare sistema. Ma sarò il presidente del dialogo con tutte le istituzioni pubbliche e private, associazioni di categoria, istituzioni, comuni, regioni, governo... Sono aperto, la mia porta sarà sempre aperta. Andrò a incontrare chi magari ha meno voglia di ascoltarci, sarò io il pungolo. L'obiettivo è, alla fine del mio mandato, avere un Acì che sarà più parte della vita civile e sociale del Paese e che sussidi lo Stato per prendere decisioni più coerenti ed efficienti in tema di mobilità, sicurezza stradale, educazione stradale e sport. Quattro i pilastri: mobilità, educazione stradale, sicurezza stradale e sport.

**Il prezzo medio di un'auto nuova è passato da 18.000 a 26.000 euro in dieci anni. Il Governo, con il coinvolgimento dell'Acì, sta studiando il no-**



**L'ABBRACCIO CON LA PRESIDENTE DI AC ROMA E PRESIDENTE DELLA FONDAZIONE CARACCIOLLO GIUSEPPINA FUSCO**

#### leggio sociale. Può anticiparci qualcosa?

Laumento del prezzo delle auto degli ultimi anni, dovuto anche a un progressivo abbandono dei costruttori alle proposte di segmento A e B e alla dotazione di *adas* diventati obbligatori, ha avuto pesanti riflessi sul mercato. Questo è un problema serio, ed è il motivo per cui il parco circolante continua a invecchiare e, dunque, deve partire il noleggio sociale. Come già pubblicato nel dpcm 31/12/2024, sarà *Acì* a gestire in via sperimentale questo progetto. Riguarderà qualche migliaio di veicoli, entry level ibridi, che saranno noleggiati con tutti i servizi annessi e connessi (assicurazione, manutenzione e altro) e con un canone calmierato inferiore a 120 euro al mese. Il noleggio durerà 36 mesi e darà possibilità a chi se lo è aggiudicato di riscattare l'auto a fine servizio a condizioni agevolate. Naturalmente avranno accesso a questa opportunità gli automobilisti con Isee basso e in possesso da almeno un anno di un'auto da Euro 4 in giù da rottamare, che rispettino alcune garanzie di solvibilità. Se parte bene questo esperimento, ritengo che sia una delle proposte più efficaci per il rinnovo del parco circolante.

**Il tema della sicurezza stradale è stato definito da lei "una battaglia civile". Come pensa di trasformare l'Acì in un attore più incisivo su questo fronte?**

Comunicazione. Tanta comunicazione. Io sto cercando all'interno dell'Acì – come ben sa – di riorganizzare la comunicazione e renderla più integrata nelle sue varie forme: social, carta, tv e radio. Bisogna fare comunicazione e sensibilizzazione. Da solo l'Acì non può farcela, ma può farlo usando gli altri comparti dello Stato. Siamo un pezzo dello Stato. Usiamolo. Quindi: sensibilizzazione, comunicazione e formazione. E su questo investiremo tantissimo. Consapevoli che l'Acì può fare

la sua parte, ma da soli non è sufficiente. E quindi torniamo al dialogo: bussare alle porte, cercare di fare sistema con tutto il resto del mondo – sempre pubblico e anche privato – per far sì che il tema della sicurezza stradale sia un argomento centrale nella vita sociale italiana. Vogliamo anche aumentare l'offerta dei corsi di guida sicura, per neopatentati e per chi usa l'auto per motivi di lavoro, con prezzi ragionevoli.

**Uno dei capisaldi del suo mandato è la digitalizzazione dei servizi. Che cosa cambierà concretamente per i soci?**

Svilupperemo sempre più applicazioni moderne e *user friendly*. A partire da *Acì Space* che è già un buon esempio e ha reso molti servizi più accessibili.

**Qual è oggi il ruolo dell'Acì nel dibattito europeo su mobilità e sostenibilità? E quali sinergie andrebbero rafforzate con gli altri automobile club? Cioè, di fatto: se guardiamo verso l'esterno, verso l'Europa, che cosa immagina come strategia per fare più sinergia?**

L'Acì nasce 120 anni fa come aggregazione di cinque automobile club provinciali, che capirono che dovevano unirsi in un'unica federazione italiana, proprio per dialogare con la nascente Fia (Fédération Internationale de l'Automobile) che ha due rami: il motorsport, importantissima federazione sportiva internazionale, e il ramo mobilità. Gli altri Automobile Club europei – e noi siamo un po' in ritardo su questo – hanno già puntato da tempo sull'evolversi in *mobility club*: enti al servizio di tutti coloro che hanno esigenze di muoversi. Mantenendo l'auto come strumento primario – protagonista della storia e ancora centrale nel presente, dove i numeri maggiori di trasporto sono ancora su gomma – ma capendo che bisogna stare vicino al cittadino, dando servizi di mobilità integrata. Questo è un dibattito europeo in cui noi dobbiamo assolutamente entrare. La sede giusta è a Parigi, presso la Fia. L'Acì e l'Italia in particolare sono protagoniste a livello mondiale, non solo europeo. Lo sono per la storia, per le aziende del settore, di tutto il comparto. Lo sono per la tradizione sportiva e motoristica – che non è poco. Lo sono perché siamo la patria della Ferrari. Abbiamo il giovane Kimi Antonelli promessa della F1. Puntiamo sui giovani guardando al futuro, siamo leader mondiali nei gokart, sia come aziende sia come scuola e sviluppo. Quindi: l'Acì in Fia e l'Italia in Fia rimarranno importanti. Devono solo fare quello scatto in avanti verso una mobilità maggiormente integrata.

**Negli ultimi anni molti giovani si sono avvicinati all'auto più come fenomeno culturale – spesso approcciando anche le giovani classiche – più che come mezzo di trasporto. L'Acì intercetterà anche questa nuova sensibilità?**

Sicuramente sì. Anche grazie ai nostri tre brand, *L'Automobile*, *Youngclassic* e *L'automobileclassica*. L'Acì già da tempo ha avviato un approccio verso i nuovi collezionisti, gli appassionati di auto, le youngtimer, e dovrà farlo sempre di più. Anche attraverso i social e le forme di comunicazione più contemporanee. L'Acì va in questa direzione: abbiamo

# CLUB

organizzato a fine giugno alla pista di Lainate il *Youngclassic Fest – Festival Acì Storico*, un raduno con oltre 350 auto e certamente siamo attenti a valorizzare, promuovere, tutelare la cultura dell'auto. Che vuol dire industria, artigianato, storia, design, stile. Però segnaliamo anche che c'è un fortissimo rallentamento nel rilascio delle patenti per chi compie 18 anni. Io sono del 1980, quando nel 1998 sono diventato maggiorenne, mi sono iscritto per prendere la patente il giorno dopo. Anzi, avevo il foglio rosa in tasca già un mese prima. Oggi questo non accade più. Lo vediamo anche dai dati raccolti con le nostre autoscuole *Ready2Go*, e vogliamo capire perché. Immaginiamo che sia anche per via della demonizzazione che è stata fatta sull'auto. Noi daremo chiari segnali di apertura per un utilizzo consapevole dell'auto e non a tutti i costi: non si prende più l'auto per andare a fare un giro in centro in città o per prendere il caffè. Però l'auto è e deve sempre restare il più straordinario strumento per la libertà personale e va usata quando è necessario. Non deve essere demonizzata o ostracizzata.

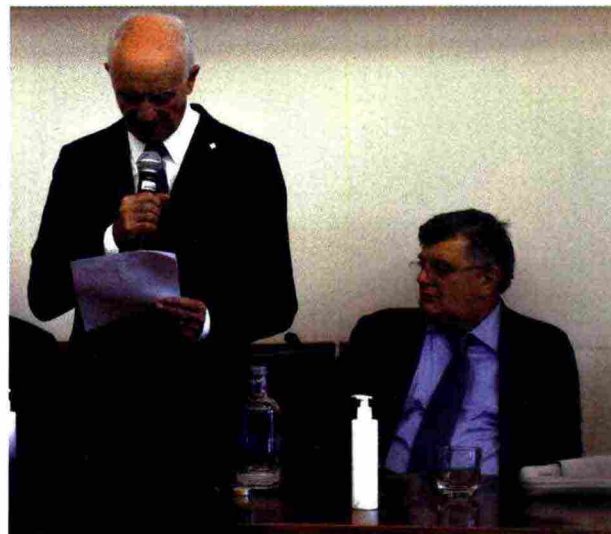
**Lei è stato protagonista anche del rilancio dell'AC Milano e di molte iniziative legate al motorsport. Quanto conterà lo sport automobilistico in questa nuova fase? Riusciremo a disputare ancora un GP di F1 a Imola?**

Io mi sono avvicinato giovanissimo all'*Automobile Club Milano*, che conoscevo perché correvo prima sui go-kart e poi nei rally, e quindi lo frequentavo per la licenza sportiva. Qui ho fatto il primo corso di guida, venivo a rinnovare le licenze, a parlare di problemi... La mia storia nasce qua. All'età di 30 anni mi sono candidato per la prima volta alle elezioni dell'*Automobile Club Milano* e sono stato eletto. Da lì ho fatto tutta la gavetta: vicepresidenza, poi due mandati da presidente, e ora sono al secondo mandato da presidente di *AC Milano*. Nel mentre sono anche diventato presidente del Comitato Regionale della Lombardia, con il voto unanime di tutti i presidenti degli *Automobile Club* lombardi. Cosa che mi diede molta fiducia. E da ottobre scorso sono vicepresidente nazionale.



©AC MILANO

**IL PRESIDENTE LA RUSSA CON KIMI RÄIKKÖNEN SU FERRARI IN OCCASIONE DELLE CELEBRAZIONI DEI 70 ANNI DEL CAVALLINO**



**IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'AC/ GEN. DEL SETTE PROCLAMA ELETTO LA RUSSA. ALLA SUA SINISTRA IL SUBCOMMISSARIO TOMBOLATO**

Questo per dire: ho raggiunto i risultati passo dopo passo, cercando di portare *AC Milano* a un livello di efficienza e radicamento sul territorio, collaborando con le amministrazioni locali, anche con quella di Milano, con cui a volte abbiamo avuto visioni differenti sulla mobilità. Ma abbiamo costruito un ottimo rapporto, tornando a rendere l'*Automobile Club* parte attiva della vita sociale milanese. Allo stesso modo vorrei fare per l'*Automobile Club Italia*. Lo sport è nel dna dell'*Acì* e dovrà restarci.

**E a proposito di un altro GP a Imola...**

Sono stato pochi giorni fa a Imola, dove ho parlato con il management dell'autodromo, con il sindaco e con il presidente della Regione Emilia-Romagna: l'obiettivo di tutti è tornare a organizzare un Gran Premio di F1, magari già nel 2027 e in alternanza con Madrid per gli anni a venire.

**Dunque, in una frase sola l'Acì fra quattro anni? Cosa le piacerebbe poter dire a fine del primo mandato?**

Che avremo un *Acì* ancora più solido e sano di quello che è già oggi. Più proiettato verso il futuro, senza mai perdere il rispetto per la sua storia ultracentenaria. E dunque che la fiducia che i tanti elettori mi hanno dato è stata ben riposta.

**Qual è l'auto a cui è più legato tra quelle nel suo box e con quale alimentazione si muove negli spostamenti quotidiani?**

L'auto a cui sono più legato è una "Pagoda" del 1967. È l'auto con cui mi sono sposato, era della mia famiglia, e ci si sposarono anche i miei genitori. È l'auto che ha fatto nascere in me la passione per le storiche. Quella con cui mi muovo regolarmente in città è una Fiat 500 elettrica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849