



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'8 al 14 luglio

Torino, 15 luglio 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
54/58	L'Industria Meccanica	01/03/2025	<i>MANUTENZIONE E CONTROLLI: LA LINEA SOTTILE TRA FABBRICANTE E DATORE DI LAVORO</i>	2
	Hdmotori.it	08/07/2025	<i>Salone Auto Torino 2025: il cuore pulsante dell'automotive torna dal 26 al 28 settembre</i>	7
	Quotidiano.net	08/07/2025	<i>Torino 2025 plasma il futuro dell'auto, 40 Marchi presenti</i>	9
	Lastampa.it	09/07/2025	<i>La Vehicle Valley Piemonte si rafforza: entrano sedici nuovi soci</i>	15
	Ferpress.it	09/07/2025	<i>Vehicle Valley Piemonte si consolida. Approvato l'ingresso dei nuovi soci e il programma di iniziati</i>	16
	Industriaitaliana.it	09/07/2025	<i>Cresce il distretto Vehicle Valley Piemonte: 16 soci ordinari + Blue Engineering per consolidare lec</i>	17
	Ansa.it	10/07/2025	<i>Anfia, produzione auto in calo ma contiene flessione a -9,4%</i>	20
	Ferpress.it	10/07/2025	<i>ANFIA, indice produzione automotive cala anche a maggio ma in modo contenuto (-9,4%)</i>	24
35	La Stampa - Ed. Torino	10/07/2025	<i>Vehicle Valley accelera Entrano Marelli, Anfia e Blue Engineering (L.D. P.)</i>	27
1+2/3	Il Sole 24 Ore	11/07/2025	<i>Attività industriale ancora in calo (-0,7%) Le imprese: la Ue smetta di galleggiare (L.Orlando)</i>	28
6/7	L'Altravoce - il Quotidiano Nazionale	11/07/2025	<i>La produzione industriale di nuovo in calo, crolla l'auto</i>	32
	Affaritaliani.it	11/07/2025	<i>Automotive, l'industria italiana continua a navigare in acque agitate: produzione in calo del 9,4%</i>	33
	Fleetime.it	11/07/2025	<i>Industria automotive in calo: Urgente il DPCM</i>	36
	Italianpress.eu	11/07/2025	<i>Calo produzione automotive in Italia: a maggio -9,4%, pesa la frenata dell'export</i>	39
	Linkiesta.it	11/07/2025	<i>L'efficienza energetica puo' aiutare l'automotive a risollevarsi</i>	40
	Sicurauto.it	11/07/2025	<i>Produzione automotive -9%, ANFIA: "servono azioni concrete"</i>	45
	Gazzetta.it	12/07/2025	<i>Dazi Usa, Italia in bilico: a rischio le 2.500 imprese di componentistica auto</i>	49
1+6	Il Messaggero	14/07/2025	<i>I big del Made in Italy "Cosi' il mercato Usa ci sta tagliando fuori" (R.Amoruso)</i>	50
4	Il Gazzettino	14/07/2025	<i>Le eccellenze italiane: gli Usa ci tagliano fuori</i>	52
	Assodimi.it	14/07/2025	<i>Sbarco in Quota dalle PLE dopo la revisione della EN 280</i>	55
	Confindustriacaserta.it	14/07/2025	<i>ANFIA: Comunicato e Focus Produzione settore automotive MAGGIO 202</i>	56
	Flottefinanzaweb.it	14/07/2025	<i>Mercato auto europeo, a maggio +1,9%</i>	57
	Ilmessaggero.it	14/07/2025	<i>Le eccellenze italiane: gli Usa ci tagliano fuori</i>	59
	Partsweb.it	14/07/2025	<i>I NUMERI HANNO SUCCESSO AL ONE DAY TRUCK&LOGISTICS</i>	62
6	Al Volante	01/08/2025	<i>Anfia: SOS sulla produzione del settore automobilistico</i>	64
18/19	Auto Aziendali Magazine	01/08/2025	<i>Company Car Drive: un successo, nonostante la pioggia</i>	65
3	La Rotta dei Trasporti	01/08/2025	<i>Mercato Truck</i>	67
68	La Rotta dei Trasporti	01/08/2025	<i>Paolo Marini nominato presidente della sezione autobus</i>	68
68	La Rotta dei Trasporti	01/08/2025	<i>Primi cinque mesi in calo</i>	69
56/58	Parts	01/08/2025	<i>Crescere e consolidarsi</i>	70
80/81	Parts	01/08/2025	<i>Mercato auto: maggio fermo a -0,2%</i>	73
64/66	Parts in Officina (Parts)	01/08/2025	<i>MERCATO AUTO: a maggio fermo a -0,2%</i>	75

MANUTENZIONE E CONTROLLI: LA LINEA SOTTILE TRA FABBRICANTE E DATORE DI LAVORO

di Sara Anastasi, ricercatrice presso il Dipartimento Innovazioni Tecnologiche e Sicurezza degli Impianti, Prodotti ed Insediamenti Antropici dell'Inail*

Il mantenimento nel tempo del livello di sicurezza garantito al momento dell'immissione sul mercato o messa in servizio di un'attrezzatura di lavoro costituisce uno dei principali strumenti per assicurarne l'efficienza ai fini della sicurezza.

Soltanto prevedendo, durante l'esistenza della macchina, idonei interventi di manutenzione e controllo, risulta possibile assicurare che la stessa mantenga in servizio condizioni di utilizzo adeguate alla funzione da svolgere, tanto dal punto di vista dell'efficienza quanto soprattutto in riferimento alle condizioni di sicurezza. Ovviamente l'obiettivo non è quello di mantenere la macchina come nuova ma, consci dell'inevitabile usura prodotta dal tempo e dall'uso, quello di effettuare le necessarie azioni per assicurare che il prodotto resti conforme ai requisiti essenziali di sicurezza e di tutela della salute della direttiva macchine applicati al momento della prima immissione sul mercato o della prima messa in servizio. È bene infatti precisare che, laddove lo stato dell'arte subisca delle evolu-

zioni, anche se significative, prevedendo soluzioni tecniche più performanti e soprattutto in grado di garantire livelli di sicurezza superiori, ai sensi del d.lgs. 81/08 e s.m.i. non sussiste per il datore di lavoro l'obbligo di aggiornamento dei requisiti minimi di sicurezza, a meno di uno specifico provvedimento regolamentare che lo renderebbe cogente [cfr. art. 71 comma 4 lettera a) punto 3].

Il legislatore ha previsto (titolo III del d.lgs. 81/08 e s.m.i.) che le attrezzature di lavoro siano oggetto di idonea manutenzione, sottoposte ad interventi di controllo periodici e/o straordinari e infine, ma solo per alcune specifiche tipologie (ovvero quelle indicate nell'allegato VII al d.lgs. 81/08 e s.m.i.), assoggettate al regime di verifica periodica.

Manutenzione e controllo di attrezzature di lavoro

L'art. 71 del d.lgs. 81/08 e s.m.i. Titolo III – Uso delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi di protezione individuale, esplicita gli obblighi del datore di lavoro relativamente alla gestione delle attrezzature di lavoro. In particolare i commi 4 e 8 richiamano l'attenzione sugli interventi di manutenzione e controllo volti a mantenere nel tempo i requisiti di sicurezza originariamente previsti.

Nello specifico è precisato che le attrezzature di lavoro devono essere:

[...] 2) oggetto di idonea manutenzione al fine di garantire nel tempo la permanenza dei requisiti di sicurezza di cui all'articolo 70 e siano corredate, ove necessario, da apposite istruzioni d'uso e libretto di manutenzione; [...] e che [...] il datore di lavoro, secondo le indicazioni fornite dai fabbricanti ovvero, in assenza di queste, dalle pertinenti norme tecniche o dalle buone prassi o da linee guida, provvede affinché:

a) le attrezzature di lavoro la cui sicurezza dipende dalle condizioni di installazione siano sottoposte a un controllo iniziale (dopo l'installazione e prima della messa in esercizio) e ad un controllo dopo ogni montaggio in un nuovo cantiere o in una nuova località di impianto, al fine di assicurarne l'installazione corretta e il buon funzionamento;

b) le attrezzature soggette a influssi che possono provocare deterioramenti suscettibili di dare origine a situazioni pericolose siano sottoposte:

1) ad interventi di controllo periodici, secondo frequenze stabilite in base alle indicazioni fornite dai fabbricanti, ovvero dalle norme di buona tecnica, o in assenza di queste ultime, desumibili dai codici di buona prassi;

2) ad interventi di controllo straordinari al fine di garantire il mantenimento di buone condizioni di sicurezza, ogni volta che intervengano eventi eccezionali che possano avere conseguenze pregiudizievoli per la sicurezza delle attrezzature di lavoro, quali riparazioni trasformazioni, incidenti, fenomeni naturali o periodi prolungati di inattività.

c) Gli interventi di controllo di cui alle lettere a) e b) sono volti ad assicurare il buono stato di conservazione e l'efficienza a fini di sicurezza delle attrezzature di lavoro e devono essere effettuati da persona competente.

Il legislatore italiano individua nel datore di lavoro la persona preposta a organizzare e gestire manutenzione e controllo delle attrezzature, sottolineando allo stesso tempo il ruolo centrale svolto dal fabbricante, il quale, come massimo conoscitore del prodotto, costituisce la persona più adeguata a fornire indicazioni su modalità, tempi e competenze per l'esecuzione di dette operazioni, trasmettendole agli utilizzatori attraverso le istruzioni.

La direttiva macchine, infatti, ben evidenzia come il fabbricante, nel valutare i pericoli connessi all'uso previsto e all'uso scorretto ragionevolmente prevedibile di un prodotto, debba:

- prendere in esame l'intero ciclo di vita e quindi anche le fasi di manutenzione e controllo,
- prevedere nelle istruzioni "la descrizione delle operazioni di regolazione e manutenzione che devono essere effettuate dall'utilizzatore ..." [cfr. RESS 1.7.4 lettera r) della direttiva 2006/42/CE],
- garantire, in fase di progettazione e costruzione, che tutti i punti nei quali sono previste operazioni di regolazione, manutenzione, riparazione e pulizia da parte dell'utilizzatore siano raggiungibili in sicurezza (cfr. RESS 1.6.1 e 1.6.2 della direttiva 2006/42/CE),
- collocare, per quanto possibile, i punti di regolazione e manutenzione al di fuori delle zone pericolose, al fine di garantire interventi tali da non esporre a rischio le persone,

• fornire, unitamente alla macchina, eventuali accessori speciali necessari all'effettuazione di specifici interventi manutentivi. Non si parla ovviamente di attrezzature di uso comune, come cacciaviti, chiavi inglesi o simili, ma di dispositivi particolari specifici per la macchina in questione.

È quindi evidente come le istruzioni costituiscano il punto di congiunzione tra fabbricante e utilizzatore, l'elemento attraverso il quale le responsabilità vengono trasferite dal fabbricante al datore di lavoro/utilizzatore.

In tale ottica è bene sottolineare come proprio dalle istruzioni il datore di lavoro/utilizzatore debba ricavare innanzitutto le informazioni necessarie a individuare la persona competente in grado di condurre gli interventi previsti. Allo stato attuale non esistono, infatti, percorsi formativi dedicati al personale preposto a manutenzioni e controlli per specifiche attrezzature, nonostante da più parti sia stata sollevata tale ipotesi, con l'intento di tutelare sia i datori di lavoro nella loro opera di scelta che gli operatori, assicurando un livello di preparazione adeguato. Ad oggi l'unica indicazione rimane quella che discende dalle competenze necessarie all'espletamento dei compiti prescritti: in pratica il datore di lavoro, partendo dalle attività indicate nelle istruzioni, deve identificare la persona in possesso dei necessari requisiti per eseguirle correttamente. Un elemento importante che bisogna evidenziare è il fatto che per le diverse attività previste non è necessario reclutare figure distinte, ma l'importante è garantire il possesso delle competenze necessarie e che tali figure possono appartenere al personale interno del datore di lavoro.

Sempre con riferimento alle competenze, in base all'esperienza è necessario sottolineare che gli interventi per i quali il fabbricante prevede nelle istruzioni il ricorso a officine autorizzate devono effettivamente essere condotti presso strutture formate e certificate dal costruttore. Ciò sostanzialmente perché, laddove il fabbricante non prescrive l'intervento di personale individuato dal datore di lavoro/utilizzatore, non è tenuto a descrivere le modalità con le quali lo stesso debba eseguirsi e le finalità dell'operazione, per cui mancherebbero alla persona incaricata tutte le informazioni per effettuare correttamente l'attività. Non è quindi sufficiente che il datore di lavoro assicuri l'esecuzione degli interventi, ma è indispensabile garantire la competenza di chi è chiamato a condurre dette operazioni.

In pratica, anche per quanto attiene le responsabilità relative a manutenzioni e controlli è necessario distinguere quanto attiene al fabbricante rispetto agli obblighi in capo al datore di lavoro, ricordando anche in questo caso la centralità delle istruzioni tanto per definire la bontà dell'operato del fabbricante (in quanto parte del fascicolo tecnico di costruzione della macchina e veicolo di informazioni al datore di lavoro/utilizzatore) quanto per determinare il rispetto delle prescrizioni in esso contenute da parte del datore di lavoro ovvero dell'operatore chiamato ad effettuare gli interventi.

Naturalmente più complicata risulta la situazione laddove l'attrezzatura non dispone di un manuale di istruzioni, evenienza questa da ricollegare soprattutto alla vetustà dell'attrezzatura o a eventuali passaggi di proprietà, che potrebbero, nonostante le previsioni degli articoli 23 e 72 del d.lgs. 81/08 e s.m.i., comportare la circolazione di attrezzature di lavoro non fornite di idonei documenti a corredo. In questi casi un utile riferimento per il datore di lavoro è rappresentato da linee guida, buone prassi o norme tecniche che possano fornire indirizzi su modalità e frequenze degli interventi. Purtroppo non sempre questi documenti sono disponibili e per questo Inail, in considerazione del ruolo di preventore in ambito di sicurezza sul lavoro e delle competenze maturate nell'espletamento delle attività tecniche attribuitegli, nel settore del sollevamento ha predisposto, in collaborazione con le associazioni di categoria di fabbricanti Aisem, Anima e Anfia "Schede per la definizione di piani per i controlli di apparecchi di sollevamento materiali e relativi accessori di sollevamento".

Ai fini della dimostrazione dell'assolvimento degli obblighi di manutenzione e controllo definiti dal legislatore fondamentale diviene il ruolo del registro di controllo (ex art. 71 comma 9 del d.lgs. 81/08 e s.m.i.), quale strumento di re-

port di tutte le operazioni condotte sull'attrezzatura, con indicazione di tempi, esiti e personale coinvolto, da conservare per almeno 3 anni a disposizione degli organi di vigilanza territoriale (art. 71 comma 9 del d.lgs. 81/08 e s.m.i.).

L'esperienza ha mostrato una carente applicazione di questa prescrizione, determinata molto probabilmente da una mancata comprensione della finalità del documento: il registro di controllo, infatti, deve essere pensato come lo strumento attraverso il quale il datore di lavoro può dimostrare l'adempimento degli obblighi relativi al controllo e alla manutenzione delle proprie attrezzature di lavoro, riportando una sintesi di tutti gli interventi condotti, l'esito degli stessi e indicazioni circa la persona che li ha realizzati. Per le macchine di sollevamento lo stesso fabbricante è tenuto a fornire copia del registro di controllo o almeno i contenuti per costituirne uno (requisito essenziale di sicurezza 4.4.2 dell'allegato I alla direttiva 2006/42/CE), in tutti gli altri casi è esclusiva responsabilità e compito del datore di lavoro prevederne la costituzione e compilazione.

Un altro elemento di cui bisogna tenere conto è la distinzione tra manutenzione straordinaria e modifica. Mentre la manutenzione straordinaria, pur prevedendo interventi importanti sul prodotto non ne modifica destinazione d'uso, parametri di funzionamento e prestazioni, ed è finalizzata esclusivamente al ripristino della funzionalità dello stesso, la modifica interviene introducendo delle condizioni di rischio originariamente non previste dal fabbricante, perché altera le prestazioni del prodotto (ad es. aumentando la potenza di un motore, modificando la logica di funzionamento, ecc.). Nel caso di manutenzione straordinaria è sufficiente riportare l'intervento sul registro di controllo, assicurandosi che le condizioni funzionali siano ripristinate come originariamente previste dal fabbricante, mentre nel caso di modifica è necessario adottare le procedure per

una nuova immissione sul mercato o nuova messa in servizio, perché le alterazioni prodotte non garantiscono a priori il permanere del rispetto dei requisiti essenziali di salute e sicurezza. Nei casi in cui l'azione realizzata risulti funzionale a incrementare le condizioni di sicurezza del prodotto, ad esempio in relazione alle specificità dell'ambiente operativo (sia in termini di caratteristiche dei luoghi che di eventuali interferenze con altre attrezzature o lavorazioni presenti), non si tratta di una modifica, ma piuttosto di un intervento di miglioramento, che in quanto tale non comporta una nuova immissione sul mercato o nuova messa in servizio, ma anche in questo caso è sufficiente tenere memoria dell'operazione realizzata nel registro di controllo.

Ancora oggi, a oltre vent'anni dall'applicazione della prima direttiva macchine, la linea di demarcazione tra manutenzione straordinaria, modifica e miglioramento è molto labile, non essendo stati definiti dei criteri chiari che consentano una valutazione immediata e univoca; il regolamento 2023/1230, che il 20 gennaio 2027 sostituirà la direttiva 2006/42/CE, ha introdotto per la prima volta la definizione di modifica sostanziale, per cui è auspicabile che nel prossimo futuro una linea più chiara e uniforme sull'argomento venga definita.

Strumenti digitali per la gestione delle attrezzature di lavoro

L'esperienza maturata da Inail nella conduzione dell'attività di prima verifica periodica ha evidenziato notevoli lacune nella gestione delle attrezzature di lavoro, in particolare per quanto attiene la conservazione della documentazione (ad es. istruzioni e dichiarazione CE di conformità) e la registrazione degli interventi di manutenzione e controllo, elementi indispensabili per garantire un utilizzo conforme del prodotto e il mantenimento nel tempo di livelli di efficienza e sicurezza adeguati.

Soprattutto su macchine di lavoro mobili o trasferibili oppure in caso di cambi di proprietà accade frequentemente che la documentazione di un'attrezzatura di lavoro vada smarrita e con essa l'intera storia che questa ha costruito nel tempo.

SICUREZZA & AMBIENTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Partendo da questa situazione Inail, nell'ambito di un progetto di ricerca in collaborazione con Unisalento, ha realizzato il prototipo di un'etichetta intelligente, basata su tecnologie IOT Near Field Communication (NFC), che viene "attaccata" all'attrezzatura e attivata al suo primo utilizzo. Lo scopo è quello di agevolare l'identificazione dell'apparecchiatura e tracciare tutte le attività di manutenzione e controllo condotte nel tempo. Si tratta di un archivio digitale, sempre accessibile e disponibile, dal quale è possibile reperire tutte le informazioni sullo stato dell'attrezzatura: all'interno di questa etichetta, infatti, sono conservate le istruzioni e la dichiarazione CE della macchina, fornite dal fabbricante all'immissione sul mercato, e successivamente tutti i documenti che descrivono le azioni condotte nel tempo sull'attrezzatura e che costituiscono il registro di controllo.

Attraverso l'utilizzo di un dispositivo mobile, quale smartphone o tablet, l'etichetta, solidale all'attrezzatura, permette l'identificazione univoca della stessa e l'accesso alle informazioni messe a disposizione dal prototipo software web-based.

Il prototipo si basa su tre componenti:

- il primo è la smart label basata su tecnologie IOT: deve essere apposta su ogni attrezzatura, possibilmente fin dalla messa in servizio. L'etichetta intelligente comunica informazioni con gli utenti, ad esempio il proprietario dell'apparecchiatura o il verificatore (per quelle attrezzature per cui il legislatore prevede una verifica periodica), tramite dispositivi mobili commerciali. La tecnologia IOT adottata è la Near Field Communication (NFC) basata sulla comunicazione di prossimità. L'obiettivo principale di questa tecnologia è aggiungere "caratteristiche" agli oggetti allo

scopo di fornire informazioni automatiche alle persone che interagiscono con essi. Le smart label sono in grado di scambiare informazioni da sole e anche con l'ambiente circostante grazie a specifiche tecnologie abilitanti.

- il secondo componente è l'APP mobile utilizzata per "leggere" le informazioni dalle smart label sul posto di lavoro e, di conseguenza, fornire la condivisione di informazioni tra aziende, verificatori, organi di vigilanza, ecc. sull'intero ciclo di vita della macchina.

- il terzo è un software basato su cloud che mira a condividere le informazioni sul ciclo di vita delle attrezzature in modo dinamico e affidabile. Sono previsti livelli di accesso differenziati alle informazioni, in base al tipo di utente (datore di lavoro, manutentore, verificatore, ecc.). Il software prevede inoltre differenti livelli di complessità: da un livello base - nel quale le funzionalità e le informazioni da aggiungere sono ridotte al minimo - a uno superiore nel quale le informazioni da aggiungere nel cloud sono più elevate, perché si prevede un supporto attivo alla gestione del processo di manutenzione e controllo del prodotto.

La prima applicazione ipotizzata riguarda le attrezzature di lavoro soggette a verifica periodica (elencate nell'allegato VII al d.lgs. 81/08 e s.m.i.), perché direttamente monitorate da Inail in occasione della prima verifica periodica, ma ovviamente l'adozione dell'etichetta smart può essere estesa a qualsiasi attrezzatura di lavoro e soprattutto consente la massima versatilità di utilizzo da parte del datore di lavoro, che, partendo dalla forma base di mera archiviazione di informazioni, può sviluppare ulteriormente il sistema, affinché costituisca un attivo collaboratore nel complesso sistema di gestione delle attrezzature di lavoro. □

** Sara Anastasi, laureata in ingegneria meccanica, attualmente prima ricercatrice presso il Dipartimento Innovazioni Tecnologiche e Sicurezza degli Impianti, Prodotti ed Insediamenti Antropici dell'Inail. Si occupa di accertamento tecnico per la vigilanza del mercato dei prodotti immessi ai sensi della legislazione comunitaria sulle macchine (direttive 98/37/CE, 2006/42/CE e Regolamento 2023/1230), di utilizzo delle tecnologie abilitanti dell'industria 4.0 per la sicurezza sul lavoro, di supporto al coordinamento delle attività di verifica periodica nel settore sollevamento (cose e persone).*

In tali settori svolge attività di ricerca e normazione, collaborando con associazioni di categoria, organismi di normazione e altri enti di ricerca.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Salone Auto Torino 2025: il cuore pulsante dell'automotive torna dal 26 al 28 settembre

Le strade di Torino diventano passerella: il Salone Auto torna con supercar, concept e oltre 40 brand in mostra. Torino scalda i motori. A fine settembre il centro cittadino si trasformerà in qualcosa di molto più vivace di un semplice salone dell'auto. Sarà una festa all'aperto, un lungo weekend dove l'asfalto diventa passerella, tra luci, motori, design e idee. Dal 26 al 28 settembre, le piazze e i giardini storici accoglieranno concept futuristici supercar da sogno, installazioni spettacolari e momenti d'incontro che uniscono ingegno industriale e creatività culturale. Dopo l'entusiasmo che ha travolto la prima edizione, il Salone Auto Torino è pronto a tornare con numeri da capogiro: più di 40 marchi hanno già confermato la loro presenza e si attende una folla da stadio, oltre mezzo milione di persone, pronta a vivere la città con lo sguardo rivolto al futuro. Tre giorni intensi, gratuiti e diffusi, dove piazza Castello piazzetta Reale e i Giardini Reali si riempiranno di novità, esperienze e passione. Non si tratta solo di un'esposizione, ma di un evento che mira a consolidare il ruolo di Torino come punto di riferimento per la mobilità contemporanea. E lo fa con un mix ben calibrato di stile, tecnologia e visione. Non solo auto in mostra. Il format non cambia nella sostanza, ma evolve nella forma. Per questa seconda edizione, l'area espositiva sarà più compatta e definita, pensata per guidare il pubblico attraverso un percorso che unisce l'eccellenza dell'automotive alle meraviglie architettoniche della città. Le auto si potranno osservare e vivere: dalle 9 alle 19, ogni giorno, il Salone offrirà un'alternanza di esposizione statica e prove su strada, con test drive aperti a tutti. Il riscontro positivo delle case automobilistiche è già tangibile. Gli spazi stanno andando a ruba e la partecipazione cresce, segnale che l'interesse del settore è più vivo che mai. Il Salone diventa così non solo una vetrina, ma anche un laboratorio di idee, dove creativi, media, tecnici e innovatori si incontrano per parlare di futuro. Apertura istituzionale e supercar da sogno. L'inaugurazione ufficiale è prevista per venerdì 26 settembre, alle ore 10. A fare gli onori di casa sarà Andrea Levy, Presidente del Salone Auto Torino, affiancato dalla giornalista sportiva Federica Masolin, volto noto di Sky e madrina dell'evento. Sarà un momento simbolico ma anche concreto, con la presenza di stampa, istituzioni locali e nazionali, e operatori del settore. Il giorno successivo, sabato 27, sarà dedicato agli appassionati delle supercar. A Venaria Reale andrà in scena un evento esclusivo: cento collezionisti da tutta Italia si ritroveranno in via Mensa chiusa al traffico per l'occasione per dare vita al Supercar Meeting. Dopo una visita alla Reggia e un pranzo conviviale in piazza Annunziata, gli equipaggi verranno accolti dal sindaco Fabio Giulivi, per poi ripartire alla volta di Torino, dove le loro auto entreranno a far parte dell'esposizione principale. Tra Italia e Cina, un ponte di stile. La grande novità di quest'anno si chiama TADA Torino Automotive Design Award. Un riconoscimento internazionale che celebra il meglio del design automobilistico contemporaneo, con particolare attenzione ai progetti provenienti dalla Cina, partner ufficiale del premio. L'intento è chiaro: creare un dialogo tra Europa e Asia, puntando su estetica, innovazione, sostenibilità e una visione sempre più human-centric. Il TADA nasce dal progetto Piemonte Meets China, presentato a Milano, e porta la firma del Salone Auto Torino, con il patrocinio della Regione Piemonte e della Città di Torino. A collaborare ci sono il China Design Center di Milano, Auto&Design (che curerà anche la giuria) e Italdesign, responsabile dell'identità visiva e del trofeo ufficiale. La premiazione avverrà nel pomeriggio di venerdì 26 settembre, alle 15, nella splendida cornice del Palazzo Reale. Una giuria di nomi pesanti del car design. A scegliere i vincitori ci penserà una giuria di autentici fuoriclasse del design automobilistico. Tra questi: Joaquin Garcia (Italdesign), Fabrizio Giugiaro (GFG Style), Felix Kilbertus (Pininfarina), Samuel Chuffart (Icona Design), Giuliano Maria Biasio (Torino Design), Luciano D'Ambrosio (LDA Design), Michael Robinson (Blue Engineering Design), Lowie Vermeersch (Granstudio) e Domenico Lubrano (Erre Design). Un dream team del design che promette una selezione di altissimo livello. Torino è il posto giusto per parlare di mobilità. A sostenere con forza l'iniziativa ci sono le voci delle istituzioni. Il Presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio, e l'Assessore Andrea Tronzano hanno parlato del Salone come di un evento strategico per l'ecosistema industriale del territorio, inserito nella visione della cosiddetta Vehicle Valley, che unisce grandi imprese, PMI, ricerca e formazione in un'unica filiera evoluta e connessa. Anche il Sindaco Stefano Lo Russo ha sottolineato il significato profondo dell'evento: Torino e l'auto hanno un legame storico, ma oggi questa città può e deve essere il punto di partenza per una nuova idea di mobilità, più sostenibile, più intelligente. E per Domenico Carretta, Assessore allo Sport e ai Grandi Eventi, il Salone è un'occasione per mostrare Torino in tutta la sua bellezza, non solo motoristica ma anche culturale, museale e gastronomica. Il mondo dell'auto



applaudite. Non mancano gli applausi da parte dei rappresentanti del settore. Per Roberto Pietrantonio, presidente UNRAE, eventi come questo servono a riaccendere la passione per l'auto, in un momento in cui è necessario raccontarne l'evoluzione tecnologica e culturale. Torino è il luogo ideale ha aggiunto per ospitare un confronto di questo livello. Sulla stessa linea Gianmarco Giorda, direttore generale ANFIA, che vede nel Salone una risposta concreta alle trasformazioni epocali in atto, soprattutto in un territorio che ospita oltre 700 aziende della filiera produttiva. La scelta di puntare sul design, poi, è un segnale che guarda avanti. Anche l'ASI Automotoclub Storico Italiano sarà presente con pezzi unici della Collezione ASI Bertone e con una delle prime auto circolate a Torino, simbolo di una storia che continua a vivere nel presente. Torino è una capitale mondiale dell'automobile, ha ricordato il presidente Alberto Scuro, e vogliamo onorarla come merita. Infine, Piergiorgio Re, presidente dell'Automobile Club Torino, ha annunciato la partecipazione dell'ACI con uno stand dedicato alla sicurezza stradale, un valore fondamentale da condividere con tutti i visitatori. Commenti

QN Motori

HOME NOVITÀ GREEN SELF DRIVE COME FARE MOTOR VALLEY FEST VARIE



Home / Torino 2025 Plasma Il Futuro Dell'auto, 40 Marchi Presenti

Torino 2025 plasma il futuro dell'auto, 40 Marchi presenti



Torino si prepara ad accogliere il **Salone Auto 2025**, evento che promette di ridefinire il paesaggio automobilistico italiano. Oltre 40 **marchi** del settore parteciperanno. Attesi 500.000 spettatori dalla organizzazione.

La città piemontese si afferma quale un **hub strategico** per la **mobilità** contemporanea. Dal **26 al 28 settembre**, il cuore di Torino si trasformerà in una vasta esposizione urbana. Un crocevia per professionisti e **innovatori**.

Di **Francesco Forni**

8 Luglio 2025



Le strade e le piazze della città saranno animate da una varietà di creazioni. Aziende presenteranno proprie vetture, **concept car** avveniristiche, installazioni d'avanguardia e prototipi. Si terranno dibattiti, occasioni di **test drive** ed esposizioni tematiche. Incontri per lo scambio tra professionisti completeranno l'offerta.

L'esperienza unica del Salone: design e mobilità

Dopo il successo delle precedenti edizioni, il Salone Auto Torino rafforza la propria **identità**. Una piattaforma unisce linguaggio culturale e **visione** industriale. Il formato, concepito per ampia diffusione e accesso libero, prevede confronto tecnico e networking professionale.

Presentazioni aperte al pubblico e workshop verticali completeranno l'offerta. Torino si propone come il luogo ideale per chi opera nel **design** automobilistico. La città è anche riferimento per la **mobilità** sostenibile e lo sviluppo di servizi e tecnologie **innovative**.

L'edizione 2025 introduce cambiamenti al proprio formato. Un perimetro espositivo più concentrato è stato delineato. Questa nuova configurazione consentirà ai visitatori un'**esperienza** unica. Le meraviglie dell'industria automobilistica si uniranno alle ricchezze architettoniche di Torino.



Nuove vetture e nuove prospettive

Le più recenti vetture, prototipi e supercar troveranno spazio in luoghi suggestivi. Piazza Castello, Piazzetta Reale e i Giardini Reali saranno le vetrine. Il carattere libero e l'esposizione all'aperto distinguono la manifestazione. Un orario prolungato, dalle 9 alle 19, è previsto.

La formula predilige l'interazione diretta con il pubblico. Ciò avverrà nella versione espositiva e per le prove su strada. L'approccio ha ottenuto successo crescente. Un numero elevato di costruttori automobilistici prenotano spazi. Un aumento **significativo** degli espositori è atteso.

Il calendario degli appuntamenti del Salone Auto Torino si apre venerdì 26 settembre alle ore 10. L'inaugurazione vedrà la presenza di **Andrea Levy, Presidente dell'evento**. Federica Masolin, giornalista sportiva di Sky e madrina ufficiale, sarà presente. Accoglieranno **media**, professionisti e istituzioni.



Il riconoscimento dell'eccellenza e la passione automobilistica

La cerimonia di taglio del nastro aprirà la giornata dedicata alla **stampa**. Sabato 27 settembre sarà la volta del Supercar Meeting a Venaria Reale Torino. Un' **esperienza** riservata coinvolgerà 100 equipaggi di collezionisti provenienti da ogni parte d'Italia.

Il raduno delle **supercar** avrà luogo in via Mensa a Venaria. Questa arteria sarà chiusa per l'occasione. I partecipanti visiteranno la Reggia di Venaria. Condivideranno un pranzo in Piazza Annunziata. Riceveranno il saluto di Fabio Giulivi, Sindaco di Venaria Reale. Dopo, si uniranno al Salone Auto Torino.

Un momento di rilievo per l'edizione 2025 sarà la prima assegnazione del Torino Automotive Design Award (TADA). Questo **riconoscimento** internazionale celebrerà l'**eccellenza** nel **design** automobilistico contemporaneo. Particolare attenzione è dedicata a progetti giunti dalla Cina.

Il design globale e la visione futura

Il Paese Partner Ufficiale è la Cina. L'obiettivo è valorizzare espressioni estetiche, **innovazione** tecnologica e **sostenibilità**. Una **visione** incentrata sull'uomo è un pilastro. Ciò promuove il dialogo tra Europa e Asia. Il TADA prende forma nell'ambito di "Piemonte Meets China".

L'iniziativa "Torino Automotive Design Award" è stata avviata a Milano. L'organizzazione è a cura del Salone Auto Torino. Ha il patrocinio della Regione Piemonte e della Città di Torino. Collaborano il China Design Center Milano come Co-organizzatore Speciale.

Auto&Design è Media Partner e curatore della giuria. Italdesign è Partner Tecnico per l'identità visiva e il trofeo. La giuria TADA 2025 selezionerà i progetti vincitori. Esperti nomi del **car design** italiano compongono la giuria. Tra questi, Joaquin Garcia e Fabrizio Giugiaro.

Torino: capitale della mobilità e dell'innovazione

La cerimonia di premiazione del TADA si svolgerà venerdì 26 settembre alle ore 15.00. Il luogo è il Palazzo Reale di Torino. Si terrà durante la giornata dedicata alla **stampa** del Salone Auto Torino. Le **istituzioni** locali e nazionali hanno espresso forte sostegno.

Alberto Cirio, Presidente della Regione Piemonte, e Andrea Tronzano, Assessore al Bilancio, Finanze e Attività Produttive, hanno affermato: "Il Salone si conferma un appuntamento di rilievo **internazionale** che racconta il presente e il **futuro** di un settore che per il Piemonte significa storia industriale, lavoro e **innovazione**. Questa manifestazione si inserisce a pieno titolo nella strategia con cui stiamo costruendo la Vehicle Valley, un

ecosistema competitivo che connette grandi imprese, piccole e medie aziende, centri di ricerca e formazione per sviluppare nuove tecnologie, catene di fornitura più forti e posti di lavoro di qualità”.

*“Continuiamo a lavorare perché il Piemonte sia il luogo dove tradizione e **futuro** si incontrano: un laboratorio capace di attrarre investimenti, creatività e **opportunità** di crescita economica, nella consapevolezza che la transizione green e digitale passa anche dalla capacità di realizzare eventi come questo, in grado di generare **valore** per le comunità e per tutto il Paese”.*

Stefano Lo Russo, Sindaco della Città di Torino, ha sottolineato: *“Il Salone dell’Auto torna a settembre e, oltre ad aggiungere un appuntamento di altissimo livello alla programmazione di eventi in città, ci offre simbolicamente l’occasione per ribadire un legame, quello della nostra città con l’automobile. Un legame indissolubile che oggi la pone come punto di partenza da cui guardare al **futuro**, laboratorio di **innovazione** e transizione ecologica. Siamo certi che anche **questa** edizione del Salone richiamerà un folto pubblico di appassionati per una passeggiata nel centro cittadino tra **veicoli** che hanno fatto la storia dei motori e riflessioni sulla **mobilità del futuro**”.*

Domenico Carretta, Assessore allo Sport e ai Grandi Eventi della Città di Torino, ha dichiarato: *“Il Salone dell’auto torna in città consolidando la formula che ha riscosso grande successo nelle scorse edizioni, ricca di creazioni e appuntamenti e con alcune novità, a partire dall’area espositiva che si snoderà tra Piazza Castello, Piazzetta Reale e lungo i viali dei Giardini Reali per una passeggiata ad ammirare vetture iconiche. Torino è pronta ad accogliere ancora una volta turisti ed appassionati e a stupirli con le sue tante **eccellenze** architettoniche, museali, enogastronomiche”.*

Roberto Pietrantonio, presidente UNRAE, ha evidenziato: *“Manifestazioni come Salone Auto Torino sono un segnale importante e positivo per l’intero comparto: riportano al centro dell’attenzione la **passione** per l’automobile, in un momento in cui è **fondamentale** rilanciare una narrazione che riconosca all’auto il suo ruolo di simbolo di libertà individuale, **innovazione** tecnologica e cultura industriale”.*

*“Torino è il luogo ideale per ospitare un evento come **questo**: una città che ha fatto la storia dell’automotive e che può giocare un ruolo centrale anche nel suo **futuro**. La partecipazione ampia dei protagonisti e l’**attesa** di mezzo milione di visitatori dimostrano la volontà del settore di reagire e **innovare**, creando occasioni di incontro, dialogo e valorizzazione delle **eccellenze**, come accadrà con il nuovo Torino Automotive Design Award”.*

Pietrantonio ha poi proseguito: *“Anche la presenza di nuovi attori **internazionali**, tra cui diversi marchi cinesi recentemente accolti*

in UNRAE, conferma la vitalità del mercato e l'**attrattività** del nostro sistema Paese per chi investe nella **mobilità del futuro**. Per il pubblico, iniziative come **questa** rappresentano un'**opportunità** concreta per avvicinarsi a un settore in profonda **trasformazione**, comprendendone meglio le dinamiche e l'evoluzione. Come UNRAE, siamo convinti che solo con il coinvolgimento attivo di tutti gli attori – industria, istituzioni, territorio e cittadini – si possa costruire il **futuro della mobilità**“.

Gianmarco Giorda, direttore generale ANFIA, ha osservato: “La crescita dei numeri del Salone in **questa** edizione conferma l'importanza di mantenere alta l'attenzione sul settore automotive nell'attuale momento storico ricco di sfide e di epocali **trasformazioni** e in un territorio che ancora rappresenta il primo distretto in Italia per numero di imprese della filiera produttiva attive nel comparto, più di 700”.

“Sosteniamo anche la scelta di premiare le **eccellenze del car design**, comparto, anche **questo**, che vanta nella nostra regione una lunga e stimata tradizione e che è attraversato da forti trend di cambiamento, in linea con l'evoluzione dei **modelli di mobilità**, delle esigenze e dell'approccio degli utenti, nonché del posizionamento **globale** dei maggiori player, fattore, **quest'ultimo**, destinato a dare un'impronta sempre più **internazionale** a iniziative come **questa**“.

Alberto Scuro, Presidente ASI, ha affermato: “La storia dell'auto vede in Torino una delle sue grandi **capitali** mondiali e ASI vuole celebrarla in **questa** nuova edizione del Salone. Mostreremo al pubblico alcuni gioielli di stile della Collezione ASI Bertone, insieme a una delle primissime automobili ad aver circolato in città, che è anche rappresentata nel nostro logo. ASI, come associazione italiana di riferimento, e FIVA, la Federazione mondiale del motorismo storico, hanno entrambe la propria sede a Torino proprio per ciò che il capoluogo piemontese rappresenta ancora oggi. Felici, quindi, di partecipare a Salone Auto Torino e di contribuire alla sua ricca offerta partendo dal passato per iniziare a disegnare il **futuro** dell'automotive“.

Piergiorgio Re, Presidente Automobile Club Torino, ha concluso: “Quest'anno ACI Torino conferma il suo sostegno a Salone Auto Torino che rappresenta un appuntamento **fondamentale** per tutto il sistema automobilistico italiano. Noi ci saremo con uno spazio dedicato alla **passione** per le quattro ruote e con la sicurezza stradale, un tema **fondamentale** sul quale vogliamo far riflettere tutti i visitatori di Salone Auto Torino“.

Leggi ora: [le news motori](#)

Ultima modifica: 8 Luglio 2025

Altri Articoli:



Sei qui: Home > Motori

NEWS
La Vehicle Valley Piemonte si rafforza: entrano sedici nuovi soci

Aumentano la possibilità di valorizzare il know-how piemontese nel settore della mobilità e promuoverlo a livello globale

09 Luglio 2025 alle 18:23 | 1 minuti di lettura



a Vehicle Valley Piemonte, il distretto dedicato alla mobilità della regione, compie un ulteriore passo verso il consolidamento con l'ingresso dei primi sedici soci ordinari e un socio sostenitore. L'associazione, nata per valorizzare il know-how piemontese nel settore della mobilità e promuoverlo a livello globale, accoglie realtà rappresentative delle diverse anime del territorio: **dal design all'ingegneria, dalla componentistica ai servizi, fino all'heritage automobilistico**. I nuovi soci sono 2A, Amet, Anfia, B Cube, Csi, Dottor Gallina, Easyrain, Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, Fondazione Marazzato, Marelli Europe, Model 5, Praxi, Samec, Silatech, Step e Webasto, con Blue Engineering come socio sostenitore.

Sempre maggior interesse

Questo ampliamento, approvato dall'assemblea, testimonia il crescente interesse per l'associazione, che si propone come un hub strategico per l'innovazione e la competitività nel settore della mobilità. **La presidente Monica Mailander ha presentato un piano articolato** che punta a rafforzare il ruolo della Vehicle Valley Piemonte attraverso iniziative mirate. Tra queste, workshop dedicati agli associati, come quello sulle strategie per il mercato statunitense, e attività rivolte alle imprese del territorio per promuovere i vantaggi dell'adesione. Un focus particolare è riservato alla valorizzazione del brand, che sarà reso visibile in tutte le principali iniziative regionali e internazionali, attraverso materiali di comunicazione e progetti dedicati.

La strategia

"L'ingresso dei nuovi soci e il nostro programma d'azione conferiscono concretezza alla missione della Vehicle Valley Piemonte," ha dichiarato **Mailander**. "Ora ogni associato è chiamato a essere ambasciatore del nostro marchio, contribuendo a rafforzare la filiera e a promuovere l'eccellenza piemontese nel mondo."

LEGGI I COMMENTI



Video Del Giorno



Sardegna - Nel bunker della piantagione di marijuana sotto terra: arrestati padre e figlio



Vehicle Valley Piemonte si consolida. Approvato l'ingresso dei nuovi soci e il programma di iniziative

Lug 9, 2025

(FERPRESS) Torino, 9 LUG Il distretto della mobilità piemontese si consolida. Vehicle Valley Piemonte, l'associazione nata per raccogliere l'eccezionale know-how regionale nel settore della mobilità e promuoverlo a livello globale attraverso la collaborazione tra aziende, istituzioni, scuole di design e centri di ricerca, registra l'ingresso dei primi soci, di cui sedici ordinari e uno sostenitore.

I nuovi associati, provenienti da diverse aree del territorio, ben rappresentano le sue molteplici anime nel campo della mobilità, dal design all'ingegneria, dalla componentistica ai servizi, fino all'heritage: 2A, Amet, ANFIA, B Cube, CSI spa, Dottor Gallina srl, Easyrain, Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, Fondazione Marazzato, Marelli Europe spa, Model 5 srl, PRAXI, SAMEC, Silatech spa, Step srl, Webasto. A questi primi soci ordinari, si aggiunge Blue Engineering che ha scelto di sposare appieno il progetto di Vehicle Valley Piemonte, diventando socio sostenitore. Approvato ufficialmente dall'Assemblea, questo primo ampliamento dell'ecosistema testimonia il crescente interesse per l'Associazione, che si propone come hub strategico per l'innovazione e la competitività.

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI

Sei abbonato? [Accedi >>](#)

L'abbonamento per un anno a **Ferpress** costa solo **€ 300,00 + iva**.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro [tariffario](#).

Per informazioni e abbonamenti [contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)

CONDIVIDERE:



**DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -
CONTATTACI**

MERCOLEDÌ 9 LUGLIO 2025,
12:47

INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI, B2B TECH ED ENERGIA PER FAR CRESCERE LE IMPRESE

ECONOMIA
ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA

CHI
SIAMO



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

AZIENDE INDUSTRIALI

Cresce il distretto Vehicle Valley Piemonte: 16 soci ordinari + Blue Engineering per consolidare l'ecosistema della mobilità piemontese

Tra i nuovi associati figurano 2A, Amet, **Anfia**, B Cube, Csi, Dottor Gallina, Easyrain, Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, Fondazione Marazzato, Marelli Europe, Model 5, Praxi, Samec, Silatech, Step, Webasto

9 Luglio 2025



Vehicle Valley Piemonte, l'associazione nata per raccogliere l'eccezionale know-how regionale nel settore della mobilità e promuoverlo a livello globale attraverso la collaborazione tra aziende, istituzioni, scuole di design e centri di ricerca, registra l'ingresso dei primi soci, di cui sedici ordinari e uno sostenitore. I nuovi associati, provenienti da diverse aree del territorio, ben rappresentano le sue molteplici anime nel campo della mobilità, dal design all'ingegneria, dalla componentistica ai servizi, fino all'heritage: **2A, Amet, Anfia, B Cube, Csi, Dottor Gallina, Easyrain, Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, Fondazione Marazzato, Marelli Europe, Model 5, Praxi, Samec, Silatech, Step, Webasto**. A questi primi soci ordinari, si aggiunge **Blue Engineering** che ha scelto di sposare appieno il progetto di Vehicle Valley Piemonte, diventando socio sostenitore. Approvato ufficialmente dall'Assemblea, questo primo ampliamento dell'ecosistema testimonia il crescente interesse per l'Associazione, che si propone come hub strategico per l'innovazione e la competitività.

Valorizzazione del patrimonio storico della mobilità

Proprio per questo, la presidente di Vehicle Valley Piemonte, **Monica Mailander**, ha presentato ai soci il programma di iniziative che animerà la seconda parte dell'anno. Il piano è articolato su più fronti: alcune attività saranno specificamente rivolte agli associati, come un workshop dedicato alle strategie per investire e operare nel complesso mercato statunitense. Altre iniziative saranno indirizzate alle imprese del territorio, con l'obiettivo di far conoscere il valore aggiunto e le opportunità offerte dall'adesione a Vehicle Valley Piemonte. Un pilastro fondamentale del programma è poi la promozione del brand Vvp sul territorio, con l'intento di renderlo ben visibile in tutte le principali iniziative e su tutti i materiali di comunicazione che verranno diffusi in Piemonte e a livello internazionale.

Ordini con Prezzo Target (TPO)
 Tu decidi il prezzo, noi produciamo

Xometry
 DOVE SI REALIZZANO GRANDI IDEE

Registrati gratis

Il vero segreto più di una buona idea, (e questo si chiama).

SCHAEFFLER

IMA SPA
 Sustain Ability

La visione di un futuro sostenibile ispira la nostra crescita.

ima.it

ABB

50
 YEARS OF
 LV DRIVES

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«L'incremento di rappresentatività della filiera dato dall'ingresso degli associati e questo programma conferiscono concretezza alla nostra associazione, dandole lo slancio necessario a svolgere la sua missione», spiega la presidente **Monica Mailander**. «Da ora in avanti, è cruciale che ogni socio si faccia ambasciatore del marchio Vehicle Valley Piemonte. Questo brand, che incarna il patrimonio e l'innovazione della mobilità piemontese, deve diventare un simbolo distintivo per gli eventi sul territorio e un potente strumento di promozione internazionale, posizionando il Piemonte come hub strategico globale. Anche in quest'ottica, dopo l'estate, intendiamo avviare un tavolo di lavoro dedicato alla valorizzazione del patrimonio storico della mobilità, in un percorso che unisca cultura e design in chiave turistica».

Un ecosistema che si sta costituendo con sempre maggior forza, come testimonia l'alto numero di aziende che stanno manifestando interesse verso Vehicle Valley Piemonte e portando avanti il processo per associarsi. In attesa della prossima assemblea, che valuterà queste ulteriori candidature, questo crescente entusiasmo è già un segnale importante per la costituzione di un attore sempre più forte e coeso, capace di promuovere il Piemonte come distretto in cui si plasma il futuro della mobilità.



Niente sorprende più di una buona idea, che nessuno si aspettava.
We pioneer motion

SCHAEFFLER

THEN, TODAY AND TOMORROW

50 YEARS OF LV DRIVES



ABB



Niente sorprende più di una buona idea, che nessuno si aspettava.
We pioneer motion

SCHAEFFLER

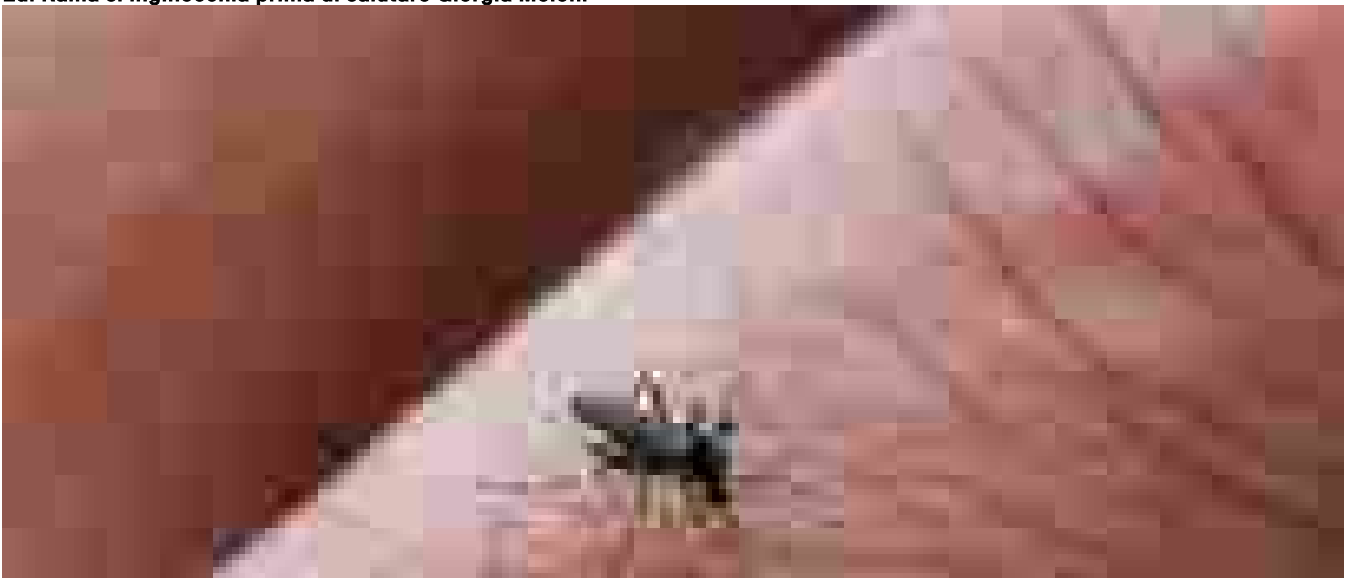
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Edi Rama si inginocchia prima di salutare Giorgia Meloni



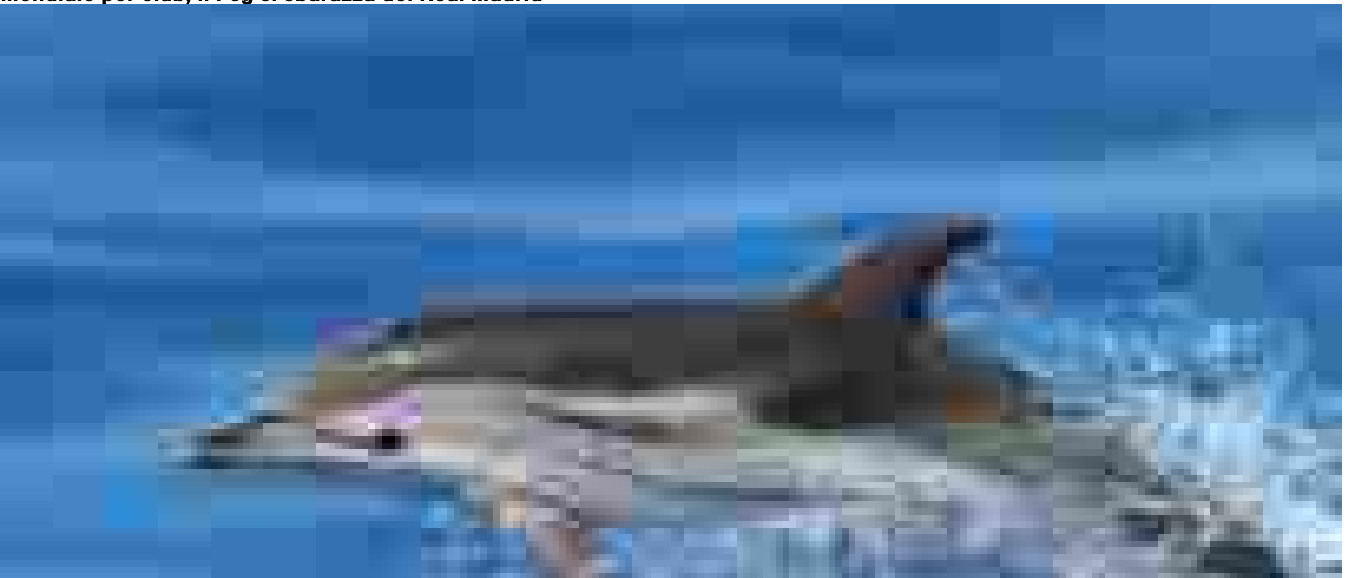
Dengue e chikungunya, in Italia rischi per coste e periferie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mondiale per club, Il Psg si sbarazza del Real Madrid



Al largo della Sardegna una culla di delfini e balene



ANSAcom

Estate e giovani, far crescere la tendenza al consumo di drink analcolici

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi Ucraina Almasr von der Leyen Mondiale per club Wimbledon
/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

Anfia, produzione auto in calo ma contiene flessione a -9,4%

'Si pubblici Dpcm che ripartisce risorse del fondo automotive'

TORINO, 10 luglio 2025, 17:05
Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Ll'indice della produzione automotive italiana registra un altro segno meno, ma riduce il calo a -9,4%. In recupero, pur mantenendo una flessione a doppia cifra, anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-18,1%) complice la contrazione registrata, secondo i dati preliminari di **Anfia**, dalla produzione di autovetture, -30,4%, per un totale di circa 22mila unità prodotte così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori che chiude in lieve crescita, a +0,5%". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'**Anfia**.

"Auspichiamo ora la pubblicazione, attesa entro l'estate, del Dpcm che ripartisce le risorse del fondo automotive - spiega Giorda - a sostegno dell'offerta per l'adozione di misure in favore degli investimenti produttivi e della ricerca. Per affrontare le criticità dello scenario attuale, è inoltre importante prevedere azioni concrete per salvaguardare la competitività delle nostre imprese, in primis per ridurre i costi energetici di produzione che rappresentano il principale gap nei confronti dei competitor sia europei che extraeuropei, quali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Usa e Cina".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

17:22

Incendio in campeggio a Castiglione Pescaia, 600 evacuati

17:14

Borsa: Milano peggiora (-0,7%), pesano Iveco e Unicredit

17:07

Wang a Lavrov, pronti a elevare coordinamento strategico

17:06

Firmata a Roma Intesa Gb-Ucraina per 5000 missili Thales

16:58

Oltre 7 milioni di euro per la Birkin di Jane Birkin

16:39

Zelensky, illeto se l'Italia investirà sulla nostra difesa

Newsletter ANSA
Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella mail

Iscriviti alle newsletter

Video >



Diesel Euro 5, il blocco salta ad ottobre 2026



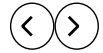
Alto Adige e Lombardia celebrano i 200 anni della Strada dello Stelvio



L'Autostrada del Brennero affronta l'esodo



Trenta milioni di italiani in viaggio per l'estate



ANSA.it

Periodicità quotidiana - Iscrizione al Registro della Stampa presso il Tribunale di Roma n. 212/1948

P. Iva IT00876481003

Copyright 2025 © ANSA

Tutti i diritti riservati

ANSA Corporate

Profilo societario

Prodotti e Servizi

ANSA nel mondo

Contatti

Ultima Ora

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ANFIA, indice produzione automotive cala anche a maggio ma in modo contenuto (-9,4%)

Lug 10, 2025

Torino, 10 luglio 2025 – A maggio 2025, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 9,4% rispetto a maggio 2024, mentre nei primi cinque mesi del 2025 diminuisce del 19,8%.

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI

Sei abbonato? [Accedi >>](#)

L'abbonamento per un anno a **Ferpress** costa solo **€ 300,00 + iva**.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro [tariffario](#).

Per informazioni e abbonamenti [contattare la segreteria di redazione: \[segreteria@ferpress.it\]\(mailto:segreteria@ferpress.it\)](#)

CONDIVIDERE:



IBE
 DRIVING EXPERIENCE

21-22
 OTTOBRE 2025

MISANO WORLD CIRCUIT
 MARCO SIMONCELLI

SCOPRI DI PIÙ

LOGIN

Nome utente

Password

Ricordami

LOG IN

Password persa

ARCHIVIO QUOTIDIANO DAYLETTER



AGENZIA DI INFORMAZIONE
 FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

DAILYLETTER

GLI EVENTI IN EVIDENZA

17
 Lug

Assemblea Pubblica di Federtrasporto

17 Lug 25

30
 Set

Expoferroviaria 2025

30 Set 25

Rho

21
 Ott

IBE Driving Experience

21 Ott 25

ALTRI EVENTI

11
 Set

Webinar Open Source: an opportunity for Italian logistics

11 Set 25

• **tutti gli eventi**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CERCA ...

GOOGLE TRANSLATE

RICHIEDI FERPRESS DAILYLETTER E MOBILITYMAGAZINE

Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine

EMAIL

ISCRIVITI

Copyright © 2010 FerPress – AGENZIA DI
INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO
LOCALE E LOGISTICA - ISSN 2531-4955



Privacy Policy

Cookie Policy

Termini e Condizioni



Tra i soci fondatori di Vvp l'italdesign, Pininfarina e Unione Industriali

Sedici nuovi soci nel distretto dell'auto
Mailander: "Patrimonio da promuovere"

Vehicle Valley accelera Entrano Marelli, Anfia e Blue Engineering

IL CASO

Il distretto della mobilità piemontese continua a consolidarsi. Vehicle Valley Piemonte – l'associazione nata per valorizzare e promuovere a livello globale il know-how regionale attraverso il dialogo tra aziende, istituzioni, scuole di design e centri di ricerca – accoglie i primi soci: sedici ordinari e uno sostenitore.

I nuovi membri, provenienti da tutto il territorio, rappresentano le diverse anime della mobilità piemontese: dal design all'ingegneria, dalla componentistica ai servizi, fino all'heritage. Si tratta di: 2A, Amet, Anfia, B Cube, Csi, Dottor Gallina, Easyrain, Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, Fondazione Marazzato, Marelli Europe, Model 5, Praxi, Samec, Silatech, Step, Webasto. A questi si aggiunge Blue Engineering, che entra come socio sostenitore. L'ampliamento dell'ecosistema, approvato dall'assemblea, conferma – sottolinea una nota – il crescente interesse attorno all'associazione, che punta

a diventare un hub strategico per l'innovazione e la competitività della filiera.

La presidente Monica Mailander ha presentato il programma delle attività per la seconda parte dell'anno, articolato su più livelli. Alcune iniziative saranno riservate agli associati – come un workshop sulle strategie per operare nel mercato statunitense – mentre altre si rivolgeranno all'intero sistema produttivo locale, con l'obiettivo di far conoscere le opportunità offerte dall'adesione. Fondamentale sarà inoltre la promozione del brand Vehicle Valley Piemonte, che sarà protagonista in tutte le iniziative e i materiali di comunicazione, in Piemonte e all'estero. «L'ingresso dei nuovi soci e l'avvio del programma conferiscono slancio concreto alla nostra associazione», spiega Mailander. «Ora è fondamentale che ogni associato diventi ambasciatore del brand Vehicle Valley Piemonte, simbolo del patrimonio e dell'innovazione che caratterizzano il nostro territorio». L. D. P. —



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Attività industriale ancora in calo (-0,7%) Le imprese: la Ue smetta di galleggiare

Competitività

Il timido rialzo di aprile resta isolato: giù anche il confronto su base annua

Appello di Orsini al forum con il Medef: non c'è più tempo, l'Europa agisca

Maggio negativo per l'industria: la produzione cala sia sul mese (-0,7%) che sull'anno (-0,9%). Il timido rialzo di aprile, peraltro rivisto ad appena +0,1%, resta così un episodio isolato. Tra i settori si salvano solo energia e alimentare, ancora male l'auto.

«Ormai non c'è più tempo e abbiamo bisogno di reagire velocissimamente» in Europa, ha detto il presidente di Confindustria Emanuele Orsini dal settimo forum bilaterale con il Medef, l'Associazione degli industriali francesi.

Orlando e Picchio — a pag. 2-3

L'industria torna in rosso, auto in risalita ma ancora a -30% rispetto al 2024

Congiuntura. A maggio -0,7%: discesa corale di più settori, male chimica, farmaceutica e mezzi di trasporto. Nel mese prodotte in Italia 22mila vetture. Il settore alimentare è spinto al ribasso dal calo dei vini

Luca Orlando

Il dato migliore è quello di armi e munizioni, in crescita del 112%, segno dei tempi per nulla rassicurante. Anche perché si tratta di un caso isolato, all'interno di un quadro generale della produzione industriale mediamente debole, con maggio a presentare una frenata sia in termini mensili (-0,7%) che tendenziali (-0,9%).

Il timido rialzo di aprile, peraltro limato al ribasso dall'Istat e ora rivisto ad appena +0,1%, resta così un episodio isolato e non l'avvio di un trend. Buono dunque per interrompere la statistica amara di 26 mesi consecutivi in calo per la manifattura e nulla più.

Arretramento non piacevole soprattutto perché corale, evitato tra i

macro-comparti soltanto dall'energia, mentre cedono terreno beni di consumo, intermedi e strumentali.

Anche scorrendo i dati dei singoli settori le schiarite sono limitate, con discese diffuse quasi ovunque.

L'alimentare in senso stretto si salva ancora, con un progresso dello 0,8% mentre sono in caduta di oltre il 9% i vini, frenata forse legata all'incertezza-dazi. Così, nel complesso, l'area food, anticiclica per eccellenza, comunque arretra.

Cadute produttive che arrivano nell'ordine del 4-6% per chimica, farmaceutica e mezzi di trasporto, ancora una volta l'area più penalizzata, ancora una volta per colpa dell'auto.

Come accade da mesi, è sempre l'area delle quattro ruote la zavorra principale del sistema, questa volta con una discesa produttiva an-

nua del 18,1%, che già peraltro si innesta su un periodo di debolezza precedente, con maggio 2024 in caduta tendenziale di 26 punti. Rispetto al mese precedente qualche segnale di vitalità è per la verità visibile, con Anfia a segnalare una produzione nazionale di 22mila unità, meglio delle 17mila di aprile ma comunque in calo del 30% rispetto allo stesso mese 2024.

Nessun rilancio intanto per il settore dei macchinari, in lieve discesa sia su base mensile che annua, con i dati di Transizione 5.0 a confermare da un lato lo scatto degli ultimi mesi (siamo a 1,41 miliardi di crediti d'imposta prenotati, 1,2 miliardi in più rispetto all'inizio dell'anno) ma anche la distanza ampia rispetto al target di 6,24 miliardi, ormai ampiamente irraggiungibile.

A salvarsi della discesa su base

tendenziale sono soltanto metallurgia ed elettronica, mentre altrove si registrano soprattutto segni meno, con riduzioni diffuse che coinvolgono ad esempio prodotti in pelle e calzature, oppure macchinari agricoli e biciclette.

Negativo, e aggravato, è così anche il bilancio della produzione industriale dall'inizio dell'anno, con una frenata dell'1,2% che in realtà quasi raddoppia se si limita l'analisi alle sole attività manifatturiere.

A confortare le imprese, limitando i danni, c'è comunque al momento la tenuta dell'export, in recupero del 2,5% tra gennaio e aprile, anche se maggio, per i mercati extra-Ue ha visto un'inversione di rotta.

In prospettiva c'è però l'incubo dei dazi in arrivo dagli Stati Uniti, con Confindustria a stimare un im-

patto globale nell'ordine dei 20 miliardi di euro per la manifattura, tenendo conto sia delle tariffe (l'ipotesi valutata è quella del 10%) che della svalutazione del dollaro, superiore al 10% dall'inizio dell'anno. In percentuale, a pagare il prezzo maggiore sarebbero auto e bevande, con cali di export nell'ordine del 6-7% delle vendite estere settoriali, mentre in valore assoluto la frenata maggiore potrebbe essere a danno dell'area ampia che include macchinari e attrezzature, dove il calo potrebbe sfiorare i 3,5 miliardi di euro.

Di fronte al caos globale l'Italia continua anche a guardare con apprensione a ciò che accade altrove in Europa, in particolare al suo primo mercato di sbocco, la Germania, dove gli ultimi segnali paiono invece incoraggianti.

La produzione di Berlino a maggio è andata infatti oltre le attese, con una crescita dell'1,2% mensile, di un punto nel confronto annuo. E anche se gli ordini mensili sono ancora in lieve flessione, nel confronto con lo stesso mese del 2024 il progresso è significativo, oltre cinque punti in più.

Determinante è la stabilizzazione del mercato dell'auto, la cui produzione a giugno (360 mila unità, 16 volte quella italiana) è in recupero, per il secondo mese consecutivo, in progresso del 3% rispetto allo stesso mese 2024. Positivo è anche il bilancio dei primi sei mesi: se è vero che con 2,17 milioni di auto prodotte la Germania si trova ancora 13 punti al di sotto dei livelli pre-Covid, si tratta comunque di una crescita del 4% rispetto allo scorso anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Macchinari al palo, Transizione 5.0 sale a 1,4 miliardi ma è a meno di un quarto dei fondi Pnrr a disposizione

UN MESE IN FRENATA

-0,7%

Calo congiunturale

Rispetto ad aprile, a maggio la discesa della produzione industriale è estesa a tutti i macrocomparti ad eccezione dell'energia

-0,9%

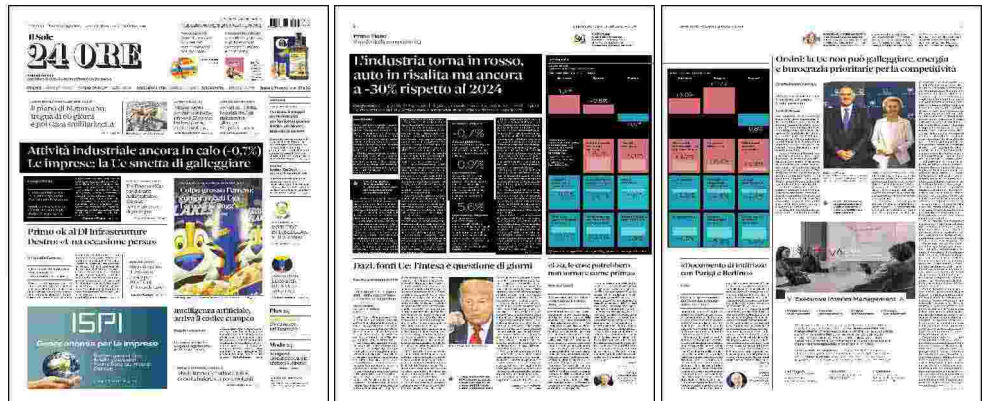
Calo tendenziale

Analoga la frenata annua. Istat ha anche rivisto al ribasso il dato di aprile, che con una crescita dello 0,3% aveva interrotto 26 mesi consecutivi in rosso. Ora nel mese resta un progresso di appena un decimale

-5,6%

Male i mezzi di trasporto

È ancora una volta il comparto peggiore, per colpa dell'auto. Se la componentistica tiene, per gli autoveicoli il calo è del 18,1%. Guardando al numero di vetture, Anfia stima 22mila unità prodotte, dunque in ripresa rispetto alle 17mila di aprile ma ancora oltre il 30% al di sotto dei volumi di maggio 2024.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

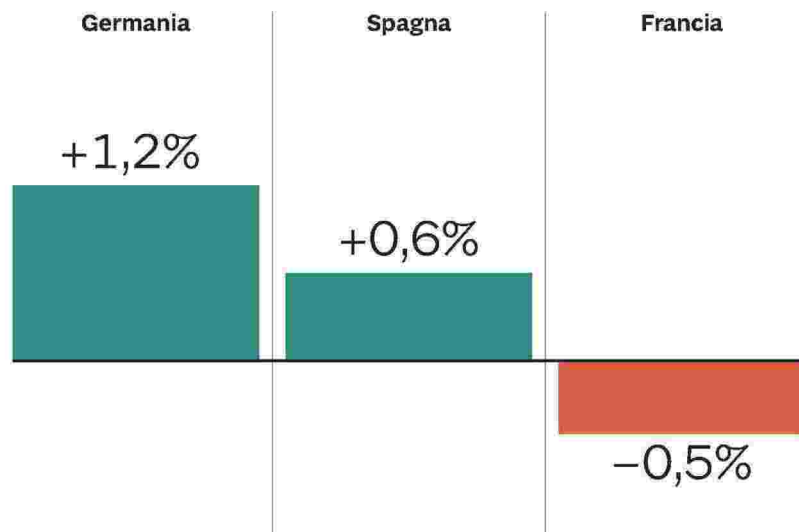
089849

La fotografia

IL CONFRONTO

Produzione industriale. *In percentuale*

MAGGIO 2025 RISPETTO AL MESE PRECEDENTE



PRODUZIONE INDUSTRIALE ITALIANA, GRADUATORIA DEI SETTORI SECONDO LE VARIAZIONI TENDENZIALI

Maggio 2025, indici corretti per gli effetti di calendario.
Base 2021=100

Coke e prodotti petroliferi raffinati

+6,1%

Attività estrattiva

+5,1%

Industrie alimentari, bevande

-0,6%

Industria legno, carta e stampa

-0,9%

INDICE GENERALE

-0,9%

Articoli in gomma, materie plastiche

-2,9%

Indutrie tessili, abbigliamento, pelli, accessori

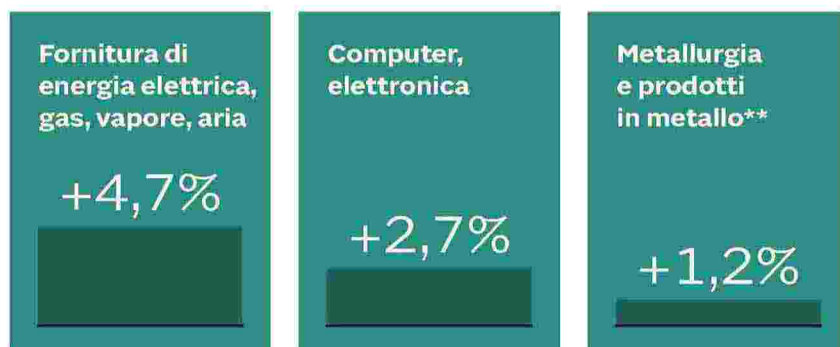
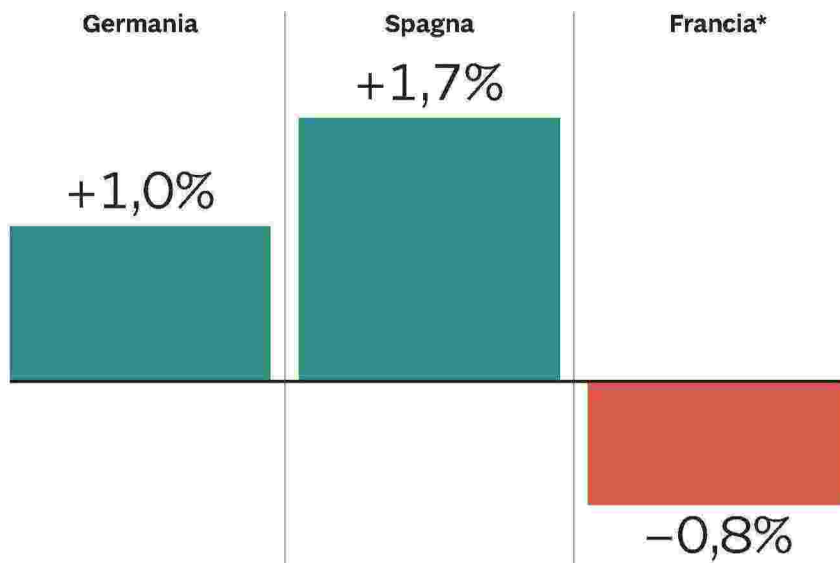
-3,4%

Apparecchiature elettriche e non

-3,9%

(*) Trimestre marzo-maggio 2025/marzo-maggio 2024; (**) esclusi macchine e impianti. Fonte: Istat

MAGGIO 2025 RISPETTO A MAGGIO 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LO SCENARIO ECONOMICO

La produzione industriale di nuovo in calo, crolla l'auto

Cgil: «Governano assente di fronte alla crisi». Istat: «Cresce l'incertezza, prospettive mondiali negative»

di LIA ROMAGNO

La speranza di una ripartenza dell'industria italiana è già sfumata: il sussulto della produzione registrato in aprile - +0,1% su marzo, +0,3 rispetto allo stesso mese del 2024 - interrompendo la sequenza di 26 mesi in caduta aveva nutrito l'illusione di una ripresa riagganciata. Un'illusione, appunto: il dato diffuso ieri dall'Istat segnala un nuovo tonfo della produzione industriale che a maggio è in calo dello 0,7% rispetto al mese precedente, dello 0,9% su base tendenziale, contro una previsione di aumento dello 0,2%, dopo il +0,1% registrato ad aprile. Nella media del trimestre marzo-maggio la produzione industriale cerca il rimbalzo, con un timido +0,6%, ma resta il segnale di una crescita che stenta a consolidarsi. Solo l'energia va bene su base mensile (+0,7%) e annua (+5,3%). Vanno male invece i beni intermedi (-1% mensile, -2,7% annuo), i beni di consumo (-1,3% e -1,8%) e i beni strumentali, stabili sul mese ma in lieve calo sull'anno (-0,2%). E preoccupano le flessioni più marcate nella fabbricazione di mezzi di trasporto (-5,6%), nella produzione di farmaceutici (-5,2%) e di prodotti chimici (-4%). La crisi dell'auto sembra irreversibile: secondo i dati diffusi da **Anfia**, la produzione di autoveicoli a maggio è crollata del 18,1% rispetto allo stesso mese del 2024. Peggio ancora il dato cumulato dei primi cinque mesi dell'anno: la produzione cala del 26,8%. Il comparto dell'auto segna nel complesso una flessione del 19,8% da gennaio a maggio. Particolarmente drammatico il dato sulla produzione di autoveicoli, scesa a circa 22mila unità a maggio, il 30,4% in meno rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

L'industria italiana non soffre da

sola: ad aprile la produzione industriale dell'Eurozona è scesa del 2,4%, con cali significativi per Germania (-1,9%), Francia (-1,4%) e Spagna (-0,9%). Nel baratro l'industria irlandese, con la produzione passata dal +14,3% di marzo a -15,2%.

Le associazioni di consumatori lanciano l'allarme sui rischi per la crescita già al ralenti, mentre i partiti di opposizione e la Cgil puntano il dito contro le politiche di Palazzo Chigi. «L'Italia si sta deindustrializzando, nella più totale inerzia del governo Meloni», commenta Antonio Misiani, responsabile Economia del Pd. Cgil: «Il governo è assente di fronte alla crisi», l'accusa del sindacato. Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, richiama l'Europa all'azione: «Non può permettersi di galleggiare, deve reagire ed essere competitiva con il resto del mondo». La guerra dei dazi scatenata da Donald Trump - tra *stop and go* e la *suspense* generata dall'annuncio delle lettere ai Paesi partner con l'indicazione delle tariffe - rischia di aggravare la sofferenza di un sistema industriale ormai fragile. Lo scenario mondiale si fa sempre più cupo. «L'incertezza associata al quadro internazionale è in ulteriore aumento», avverte l'Istat nella nota sull'andamento dell'economia. Pesano gli altalenanti annunci sulla politica commerciale Usa e l'escalation delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente. Le prospettive di crescita della domanda mondiale restano deboli e si riflettono anche sugli scambi commerciali, diminuiti dell'1,4% ad aprile rispetto a marzo, dopo l'incremento del 2,3% del mese precedente. Per l'Italia, la previsione di crescita del Pil per il 2025 è limitata a un +0,5% - appena inferiore alla crescita dello 0,6% stimata dal governo nel Dfp - nonostante la tenuta del mercato del lavoro e una ripresa dell'export nei primi mesi dell'anno. L'Istat conferma la buona salute del

mercato del lavoro: a maggio gli occupati sono saliti a 24 milioni 301 mila unità. In ripresa anche i consumi delle famiglie, grazie ai redditi più alti.

Tendenza [Ascolti TV](#) [Trump](#) [Dazi](#) [Ucraina](#) [Russia](#) [Guerra Gaza](#)

[Meteo](#) [Oroscopo](#) [AAA](#)

[Home](#) / [Motori](#) / Calo produzione automotive in Italia: a maggio -9,4%, pesa la frenata dell'ex...

AUTO E MOTORI

Venerdì, 11 luglio 2025

Ultimo aggiornamento: 13:05

Calo produzione automotive in Italia: a maggio -9,4%, pesa la frenata dell'export

Nonostante il -30,4% nella produzione di autovetture, si intravedono timidi segnali di stabilizzazione nei dati ISTAT e [ANFIA](#) di maggio.

Redazione Motori

Condividi

Corporate, il giornale delle imprese



SACE sostiene la crescita del Made in Italy in Vietnam con...



Tecnocasa, approvato il bilancio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



2024: ricavi in crescita del...
 SEA e Polizia di Stato: siglato protocollo per la prevenzione...
 Associazione Entrobordo, acquisita la qualifica di APS: passo...

AffariTV

A maggio 2025, l'industria automotive italiana continua a navigare in acque agitate.

I numeri pubblicati da ISTAT raccontano una fotografia ancora in chiaroscuro: l'indice della produzione industriale del comparto automotive segna un -9,4% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, mentre il bilancio dei primi cinque mesi dell'anno è ancora più severo: -19,8%. A pesare, è soprattutto il crollo della produzione di autovetture, giù del 30,4% rispetto a maggio 2024, con sole 22mila unità prodotte secondo le stime preliminari di [ANFIA](#).

Tuttavia, nel mare della contrazione generalizzata, qualche piccola boa galleggiante si intravede. La produzione di parti e accessori per autoveicoli, ad esempio, registra una lieve crescita dello 0,5% a maggio, pur restando in negativo sul cumulato annuo (-12,6%). Un piccolo segnale, ma importante, in un contesto dove l'intero settore cerca faticosamente di rimettere la prua verso una ripresa.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I numeri ISTAT confermano che anche il contesto industriale generale non aiuta: la produzione complessiva dell'industria italiana cala dello 0,9% a maggio, mentre nei primi cinque mesi dell'anno segna -1,2%. Dopo la leggera boccata d'ossigeno di aprile, dunque, si torna in territorio negativo.

Il settore automotive, che da sempre rappresenta un termometro importante per l'economia nazionale, appare oggi in affanno. La fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) mostra a maggio un -18,1%, mentre la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (29.2) si mantiene stabile (-0,5%) nel mese e addirittura in leggera crescita (+4,5%) nel periodo gennaio-maggio. Una disomogeneità che racconta un sistema produttivo a due velocità: mentre i numeri delle catene di montaggio soffrono, altri comparti resistono, almeno in parte.

Sul fronte del fatturato, i dati più recenti — relativi ad aprile 2025 — non lasciano molto spazio all'ottimismo. L'intero settore automotive registra una contrazione del 12,7%, frutto di una domanda interna in forte calo (-17,9%) e di una frenata meno accentuata ma comunque significativa dell'export (-8,2%). Sommando i primi quattro mesi dell'anno, la flessione arriva al 16,3%, con un -20,4% sul mercato interno e un -12,8% oltreconfine.

È proprio l'export a restituire uno dei pochi elementi positivi dell'analisi: nel primo trimestre 2025, le esportazioni di componentistica automotive raggiungono i 6,15 miliardi di euro, generando un saldo attivo di 1,68 miliardi. Un dato confortante, seppur insufficiente a compensare le difficoltà strutturali del settore. Quanto agli autoveicoli completi, l'export vale 4,42 miliardi contro un import di 9,37: un gap che evidenzia la perdita di centralità della manifattura nazionale nel panorama europeo e globale.

Gli Stati Uniti si confermano il principale mercato di destinazione per le vetture italiane, con una quota del 19,5%, seguiti da Germania (18,7%) e Francia (13,6%). Una conferma dell'attrattiva del design e del know-how italiano, che però fatica a tradursi in volumi produttivi all'altezza.

La filiera, intanto, resta in attesa della pubblicazione del DPCM che dovrebbe ripartire le risorse del fondo automotive. Un intervento cruciale, secondo ANFIA, per sostenere la produzione, attrarre investimenti e incentivare l'innovazione. Il Direttore Generale Gianmarco Giorda ribadisce l'urgenza di misure concrete per rilanciare il settore, a partire dalla riduzione dei costi energetici, vera zavorra per la competitività delle imprese italiane rispetto a competitor europei ed extraeuropei come Cina e Stati Uniti.

In attesa di una vera ripartenza, il quadro generale si mantiene fragile ma non privo di potenziali punti di ripresa. La tenuta di alcuni comparti della filiera, le performance ancora buone dell'export di componenti e le prospettive legate a nuove politiche industriali e incentivi mirati potrebbero segnare l'inizio di un'inversione di tendenza.

Perché se è vero che i dati di maggio confermano un calo, è altrettanto vero che la portata della contrazione appare in fase di rallentamento. Un segnale da cogliere, magari con l'aiuto di una strategia industriale coerente, visione di lungo periodo e, finalmente, un sostegno pubblico all'altezza delle sfide globali.

Argomenti [infia automotive calo produzione autodati istat maggio 2025 industria auto italiana produzione automotive italia](#)



In evidenza

Calciomercato, Jashari, Inter sfida il Milan: l'offerta al Bruges? E' giallo



In vetrina

Calciomercato, la clamorosa offerta che fa vacillare Moise Kean - L'intreccio con Osimhen



TALKING ADDRESS

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

[Contatti](#)
[Media Kit](#)
[Soste in Viaggio](#)
[f](#)
[Twitter](#)
[in](#)
[YouTube](#)
[Instagram](#)

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Fleet Manager
- Case auto
- Noleggio
- Elettriche Ibride
- LCV
- Industry
- News Fuoriorario
- OltreFrontiera
- Twin Fleet
- Podcast

Industria automotive in calo: Urgente il DPCM

11 Luglio 2025 Industry No Comment

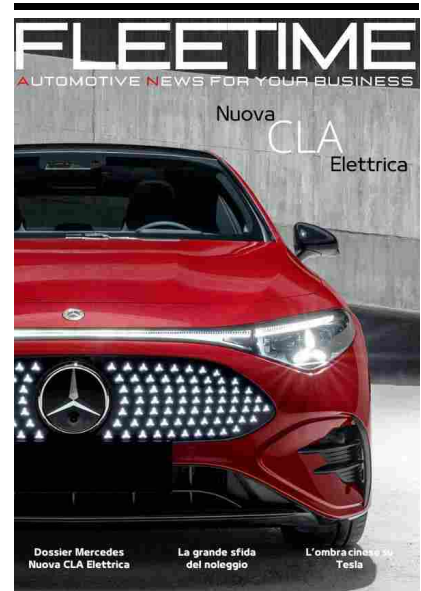


La produzione complessiva scende del 9,4% a maggio 2025, con il comparto autoveicoli a -18,1%. ANFIA sollecita misure a sostegno di offerta e ricerca per rilanciare la competitività.

Industria automotive – Il settore automotive italiano continua a navigare in acque turbolente. A maggio 2025, la produzione dell'industria automotive ha registrato un calo del 9,4% rispetto allo stesso mese del 2024, un dato che, seppur negativo, mostra un contenimento rispetto al ben più marcato -19,8% accumulato nei primi cinque mesi dell'anno. È quanto emerge dagli ultimi dati ISTAT, che delineano un quadro complesso per uno dei pilastri dell'economia manifatturiera italiana.

Un Dettaglio sui Comparti

Fleetime magazine digitale luglio 2025



Search ...

Breaking news

Blocco Auto Euro 5 proroga al 1 ottobre 2026



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Analizzando i singoli settori, la **fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1)** è quella che soffre di più, segnando un **-18,1% a maggio** e un pesante **-26,8%** nel periodo gennaio-maggio 2025. Un dato, quest'ultimo, che trova conferma nelle stime preliminari di ANFIA che indicano una **produzione domestica di sole autovetture pari a circa 22mila unità a maggio 2025, in calo del 30,4%** rispetto all'anno precedente.

Un andamento più eterogeneo si osserva negli altri comparti: la fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) vede un calo marginale del 0,5% nel mese, ma chiude con un +4,5% nel cumulato dei primi cinque mesi. La fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, invece, mostra una lieve crescita del 0,5% a maggio, ma un decremento del 12,6% nel periodo gennaio-maggio.

Contesto Industriale e Fatturato in Flessione

Il trend negativo dell'automotive si inserisce in un contesto più ampio di flessione della produzione industriale italiana complessiva, che a maggio 2025 è calata dello 0,9% (-1,2% nei primi cinque mesi dell'anno). Anche il fatturato dell'industria in senso stretto (escluse le Costruzioni) mostra segnali di debolezza, con un -1,5% nei primi quattro mesi dell'anno.

Specificamente per il settore automotive nel suo complesso, il fatturato ad aprile 2025 ha registrato una **flessione del 12,7%**, trainata da una significativa contrazione della componente interna (-17,9%). Nei primi quattro mesi del 2025, il calo complessivo del fatturato automotive si attesta a -16,3%, con il mercato interno a -20,4% e l'estero a -12,8%. Anche il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori segue un andamento simile, con un -17,4% nel quadrimestre gennaio-aprile 2025.

Industria automotive – l'Appello di ANFIA: "Pubblicare Subito il DPCM sul Fondo Automotive"

Di fronte a questo scenario, la voce delle associazioni di categoria si fa più forte. **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**, sottolinea la necessità di azioni concrete: "L'indice della produzione automotive italiana registra un altro segno meno, ma riduce il calo a -9,4%. In recupero, pur mantenendo una flessione a doppia cifra, anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli, così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori che chiude in lieve crescita, a +0,5%."

Il Direttore Giorda lancia un appello pressante al Governo: "Auspichiamo ora la **pubblicazione, attesa entro l'estate, del DPCM che ripartisce le risorse del fondo automotive** a sostegno dell'offerta per l'adozione di misure in favore degli investimenti produttivi e della ricerca." Un intervento ritenuto cruciale per sostenere la capacità produttiva nazionale e affrontare le sfide della transizione ecologica e digitale.

Giorda evidenzia inoltre la necessità di "prevedere azioni concrete per salvaguardare la competitività delle nostre imprese, in primis per ridurre i costi energetici di produzione che rappresentano il principale gap nei confronti dei competitor sia europei che extraeuropei, quali USA e Cina."

Industria automotive – Export e Bilancia Commerciale

Nel primo trimestre 2025, l'export di autoveicoli dall'Italia (autovetture e veicoli industriali nuovi) ha generato un valore di 4,42 miliardi di Euro, a fronte di importazioni che hanno toccato i 9,37 miliardi di Euro, evidenziando un deficit commerciale nel settore. Gli Stati Uniti

ECO Festival 2025: Mobilità Sostenibile Che Prende Vita a Roma



Euro 7 UE: Cosa Cambia con la Nuova Normativa



Italia in rosso: giugno il mercato dell'auto a -17,4%



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

si confermano il primo mercato di destinazione per l'export di autoveicoli italiani (19,5% del valore), seguiti da Germania (18,7%) e Francia (13,6%). Per quanto riguarda la componentistica automotive, l'export nei primi tre mesi del 2025 si attesta a 6,15 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 1,68 miliardi, a riprova della forte specializzazione e competitività di questo segmento.

Il settore attende con urgenza le misure annunciate per invertire la tendenza negativa e rilanciare una filiera strategica per l'Italia.

Redazionr Fleettime

Fonte press [ANFIA](#)

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

No Comments Yet

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Nome *

Email *

Sito web

Avvertimi via email in caso di risposte al mio commento.

Avvertimi via email alla pubblicazione di un nuovo articolo.

Invia commento

Calo produzione automotive in Italia: a maggio -9,4%, pesa la frenata dell'export

A maggio 2025, l'industria automotive italiana continua a navigare in acque agitate. I numeri pubblicati da ISTAT raccontano una fotografia ancora in chiaroscuro: l'indice della produzione industriale del comparto automotive segna un -9,4% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, mentre il bilancio dei primi cinque mesi dell'anno è ancora più severo: -19,8%. A pesare, è soprattutto il crollo della produzione di autovetture, giù del 30,4% rispetto a maggio 2024, con sole 22mila unità prodotte secondo le stime preliminari di ANFIA. Tuttavia, nel mare della contrazione generalizzata, qualche piccola boa galleggiante si intravede. La produzione di parti e accessori per autoveicoli, ad esempio, registra una lieve crescita dello 0,5% a maggio, pur restando in negativo sul cumulato annuo (-12,6%). Un piccolo segnale, ma importante, in un contesto dove l'intero settore cerca faticosamente di rimettere la prua verso una ripresa. I numeri ISTAT confermano che anche il contesto industriale generale non aiuta: la produzione complessiva dell'industria italiana cala dello 0,9% a maggio, mentre nei primi cinque mesi dell'anno segna -1,2%. Dopo la leggera boccata d'ossigeno di aprile, dunque, si torna in territorio negativo. Il settore automotive, che da sempre rappresenta un termometro importante per l'economia nazionale, appare oggi in affanno. La fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) mostra a maggio un -18,1%, mentre la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (29.2) si mantiene stabile (-0,5%) nel mese e addirittura in leggera crescita (+4,5%) nel periodo gennaio-maggio. Una disomogeneità che racconta un sistema produttivo a due velocità: mentre i numeri delle catene di montaggio soffrono, altri comparti resistono, almeno in parte. Sul fronte del fatturato, i dati più recenti relativi ad aprile 2025 non lasciano molto spazio all'ottimismo. L'intero settore automotive registra una contrazione del 12,7%, frutto di una domanda interna in forte calo (-17,9%) e di una frenata meno accentuata ma comunque significativa dell'export (-8,2%). Sommando i primi quattro mesi dell'anno, la flessione arriva al 16,3%, con un -20,4% sul mercato interno e un -12,8% oltreconfine. È proprio l'export a restituire uno dei pochi elementi positivi dell'analisi: nel primo trimestre 2025, le esportazioni di componentistica automotive raggiungono i 6,15 miliardi di euro, generando un saldo attivo di 1,68 miliardi. Un dato confortante, seppur insufficiente a compensare le difficoltà strutturali del settore. Quanto agli autoveicoli completi, l'export vale 4,42 miliardi contro un import di 9,37: un gap che evidenzia la perdita di centralità della manifattura nazionale nel panorama europeo e globale. Gli Stati Uniti si confermano il principale mercato di destinazione per le vetture italiane, con una quota del 19,5%, seguiti da Germania (18,7%) e Francia (13,6%). Una conferma dell'attrattiva del design e del know-how italiano, che però fatica a tradursi in volumi produttivi all'altezza. La filiera, intanto, resta in attesa della pubblicazione del DPCM che dovrebbe ripartire le risorse del fondo automotive. Un intervento cruciale, secondo ANFIA, per sostenere la produzione, attrarre investimenti e incentivare l'innovazione. Il Direttore Generale Gianmarco Giorda ribadisce l'urgenza di misure concrete per rilanciare il settore, a partire dalla riduzione dei costi energetici, vera zavorra per la competitività delle imprese italiane rispetto a competitor europei ed extraeuropei come Cina e Stati Uniti. In attesa di una vera ripartenza, il quadro generale si mantiene fragile ma non privo di potenziali punti di ripresa. La tenuta di alcuni comparti della filiera, le performance ancora buone dell'export di componenti e le prospettive legate a nuove politiche industriali e incentivi mirati potrebbero segnare l'inizio di un'inversione di tendenza. Perché se è vero che i dati di maggio confermano un calo, è altrettanto vero che la portata della contrazione appare in fase di rallentamento. Un segnale da cogliere, magari con l'aiuto di una strategia industriale coerente, visione di lungo periodo e, finalmente, un sostegno pubblico all'altezza delle sfide globali. Source link



Greenkiesta

11 Luglio 2025

Leva strategica | L'efficienza energetica può aiutare l'automotive a risollevarsi

Lk di Alessandro Brizzi

Le immatricolazioni sono in calo e l'elettrico si diffonde timidamente. In questo scenario di incertezza, esistono diversi interventi – dalle tecniche di evaporazione sottovuoto al riutilizzo dell'energia termica – che possono aiutare le aziende del settore a coniugare competitività ed ecosostenibilità

Europea
il quotidiano sull'Unione europea

Gastronomika
il quotidiano sulla cultura del cibo

LinkiestaClub
sostieni Linkiesta

Linkiesta Store

LinkiestaClub

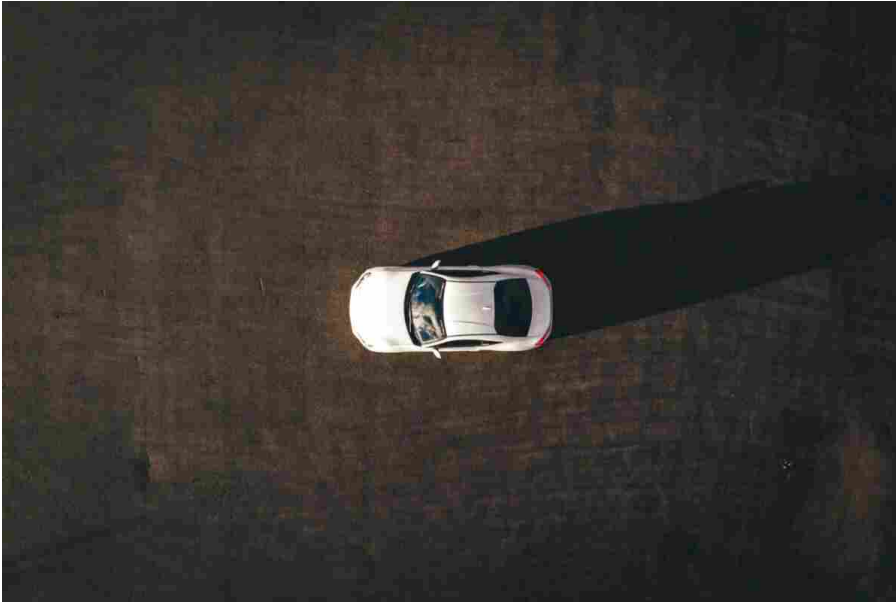
Entra nel Club, sostieni Linkiesta e leggila senza pubblicità.

da
60€
anno

Entra

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Unsplash

L'industria automotive è storicamente uno dei pilastri dell'economia italiana, con oltre 2.100 aziende attive, 170mila addetti e un fatturato che nel 2023 ha superato i cinquantotto miliardi di euro. Eppure, i primi mesi del 2025 restituiscono un quadro in chiaroscuro, segnato da dati contrastanti, pressioni geopolitiche, transizione ecologica e sfide strutturali.

Secondo l'ultimo report di **Anfia**, le immatricolazioni in Italia sono diminuite dello 0,6 per cento nel primo quadrimestre del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024, attestandosi a 583.038 unità. Tuttavia, si registra un importante segnale positivo: le auto elettriche sono aumentate del 79,4 per cento, conquistando una quota di mercato del 5,1 per cento.

Meno incoraggiante il dato sulla produzione nazionale: solo il dodici per cento delle auto immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è stato prodotto sul territorio nazionale, segno di una debolezza strutturale che affligge il comparto manifatturiero interno. Ne è un esempio il Gruppo Stellantis, che pur mantenendo la leadership di mercato (30,6 per cento), ha registrato un calo dell'otto per cento delle immatricolazioni.

In un momento di grande incertezza, arriva una novità rilevante da Bruxelles: il Parlamento europeo ha allentato le regole sulle emissioni di CO₂ per auto e furgoni, modificando una delle misure più rigorose del Green deal. La proposta della Commissione è stata approvata con un'ampia maggioranza e introduce più flessibilità per i costruttori. Cosa cambia? Se in precedenza i produttori dovevano rispettare ogni anno una riduzione del quindici per cento rispetto ai livelli del 2021, ora potranno calcolare la media delle emissioni sul triennio 2025-2027, evitando



LIBRI
Viva Barney

€20.00

Compra



LIBRI
Perché l'Ucraina combatte

€20.00

Compra



MAGAZINE
Linkiesta Magazine 01/25 - Il pianeta che verrà

€15.00

Compra



K
K Volume 10 - Sesso

€20.00

Compra

Più Letti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sanzioni immediate e guadagnando margine per pianificare la transizione.

Dietro questa mossa c'è la consapevolezza di una crisi latente: la diffusione dell'elettrico procede lentamente, la concorrenza cinese avanza e i dazi statunitensi imposti da Donald Trump rischiano di penalizzare ulteriormente l'export europeo. I dati parlano chiaro. Stellantis: ricavi netti in calo del quattordici per cento, a 35,8 miliardi di euro; Mercedes-Benz: vendite giù del 3,6 per cento, ricavi a -5,7 per cento; Volkswagen: di 19,1 miliardi di euro, in calo del quindici per cento rispetto ai 22,5 miliardi dell'anno precedente.

Un quadro talmente incerto da spingere molti marchi a ritirare le stime annuali. La flessibilità concessa dall'Ue rappresenta dunque una boccata d'ossigeno, ma resta da capire se sarà sufficiente a invertire il *trend*.

Accanto alle difficoltà industriali, pesa un altro fattore strategico: la dipendenza europea dalle terre rare, cruciali per la produzione di batterie e componentistica high-tech. L'Unione europea importa quasi la totalità di questi materiali, con la Cina in posizione dominante a livello globale e responsabile del cento per cento delle forniture di terre rare pesanti per l'Ue. Una vulnerabilità che espone l'intero comparto a potenziali crisi di approvvigionamento e a crescenti tensioni geopolitiche.

Per rispondere a questa vulnerabilità, l'Unione ha adottato il Critical raw materials act, entrato in vigore a maggio 2024, che fissa obiettivi ambiziosi da raggiungere entro il 2030: almeno il dieci per cento del consumo annuo di materie prime strategiche dovrà essere estratto all'interno dell'Ue, almeno il quaranta per cento lavorato sul territorio europeo e almeno il venticinque per cento provenire da attività di riciclo.

Nel frattempo, un'altra urgenza emerge con chiarezza: l'automotive è tra i settori più energivori. Secondo l'ultimo rapporto Ispra 414/2025, nel 2023 le industrie manifatturiere e delle costruzioni – comparto in cui rientra anche la produzione automobilistica – hanno contribuito per il tredici per cento alle emissioni totali di gas serra in Italia. A questi dati si sommano le emissioni indirette legate all'uso dei veicoli, che rientrano nel settore dei trasporti, responsabile del 28,3 per cento delle emissioni complessive. Ecco perché l'efficienza energetica si configura come leva strategica per coniugare competitività e sostenibilità.

Le linee produttive dell'automotive – dalla fusione dei metalli alla pirolisi – richiedono un intenso consumo di energia termica ed elettrica, concentrato in particolare nel Nord Italia. L'aumento dei costi energetici e le normative europee (Fit for 55, Csr, Cbam) spingono le imprese a ripensare i propri modelli produttivi. Molte aziende stanno infatti adottando soluzioni di efficienza energetica che consentono di ridurre i consumi – con risparmi oltre il trenta per cento –, contenere i costi e avvicinarsi agli obiettivi climatici.

1

Non grata | Gli Stati Uniti hanno sanzionato Francesca Albanese
di Linkiesta

2

Il dito medio, e la luna | Se mi tocca ancora difendere la libertà di un cafone, giuro che cambio secolo
di Guia Soncini

3

Indietro tutta | Il caso De Luca getta una luce inquietante sugli eredi del Pci
di Francesco Cundari

4

Vuoto di potere | L'idea di uno Stato palestinese è morta, e nessuno vuole dirlo
di Carlo Panella

Tra le tecnologie più diffuse troviamo sistemi per il recupero del calore dai fumi esausti di centrale termica, impiegato per preriscaldare l'acqua utilizzata nei processi industriali, abbattendo così la domanda di energia primaria. Altri interventi riguardano l'installazione di inverter per il controllo di macchine centrifughe quali pompe e ventilatori, che permettono di adeguare la potenza dei macchinari al reale fabbisogno ed interventi di recupero termico sui forni di verniciatura.

Importanti anche le tecniche di evaporazione sottovuoto, che riducono il volume dei reflui industriali, limitando i costi di smaltimento e recuperando energia termica. La manutenzione e ottimizzazione delle linee di distribuzione del vapore, attraverso l'installazione di scaricatori di condensa ad alta efficienza, permette di migliorare il rendimento degli impianti e ridurre le dispersioni.

Un altro ambito spesso sottovalutato è quello dell'aria compressa, che rappresenta in media il dieci-quindici per cento del consumo elettrico di uno stabilimento, e il recupero dei cascami termici da forni per essiccazione e pirolisi: interventi mirati possono garantire notevoli risparmi.

Nonostante l'esistenza di soluzioni tecnologiche mature e tempi di ritorno dell'investimento contenuti, molte aziende italiane - soprattutto tra le Pmi - non hanno ancora avviato un percorso strutturato di efficientamento. Le barriere sono spesso economiche, legate all'accesso al credito e alla priorità data ad altri investimenti, ma anche tecniche, per via dell'assenza di competenze interne, e organizzative, per la mancanza di una figura dedicata alla gestione dell'energia. Tra gli ostacoli principali, il trentacinque per cento delle aziende segnala una scarsa cultura su questi temi, il trentatré per cento i costi elevati delle materie prime, il trenta per cento considera gli investimenti eccessivi, mentre il ventuno per cento lamenta la mancanza di incentivi.

Eppure, qualcosa si muove: secondo l'Osservatorio CleanTech 2024 promosso da Innovatec e Circularity, il sessantaquattro per cento delle Pmi e grandi imprese italiane ha effettuato investimenti in sostenibilità. Di questi investimenti, ben il sessantotto per cento si è concentrato su interventi di efficientamento energetico. L'adozione di un piano di sostenibilità si sta inoltre diffondendo sempre più: il settantacinque per cento delle aziende dichiara che i principali stakeholder a richiederlo sono i clienti, consumatori e acquirenti.

In questo scenario, il ruolo delle politiche industriali e degli incentivi pubblici sarà decisivo per accompagnare le imprese nel percorso di transizione, così come lo sarà la capacità degli operatori di filiera di collaborare in ottica sistemica. Il quadro che emerge è quello di un settore sotto pressione, stretto tra competitività globale, vincoli normativi, transizione ecologica e crisi energetica. Tuttavia, proprio in

questa complessità si annidano le leve del rilancio: l'efficienza energetica, se integrata in una visione strategica, può tradursi in risparmio, innovazione e vantaggio competitivo.

Servono però strumenti adeguati, accesso al credito, competenze specifiche e una governance che metta la sostenibilità al centro delle strategie industriali. L'obiettivo non è solo ridurre i consumi o migliorare le performance ambientali, ma anche rendere il comparto più competitivo e resiliente, in grado di affrontare con efficacia le sfide del mercato.

*Alessandro Brizzi è General Manager di [Renovis](#)

Condividi:



automotive

energia



Correlati



10 LUGLIO 2025

Il grande stallo | Il governo Meloni non ha una politica industriale, e si vede

di Mario Lavia



8 LUGLIO 2025

Gigante buono | L'Ue tratta i dazi con i guanti bianchi mentre Trump indossa i guantoni

di Linkiesta



29 APRILE 2025

Piccole miniere | Il riciclo delle auto fuori uso è una priorità ambientale ed economica

di Giuliano Maddalena

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

Produzione automotive -9%, **ANFIA**: “servono azioni concrete”



Bilancio produzione automotive: maggio 2025
segna ancora una contrazione, ma si
intravedono timidi segnali di assestamento

di Redazione 11 Luglio 2025 - 08:48

Il **settore automotive italiano** continua a registrare
flessioni secondo i **dati ISTAT elaborati e diffusi da**



Lynk & Co: “così innoviamo
l’Aftersales e la mobilità
condivisa”

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA, a maggio 2025 la **produzione** complessiva dell'industria automotive registra una **flessione del 9,4%** rispetto allo stesso mese del 2024. Una contrazione che evidenzia – secondo l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica – un rallentamento nel ritmo del calo rispetto ai mesi precedenti. Il complessivo dei **primi cinque mesi dell'anno** si attesta invece a **-19,8%**, confermando la persistenza delle difficoltà che da tempo affliggono l'intera filiera produttiva.

ANDAMENTO NEI COMPARTI PRODUTTIVI INDUSTRIALI AUTOMOTIVE

L'analisi dei **principali comparti** [che emerge nel rapporto ANFIA](#) restituisce un quadro articolato, con andamenti differenziati:

Il segmento della **fabbricazione di autoveicoli (Ateco 29.1)** continua a rappresentare l'area di maggiore sofferenza, con un calo della produzione pari al **-18,1% su base annua a maggio** e una contrazione del **26,8% nel periodo gennaio-maggio**. Un dato influenzato pesantemente, come evidenzia **ANFIA**, dal drastico calo della **produzione domestica di autovetture**, stimata in **circa 22.000 unità a maggio**, ovvero **-30,4% rispetto allo stesso mese del 2024**.

Al contrario, il comparto della **fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (Ateco 29.2)** mostra una maggiore stabilità, registrando una **lievissima flessione dello 0,5% nel mese di maggio**, e una **crescita del 4,5% nel cumulo dei primi cinque mesi**.

Anche la **produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori** segna una lieve inversione di tendenza con un **+0,5% a maggio**, pur chiudendo il periodo gennaio-maggio con un calo complessivo del **12,6%**. **Clicca l'immagine sotto per vederla a tutta larghezza.**



Polizza furto e incendio: quanto incide sul costo dell'assicurazione auto?



Produzione automotive -9%, ANFIA: "servono azioni concrete"



Sciopero trasporti luglio 2025: gli stop di bus, treni e aerei



DOMANDA INTERNA DEL MERCATO AUTOMOTIVE DEBOLE

Il rallentamento della produzione automotive si inserisce in un contesto più ampio di **debolezza industriale nazionale**. A maggio 2025, l'indice generale della produzione industriale italiana ha segnato un **calo dello 0,9% su base annua**, portando il bilancio dei primi cinque mesi a **-1,2%**. I dati di **fatturato** aggiornati **ad aprile** (ultimo mese disponibile) evidenziano una sostanziale stagnazione, con un **+0,1% congiunturale**, sostenuto da una leggera ripresa del mercato interno (+0,4%) e una flessione nei mercati esteri (-0,4%).

Il commento del **Direttore Generale di ANFIA, Gianmarco Giorda**, sottolinea come, seppur in territorio negativo, alcuni indicatori suggeriscano un tentativo di assestamento. *“Auspichiamo ora la pubblicazione, attesa entro l'estate, del **DPCM che ripartisce le risorse del fondo automotive** a sostegno dell'offerta per l'adozione di **misure in favore degli investimenti produttivi e della ricerca**. Per affrontare le criticità dello scenario attuale, è inoltre importante **prevedere azioni concrete per salvaguardare la competitività delle nostre imprese**, in primis per ridurre i costi energetici di produzione che rappresentano il principale gap nei confronti dei competitor sia europei che extraeuropei, quali USA e Cina”.*

EXPORT AUTOMOTIVE, FATTURATO E PROSPETTIVE PER LA SECONDA METÀ DELL'ANNO

Sul fronte del commercio estero, i dati del primo trimestre 2025 indicano una bilancia commerciale negativa per gli autoveicoli, con un **export pari a 4,42 miliardi di euro** e un **import di 9,37 miliardi**, mentre **gli Stati Uniti si confermano primo mercato di sbocco**, seguiti da Germania e Francia. Più positiva la dinamica dell'**export di componentistica**, che **vale 6,15 miliardi di euro** e segna un saldo attivo di 1,68 miliardi, testimoniando la resilienza del settore.

I dati di fatturato continuano però a restituire un quadro critico: ad aprile 2025, il **fatturato dell'intero comparto automotive** è calato del **12,7%**, con una contrazione interna marcata (-17,9%) e una estera più contenuta (-8,2%). Particolarmente penalizzato il segmento dei **componenti e accessori**, che chiude il primo quadrimestre con un **calo del 17,4%**. In attesa dei provvedimenti governativi annunciati, l'industria automotive italiana si trova dunque a un bivio: affrontare le criticità strutturali o rischiare di perdere ulteriore terreno nel confronto competitivo internazionale.

Share on:     

#PRODUZIONE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Dazi Usa, Italia in bilico: a rischio le 2.500 imprese di componentistica auto

Ormai è imminente la formalizzazione delle tariffe sulle vetture europee, ma il nostro Paese pagherà un prezzo doppio: abbiamo aziende che lavorano soprattutto per i costruttori tedeschi Gianluigi Giannetti L'Italia dell'auto è in bilico da 90 giorni, quelli della "sospensione concessa" dal presidente Donald Trump al programma di dazi introdotti il 2 aprile, che comunque si sommano a quelli reciproci del 10% per tutte le merci e per tutti i Paesi. La scadenza utile è quella del 1° agosto, data entro la quale l'amministrazione di Washington ha previsto di sciogliere le riserve, al termine di un periodo di negoziati con l'Unione europea. Bruxelles, dal canto suo, il 9 aprile ha comunque risposto introducendo dazi del 10% e del 25% su una serie di prodotti statunitensi, sospendendone poi l'entrata in vigore. "Non siamo ingenui, sappiamo che il rapporto con gli Stati Uniti potrebbe non tornare a quello di una volta" ha ribadito la presidente della Commissione von der Leyen, senza però fornire indicazioni precise sullo stato di una trattativa che si presta allo scenario peggiore, cioè veder applicata una tariffa del 25% su ogni vettura prodotta in Europa e importata negli States. Nel 2024 l'Europa ha esportato negli States auto per un valore di 38,9 miliardi di euro. Il panorama, visto dall'Italia, diventa però ancora più complesso e preoccupante. **Colpo indiretto** — Secondo le cifre fornite da **Anifa**, 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, ed è già colpito da dazi all'importazione al 25%, anche se attenuati da un meccanismo di rimborsi che permette ai costruttori Usa di non essere danneggiati. Tutto questo rappresenta però solo l'aspetto formale della vicenda. Le aziende di componentistica italiane hanno infatti 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. **Rischio trasloco** — Secondo un recente rapporto di Jato Dynamics, se nel 2024 negli Stati Uniti sono stati venduti 16,1 milioni di veicoli leggeri, circa 6,3 milioni sono stati importati da Paesi ora soggetti ai dazi. Esiste dunque un rischio evidente di spopolamento del mercato americano. Nell'incertezza sulla decisione finale del presidente Donald Trump circolano ipotesi molto accreditate che vedono come referente dell'amministrazione Usa non Bruxelles, ma bensì le case automobilistiche europee. La formula a loro offerta potrebbe essere quella di uno sconto tariffario che compenserebbe in tutto il dazio al 25%, ma a favore solo delle aziende che si impegnino a spostare la produzione di vetture sul territorio Usa, favorendo così fin da subito i gruppi tedeschi già presenti con le loro fabbriche. Dall'esenzione resterebbe però esclusa la fornitura di componentistica in arrivo dall'Europa, ancora sottoposta a dazio, in modo da stimolare il trasferimento anche di quel settore di produzione negli States. Opportunità quest'ultima che per l'industria italiana rappresenta l'ennesimo preoccupante orizzonte

[Dazi Usa, Italia in bilico: a rischio le 2.500 imprese di componentistica auto]

La strategia

I big del Made in Italy
«Così il mercato Usa
ci sta tagliando fuori»

Roberta Amoruso



Le eccellenze italiane: così gli Usa ci tagliano fuori. *A pag. 6*

Gli effetti sulle imprese

Le eccellenze italiane: gli Usa ci tagliano fuori

► Con nuovi dazi del 30 per cento e svalutazione del dollaro i prodotti Ue non sarebbero più competitivi per gli americani

È molto probabile che alla fine della trattativa con la Ue avremo liquidato l'annuncio di dazi al 30% come l'ennesima "sparata" di Donald Trump, dicono le imprese in queste ore a bassa voce. Dietro gli allarmi sulla stangata «inaccettabile» e i numeri drammatici dei possibili danni snocciolati uno a uno dai settori più esposti all'export Usa - dai macchinari alla farmaceutica, dall'alimentare all'agroalimentare, dall'auto ai metalli di base - c'è infatti la speranza della trattativa Ue. E che quindi si arriverà alla fine a dazi accettabili, magari accompagnati da compensazioni Ue. Perché far pagare una tassa così alta sui macchinari pieni di tecnologia made in Italy, sulla componentistica o sulle piastrelle artigianali italiane, significa dare un taglio secco alle esportazioni verso gli Stati Uniti. Tagliare di fatto fuori dal mercato Usa migliaia di imprese. E

tra queste soprattutto le Pmi che mai riuscirebbero, anche volendo, aprire una fabbrica negli States. Possono resistere prodotti di alta qualità, come il Grana Padano, che pure rischia di essere pagato 10 dollari in più al chilo, ma il calo generale delle vendite in territorio americano sarebbe inevitabile. Senza contare la tassa occulta già in vigore con la svalutazione del dollaro che sta già erodendo i margini delle aziende. Tra gli effetti a catena, c'è poi la nuova pressione da arginare di prodotti in arrivo da altri Paesi come Cina e India, a loro volta danneggiati da Trump. Certo, la qualità italiana è un'altra cosa. Ma questo non cancella le stime. L'Italia può pagare fino a 35 miliardi di export per la Cgia di Mestre. Mentre proiettando la simulazione fatta dal Centro studi di Confindustria sul 10% al 30% si arriva a circa 50 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MACCHINARI

Tra cambio e tariffe impatto elevato costi fino a 10 miliardi

Macchinari, macchine utensili speciali e delle automazioni per l'industria, rappresenta un mercato in cui l'Italia può contare su un particolare vantaggio competitivo verso gli Usa. E non a caso quello americano costituisce per le nostre imprese il primo mercato di sbocco, avendo ormai

superato nei volumi la Cina e la Germania. Ebbene è su questo comparto che pesano i rischi maggiori. Il Centro studi di Confindustria aveva ipotizzato un impatto da 3,3 miliardi, in caso di dazi al 10% unito alla svalutazione del

dollaro. Questo vuol dire che il fardello può sfiorare i 10 miliardi con un possibile dazio triplicato rispetto al 10%. Attenzione, dicono le imprese: non esiste una concorrenza locale tecnologicamente al nostro livello. Portiamo Oltreoceano macchinari e innovazione di cui l'industria Usa ha bisogno. Come possa farne a meno è tutto da vedere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MA GLI STATI UNITI DIPENDONO DALLA NOSTRA TECNOLOGIA, SAREBBE DIFFICILE SOSTITUIRLA

AUTOMOTIVE

La componentistica e l'asse con la Germania che ora fa paura

I numeri parlano chiaro. Nel 2024 l'Europa ha esportato verso gli Usa un valore pari a circa 39 miliardi. Ma nella partita dei dazi rischia di fare la sua parte anche l'Italia, visto che stando ai dati Anfia il nostro Paese esporta direttamente verso gli Stati Uniti oltre 4 miliardi in vetture e componenti. Cifre che descrivono una bilancia

commerciale attiva per 3 miliardi grazie alla presenza di Stellantis che opera anche negli Usa. Il mercato della componentistica diretta ammonta a 1,2 miliardi ed è già colpito da dazi all'importazione al 25%, anche se

attenuati da un meccanismo di rimborsi che permette ai costruttori Usa di limitare i danni. Di fatto, però, la componentistica italiana fa riferimento al mercato dell'auto tedesco, primo destinatario delle forniture. L'export totale del settore vale 25 miliardi. E secondo su 16 milioni di veicoli leggeri venduti in Usa, circa 6 milioni sono stati importati da paesi ora soggetti a dazi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CIRCA 6 MILIONI DI AUTO VENDUTE IN USA PROVENGONO DA PAESI SOGGETTI ALLE TARIFFE DI TRUMP

FARMACEUTICA

Le aziende studiano le contromisure: più produzione in loco

Dazi al 30% sui prodotti venduti in Usa dal 1° agosto «potrebbero pesare per oltre 4 miliardi per il settore farmaceutico italiano, considerando la svalutazione attuale del dollaro». La stima è del presidente di Farindustria, Marcello Cattani, che però rimane fiducioso rispetto al lavoro diplomatico

dell'Ue e del governo italiano: «Siamo convinti che la negoziazione del commissario Maros Sefcovic arriverà ad un risultato positivo rispetto a smentite e annunci, che abbiamo registrato in questi mesi arrivare dagli Usa». I prodotti

farmaceutici rappresentano la principale voce dell'export Ue verso gli Stati Uniti, pari al 22,5% del totale nel 2024. Alcune aziende per la verità hanno già negli anni scorsi iniziato a rafforzare la produzione in Usa, mentre chiedono all'Ue una semplificazione delle regole per restare competitive in un contesto sempre più instabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COSTI STIMATI PER 4 MILIARDI SPINGONO LE IMPRESE A DELOCALIZZARE OLTREOCEANO

AGROALIMENTARE

Rincari oltre il 40% per i formaggi Impatti anche in Italia

L'agroalimentare può essere tra i più colpiti, soprattutto italiano e francese. Coldiretti parla di una "mazzata" per il Made in Italy: con i nuovi dazi, i rincari arriverebbero al 45% per i formaggi, al 35% per i vini e al 42% per conserve e marmellate. Anche la viticoltura francese lancia l'allarme:

gli Usa sono il primo mercato estero, con esportazioni per 3,8 miliardi nel 2024. Secondo una stima Coldiretti i dazi al 30% sui prodotti europei potrebbero costare alle famiglie statunitensi e all'agroalimentare italiano oltre 2,3

miliardi di euro. Al danno immediato in termini di un probabile calo delle esportazioni andrebbe ad aggiungersi alla mancata crescita, con il cibo Made in Italy in Usa che quest'anno puntava a superare i 9 miliardi. Il Codans vede però un aumento indiretto dei prezzi anche per le famiglie italiane con un conto da 4,23 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I CONSUMATORI NAZIONALI POTREBBERO FINIRE PER PAGARE CON PREZZI PIU ALTI I MANCATI MARGINI DEL SETTORE

Le eccellenze italiane: gli Usa ci tagliano fuori

► Con nuovi dazi del 30 per cento e svalutazione del dollaro i prodotti Ue non sarebbero più competitivi per gli americani

È molto probabile che alla fine della trattativa con la Ue avremo liquidato l'annuncio di dazi al 30% come l'ennesima "sparata" di Donald Trump, dicono le imprese in queste ore a bassa voce. Dietro gli allarmi sulla stangata «inaccettabile» e i numeri drammatici dei possibili danni snocciolati uno a uno dai settori più esposti all'export Usa - dai macchinari alla farmaceutica, dall'alimentare all'agroalimentare, dall'auto ai metalli di base - c'è infatti la speranza della trattativa Ue. E che quindi si arriverà alla fine a dazi accettabili, magari accompagnati da compensazioni Ue. Perché far pagare una tassa così alta sui macchinari pieni di tecnologia made in Italy, sulla componentistica o sulle piastrelle artigianali italiane, significa dare un taglio secco alle esportazioni verso gli Stati Uniti. Tagliare di fatto fuori dal mercato Usa migliaia di imprese. E tra queste soprattutto le Pmi che mai riuscirebbero, anche volendo, aprire una fabbrica negli States. Possono resistere prodotti di alta qualità, come il Grana Padano, che pure rischia di essere pagato 10 dollari in più al chilo, ma il calo generale delle vendite in territorio americano sarebbe inevitabile. Senza contare la tassa occulta già in vigore con la svalutazione del dollaro che sta già erodendo i margini delle aziende. Tra gli effetti a catena, c'è poi la nuova pressione da arginare di prodotti in arrivo da altri Paesi come Cina e India, a loro volta danneggiati da Trump. Certo, la qualità italiana è un'altra cosa. Ma questo non cancella le stime. L'Italia può pagare fino a 35 miliardi di export per la Cgia di Mestre. Mentre proiettando la simulazione fatta dal Centro studi di Confindustria sul 10% al 30% si arriva a circa 50 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MACCHINARI

Tra cambio e tariffe impatto elevato costi fino a 10 miliardi

Macchinari, macchine utensili speciali e delle automazioni per l'industria, rappresenta un mercato in cui l'Italia può contare su un particolare vantaggio competitivo verso gli Usa. E non a caso quello americano costituisce per le nostre imprese il primo mercato di sbocco, avendo ormai superato nei volumi la Cina e la Germania.

Ebbene è su questo comparto che pesano i rischi maggiori. Il Centro studi di Confindustria aveva ipotizzato un impatto da 3,3 miliardi, in caso di dazi al 10%

unito alla svalutazione del dollaro. Questo vuol dire che il fardello può sfiorare i 10 miliardi con un possibile dazio triplicato rispetto al 10%. Attenzione, dicono le imprese: non esiste una concorrenza locale tecnologicamente al nostro livello. Portiamo Oltreoceano macchinari e innovazione di cui l'industria Usa ha bisogno. Come possa farne a meno è tutto da vedere.

**MA GLI STATI UNITI
DIPENDONO
DALLA NOSTRA
TECNOLOGIA,
SAREBBE DIFFICILE
SOSTITUIRLA**

AUTOMOTIVE

La componentistica e l'asse con la Germania che ora fa paura

I numeri parlano chiaro. Nel 2024 l'Europa ha esportato verso gli Usa un valore pari a circa 39 miliardi. Ma nella partita dei dazi rischia di fare la sua parte anche l'Italia, visto che stando ai dati [Anfia](#) il nostro Paese esporta direttamente verso gli Stati Uniti oltre 4 miliardi in vetture e componenti. Cifre che descrivono una bilancia commerciale attiva per 3 miliardi grazie alla presenza di Stellantis che opera anche negli Usa. Il mercato della componentistica diretta ammonta a 1,2 miliardi ed è già colpito da dazi all'importazione al 25%, anche se

attenuati da un meccanismo di rimborsi che permette ai costruttori Usa di limitare i danni. Di fatto, però, la componentistica italiana fa riferimento al mercato dell'auto tedesco, primo destinatario delle forniture. L'export totale del settore vale 25 miliardi. E secondo su 16 milioni di veicoli leggeri venduti in Usa, circa 6 milioni sono stati importati da paesi ora soggetti a dazi.

**CIRCA 6 MILIONI
DI AUTO VENDUTE
IN USA PROVENGONO
DA PAESI
SOGGETTI ALLE
TARIFFE DI TRUMP**

FAMACEUTICA

Le aziende studiano le contromisure: più produzione in loco

Dazi al 30% sui prodotti venduti in Usa dal 1° agosto «potrebbero pesare per oltre 4 miliardi per il settore farmaceutico italiano, considerando la svalutazione attuale del dollaro». La stima è del presidente di Farminindustria, Marcello Cattani, che però rimane fiducioso rispetto al lavoro diplomatico dell'Ue e del governo italiano: «Siamo

convinti che la negoziazione del commissario Maros Sefcovic arriverà ad un risultato positivo rispetto a smentite e annunci, che abbiamo registrato in

questi mesi arrivare dagli Usa». I prodotti farmaceutici rappresentano la principale voce dell'export Ue verso gli Stati Uniti, pari al 22,5% del totale nel 2024. Alcune aziende per la verità hanno già negli anni scorsi iniziato a rafforzare la produzione in Usa, mentre chiedono all'Ue una semplificazione delle regole per restare competitive in un contesto sempre più instabile.

COSTI STIMATI PER 4 MILIARDI SPINGONO LE DITTE A DELOCALIZZARE OLTROCEANO

AGROALIMENTARE

Rincari oltre il 40% per i formaggi. Impatti anche in Italia

L'agroalimentare può essere tra i più colpiti, soprattutto italiano e francese. Coldiretti parla di una "mazzata" per il Made in Italy: con i nuovi dazi, i rincari arriverebbero al 45% per i formaggi, al 35% per i vini e al 42% per conserve e marmellate. Anche la viticoltura francese lancia l'allarme: gli Usa sono il primo mercato estero, con esportazioni per 3,8 miliardi nel 2024. Secondo una stima Coldiretti i dazi al 30% sui prodotti europei potrebbero costare alle famiglie statunitensi e all'agroalimentare italiano oltre 2,3 miliardi di euro. Al danno immediato in termini di un probabile calo delle esportazioni andrebbe ad aggiungersi alla mancata crescita, con il cibo Made in Italy in Usa che quest'anno puntava a superare i 9 miliardi. Il Codans vede però un aumento indiretto dei prezzi anche per le famiglie italiane con un conto da 4,23 miliardi.

I CONSUMATORI NAZIONALI POTREBBERO FINIRE PER PAGARE CON PREZZI PIÙ ALTI I MANCATI MARGINI DEL SETTORE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Soluzioni digitali
per mezzi professionali



Sbarco in Quota dalle PLE dopo la revisione della EN 280

Incontro durante il GIS 2025 - venerdì 26 settembre ore 11



Sbarco in Quota dalle PLE dopo la revisione della EN 280

26/09/2025 11.00 - 13.00 // Riunione



Convegno a Piacenza venerdì 26 settembre dalle ore 11:00 alle ore 13:00 durante la fiera GIS



Assodimi/Assonolo e [ANFIA](#) organizzano il convegno *Sbarco in Quota dalle PLE dopo la revisione della EN 280* in programma a Piacenza venerdì 26 settembre dalle ore 11:00 alle ore 13:00 durante la fiera GIS, Giornate Italiane del Sollevamento.

Il convegno è organizzato da Assodimi/Assonolo, associazione in rappresentanza del noleggio di beni strumentali, e [ANFIA](#), Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

Lo sbarco in quota è uno dei temi di maggior rilievo nell'ambito del sollevamento di persone in quota rappresentando la pratica più rischiosa per gli utilizzatori, che ne fanno sempre più richiesta pur essendo ad oggi non perfettamente normata e permessa solo in determinate condizioni.

L'obiettivo del convegno è quello di far confrontare gli attori del comparto per determinare una linea comune incentrata sulla sicurezza e su come gestire lo sbarco in quota largamente richiesto dagli utilizzatori.

[ISCRIVITI CLICCANDO QUI](#)

Ricerca materiale, articoli, normativa

EVENTO

26/09/2025 11.00 - 13.00

Vuoi sponsorizzare?

Elenco Iscritti

NOTIZIE



Sbarco in Quota dalle PLE dopo la revisione della EN 280
Incontro durante il GIS 2025 - venerdì 26 settembre ore 11

Sbarco in Quota dalle PLE dopo la revisione della EN 280

14/07/2025

Convegno a Piacenza venerdì 26 settembre dalle ore 11:00 alle ore 13:00 durante la fiera GIS

NOTIZIE

[Vai al contenuto](#)

ACCEDI

CONFINDUSTRIA CASERTA
Unione degli Industriali della Provincia

Articolo

ANFIA: Comunicato e Focus Produzione settore automotive MAGGIO 202 ...

14 Luglio 2025



Comunicato Stampa e il Focus di approfondimento relativo alla **produzione industriale del settore automotive a Maggio 2025** (gli indici di fatturato sono aggiornati ad aprile 2025).

Inoltre, è disponibile il **Focus di approfondimento**, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, che analizza nel dettaglio l'andamento e la struttura del **mercato auto italiano a Giugno 2025**: <https://www.anfia.it/it/attivita/studi-e-statistiche/focus-dossier-pubblicazioni/immatricolazioni/italia/focus-italia-mercato-autovetture-giugno-2025>

Eventi in programma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Flotte & finanza

Mercato auto europeo, a maggio +1,9%



ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito ha diffuso i dati riguardanti il mese di **maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.113.194 unità, l'1,9% in più rispetto a maggio 2024.**

"A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%) – ha commentato **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA.** Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), più lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%). Nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotive europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica, atteso a breve visto che la clausola di revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO₂ per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025. Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la sovracapacità produttiva ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di nuovi investimenti esteri, il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di rinnovo del parco veicolare, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa".

Nell'**area UE+EFTA+UK**, dal punto di vista delle alimentazioni, a maggio risultano in crescita sia le auto BEV (+27,2%, con il 17,4% di quota) sia le ibride tradizionali (+14,2%, con il 34,1% di quota) e le ibride plug-in (+46,1% con il 9,7% di quota). **Nel complesso, sono state**

immatricolate 680.790 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 61,2% del mercato.

Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 27,1% di quota. In Italia, i volumi totalizzati a maggio 2025 si attestano a 139.484 unità (-0,1%). Nei primi cinque mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 722.704 unità, con un calo dello 0,5% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Secondo i dati ISTAT, a maggio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,1% su base mensile e un aumento dell'1,6% su maggio 2024 (da +1,9% del mese precedente). Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono maggio in calo del 19,5%, con una quota di mercato del 25,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-28,6% su maggio 2024), con una market share del 10,3%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 15,4% (26,6% di quota) e continua anche il trend negativo delle auto diesel (-31,7% e 10,1% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 54,8% del mercato di maggio, mentre, nel cumulato hanno una quota del 54,3%, con volumi in aumento sia nel mese (+17,1%) che nel cumulato (+20,2%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano dell'8,7% nel mese, con una quota di mercato del 43,5%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 13,8%, con una market share del 44,3%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 66,1% nel mese (quota di mercato: 11,4%) e del 60,9% nel cumulato (con una market share al 10%).

La **Spagna** totalizza 112.820 immatricolazioni a maggio 2025, il 18,6% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi cinque mesi del 2025, il mercato risulta in crescita del 13,6%, con 490.711 unità immatricolate.

In **Francia**, a maggio 2025, si registrano 123.918 nuove immatricolazioni, in calo del 12,3% rispetto a maggio 2024. A gennaio-maggio 2025, le immatricolazioni si attestano a 672.699, con una flessione tendenziale dell'8,2%.

Nel **mercato tedesco** sono state immatricolate a maggio 239.297 unità, in lieve crescita (+1,2%). Nei primi cinque mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 1.146.596, con una variazione negativa del 2,4% rispetto a gennaio-maggio 2024.

Il **mercato inglese**, infine, a maggio totalizza 150.070 nuove autovetture immatricolate, con un rialzo dell'1,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi cinque mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 850.903 unità, il 2,8% in più rispetto a gennaio-maggio 2024.



Le eccellenze italiane: gli Usa ci

di Roberta Amoruso

4 Minuti di Lettura

lunedì 14 luglio 2025, 05:45



Articolo riservato agli abbonati premium

E' molto probabile che alla fine della trattativa con la Ue avremo liquidato l'annuncio di dazi al 30% come l'ennesima "sparata" di Donald Trump, dicono le imprese in queste ore a bassa voce. Dietro gli allarmi sulla stangata «inaccettabile» e i numeri drammatici dei possibili danni snocciolati uno a uno dai settori più esposti all'export Usa - dai macchinari alla farmaceutica, dall'alimentare all'agroalimentare, dall'auto ai metalli di base - c'è infatti la speranza della trattativa Ue. E che quindi si arriverà alla fine a dazi accettabili, magari accompagnati da compensazioni Ue. Perché far pagare una tassa così alta sui macchinari pieni di tecnologia made in Italy, sulla componentistica o sulle piastrelle artigianali italiane, significa dare un taglio secco alle esportazioni verso gli Stati Uniti. Tagliare di fatto fuori dal mercato Usa migliaia di imprese. E tra queste soprattutto le Pmi che mai riuscirebbero, anche volendo, aprire una fabbrica negli States. Possono resistere prodotti di alta qualità, come il Grana Padano, che pure rischia di essere pagato 10 dollari in più al chilo, ma il calo generale delle vendite in territorio americano sarebbe inevitabile. Senza contare la tassa occulta già in vigore con la svalutazione del dollaro che sta già erodendo i margini delle aziende. Tra gli effetti a catena, c'è poi la nuova pressione da arginare di prodotti in arrivo da altri Paesi come Cina e India, a loro volta danneggiati da Trump. Certo, la qualità italiana è un'altra cosa. Ma questo non cancella le stime. L'Italia può pagare fino a 35 miliardi di export per la Cgia di Mestre. Mentre proiettando la simulazione fatta dal Centro studi di Confindustria sul 10% al 30% si arriva a circa 50 miliardi.

adv

I MACCHINARI

Macchinari, macchine utensili speciali e delle automazioni per l'industria, rappresenta un mercato in cui l'Italia può contare su un particolare vantaggio competitivo verso gli Usa. E non a caso quello americano costituisce per le nostre imprese il primo mercato di sbocco, avendo ormai superato nei volumi la Cina e la Germania. Ebbene è su questo comparto che pesano i rischi maggiori. Il Centro studi di Confindustria aveva ipotizzato un impatto da 3,3 miliardi, in caso di dazi al 10% unito alla svalutazione del dollaro. Questo vuol dire che il fardello può sfiorare i 10 miliardi con un possibile dazio triplicato rispetto al 10%. Attenzione, dicono le imprese: non esiste una concorrenza locale tecnologicamente al nostro livello. Portiamo Oltreoceano macchinari e innovazione di cui l'industria Usa ha bisogno. Come possa farne a meno è tutto da vedere.

L'AUTOMOTIVE

I numeri parlano chiaro. Nel 2024 l'Europa ha esportato verso gli Usa un valore pari a circa 39 miliardi. Ma nella partita dei dazi rischia di fare la sua parte anche l'Italia, visto che stando ai dati [Anfia](#) il nostro Paese esporta direttamente verso gli Stati Uniti oltre 4 miliardi in vetture e componenti. Cifre che descrivono una bilancia commerciale attiva per 3 miliardi grazie alla presenza di Stellantis che opera anche negli Usa. Il mercato della componentistica diretta ammonta a 1,2 miliardi ed è già colpito da dazi all'importazione al 25%, anche se attenuati da un meccanismo di rimborsi che permette ai costruttori Usa di limitare i danni. Di fatto, però, la componentistica italiana fa riferimento al mercato dell'auto tedesco, primo destinatario delle forniture. L'export totale del settore vale 25 miliardi. E secondo su 16 milioni di veicoli leggeri venduti in Usa, circa 6 milioni sono stati importati da paesi ora soggetti a dazi.

L'AGRICOLTURA

L'agroalimentare può essere tra i più colpiti, soprattutto italiano e francese. Coldiretti parla di una "mazzata" per il Made in Italy: con i nuovi dazi, i rincari arriverebbero al 45% per i formaggi, al 35% per i vini e al 42% per conserve e marmellate. Anche la viticoltura francese lancia l'allarme: gli Usa sono il primo mercato estero, con esportazioni per 3,8 miliardi nel 2024. Secondo una stima Coldiretti i dazi al 30% sui prodotti europei potrebbero costare alle famiglie statunitensi e all'agroalimentare italiano oltre 2,3 miliardi di euro. Al danno immediato in termini di un probabile calo delle esportazioni andrebbe ad aggiungersi alla mancata crescita, con il cibo Made in Italy in Usa che quest'anno puntava a superare i 9 miliardi. Il Codans vede però un aumento indiretto dei prezzi anche per le famiglie italiane con un conto da 4,23 miliardi.

Dazi al 30% sui prodotti venduti in Usa dal 1° agosto «potrebbero pesare per oltre 4 miliardi per il settore farmaceutico italiano, considerando la svalutazione attuale del dollaro». La stima è del presidente di Farindustria, Marcello Cattani, che però rimane fiducioso rispetto al lavoro diplomatico dell'Ue e del governo italiano: «Siamo convinti che la negoziazione del commissario Maros Sefcovic arriverà ad un risultato positivo rispetto a smentite e annunci, che abbiamo registrato in questi mesi arrivare dagli Usa». I prodotti farmaceutici rappresentano la principale voce dell'export Ue verso gli Stati Uniti, pari al 22,5% del totale nel 2024. Alcune aziende per la verità hanno già negli anni scorsi iniziato a rafforzare la produzione in Usa, mentre chiedono all'Ue una semplificazione delle regole per restare competitive in un contesto sempre più instabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter

Leggi la Digital Edition

Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Attualità

Attualità

I NUMERI HANNO SUCCESSO AL ONE DAY TRUCK&LOGISTICS

14 Luglio 2025



Successo di pubblico e contenuti per l'undicesima edizione di One Day Truck&Logistics, l'evento annuale promosso da DBInformation, con la rivista Parts Truck, e FIAP

Successo di pubblico e contenuti per l'undicesima edizione di One Day Truck&Logistics, l'evento annuale promosso da DBInformation, con la rivista Parts Truck, e FIAP – Federazione Italiana Autotrasportatori Professionali, che quest'anno ha superato quota 400 partecipanti tra imprenditori, manager, operatori della logistica e rappresentanti della filiera estesa del truck.



PARTS

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

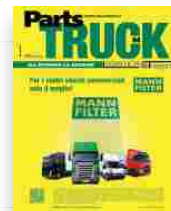
[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il tema scelto per il 2025, "I numeri che guidano la filiera", ha posto al centro della giornata l'importanza strategica dei dati nella trasformazione del settore truck, inteso sempre più come un ecosistema esteso, dinamico e interconnesso.

A introdurre i lavori è stata Maria Ranieri, Direttore Automotive DBInformation, che ha tracciato il fil rouge della giornata, evidenziando come la lettura e l'interpretazione dei numeri siano oggi "strumenti fondamentali per comprendere le evoluzioni del mercato, pianificare investimenti e orientare politiche efficaci".

Tre relazioni di altissimo livello hanno dato spessore ai contenuti: Gianluca Di Loreto, Partner Bain&Company, ha aperto i lavori con un'analisi sul corretto dimensionamento delle aziende per sostenere la crescita futura. Nel pomeriggio, Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano, ha presentato dati e scenari sulla logistica italiana. Infine, Romain Gougeon e Rosaria Amodio di GiPA Italia hanno offerto una fotografia dettagliata del nuovo ecosistema del trasporto, tra evoluzione del parco circolante, mutamento della domanda di assistenza e trasformazioni dei modelli di servizio.

Due tavole rotonde hanno approfondito i temi di maggiore attualità: "Numeri in movimento" ha visto confrontarsi costruttori, officine e network, con la partecipazione di Giorgio Saverio Casalino, Country Manager Vehicle Inspection DEKRA, Vittoriano Buono, Responsabile Service Solutions IVECO Mercato Italia, Lorenzo Boghich, Direttore Vendite e Prodotto Truck MAN, Daniel Dusatti, Direttore Vendite Veicoli di Scania Italia, Stefano Baruzzi, Operation Manager Truck Company Group e Devis Colombo, Direttore Vendite di Volvo Trucks Italia.

Mentre, "Valore & profitto in azione" ha dato voce a protagonisti del mondo dei servizi digitali, della telematica e dell'aftermarket, tutti accomunati dall'uso strategico dei dati: Dariush Behboudi, Direttore tecnico dei servizi telematici in ACTIA Italia, Claudio Santin, Direttore Consorzio PDA, Franco Viganò, Country Manager Geotab Italia e Vincenzo Mascaro, Sales Expert di Leviahub.

Sara Quotti Tubi, Responsabile Business Unit Energy & Transportation di Fiera Milano, alla guida dell'edizione 2026 di Transpotec Logitec e NME – Next Mobility Exhibition ha illustrato le novità della kermesse fieristica in scena dal 13 al 16 maggio a Rho Fiera Milano.

Momento conclusivo della giornata la tavola rotonda "Capitani o soldati?", con i rappresentanti delle principali associazioni del settore: Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus della Sezione Aftermarket ANFIA, Roberto Scarpa, Presidente FIAP, Massimo Marciani, Segretario Generale OTCR e Paolo Starace, Presidente Sezione Veicoli Industriali UNRAE, che si sono interrogati sul futuro della rappresentanza e sulla necessità di una leadership capace di affrontare le grandi sfide in atto, dal green deal alla digitalizzazione.

One Day Truck&Logistics si conferma così un appuntamento irrinunciabile per chi opera nella filiera estesa del truck, così come nel mondo del trasporto e della logistica, unendo visione strategica, networking e approfondimento e vi dà appuntamento a Bologna il 30 settembre 2026.

Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

TAG

#ricambi 676

#aftermarket 472

#officine 252

#filtri 183

#lubrificanti 172

#mercato auto 151



Anfia: SOS sulla produzione del settore automobilistico

In Italia la produzione industriale di tutto il settore dei veicoli su gomma è in affanno. A lanciare l'allarme è l'Anfia (Associazione nazionale filiera automobilistica) secondo cui, ad aprile, il comparto ha registrato un calo del 17,6% rispetto allo stesso mese del 2024. La situazione peggiora ancora considerando il primo quadrimestre: la "frenata", in tal caso, è del 22,4%. Il conto più "salato" lo paga chi produce autoveicoli (-30% ad aprile e -29% nei primi quattro mesi). Chi fabbrica componenti e accessori fa segnare -6,4% nel mese d'aprile e -15,9% nel primo quadrimestre, mentre è in controtendenza la produzione di carrozzerie per i mezzi da lavoro (+12,9% ad aprile e +5,6% nel cumulato annuo).

L'ITALIA È FANALINO DI CODA

Anche tenendo in considerazione solamente le automobili, i dati dell'Anfia non sono per nulla confortanti visto che da



gennaio ad aprile le unità prodotte nel BelPaese in totale sono state 84.300 (-41,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso). Un dato che resta comunque ben distante dalle 625.200 auto costruite in Spagna (in flessione del 10,6% rispetto a un anno fa), dalle 271.800 unità del Regno Unito (in calo del 4,4%) e dal 1.400.000 vetture fabbricate in Germania, che rispetto a dodici mesi fa sono pure in crescita dell'1%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PRENDI NOTA NEWS
Vendite in Europa sempre "piatte"
La guerra in Medio Oriente fa "schizzare" i prezzi di benzina e gasolio
Italia: i targanti
Anfia: SOS sulla produzione del settore automobilistico

089849

EVENTI/1

di Leonardo Calabresi



Company Car Drive: un successo, nonostante la pioggia

Un altro successo, nonostante un meteo non proprio clemente. La quattordicesima edizione di Company Car Drive va in archivio e lascia una consapevolezza: l'attenzione per i test drive è proporzionale alla voglia di conoscere le ultime novità fiscali e normative, oltre che le ultime tendenze in fatto di mobilità aziendale.

I NUMERI

Sono stati 567 i visitatori professionali (considerando quindi Fleet, Mobility, Travel manager e broker) che hanno raggiunto l'Autodromo Nazionale di Monza il 21 e 22 maggio scorsi. Numeri positivi, se si considera che l'evento, come di consueto organizzato in due giornate, ha fatto registrare la quasi totalità delle presenze nel corso della prima giornata. La seconda, infatti, è stata caratterizzata

da condizioni meteo decisamente avverse, con una pioggia molto intensa che ha reso indisponibile la pista per gran parte della giornata e scoraggiato la partecipazione di numerosi visitatori. Alla luce di queste limitazioni di forza maggiore, risultano ancora più significativi i numeri registrati: i test drive effettuati nel corso della manifestazione (e quindi, di fatto, quasi esclusivamente nella prima giornata) sono stati 1.434, di cui 953 sul percorso del GP di F1, 360 sul percorso City e 121 sul percorso Cross Country. L'evento, organizzato da Uvet Events e dalla testata Auto Aziendali Magazine (in collaborazione con il Centro Studi Promotor e Kamel Film), con il patrocinio di Aiaga, **Anfia**, Aniasa e Unrae, ha trasformato l'Autodromo in un vero e proprio hub della mobilità aziendale. Con il suo motto storico "Nel business, per fare strada devi provarle tutte", la kermesse ha messo al

centro l'esperienza di guida, regalando ai fleet manager un'occasione d'oro per testare auto e veicoli commerciali leggeri in condizioni di guida diverse, dal circuito alle strade aperte. Il cuore pulsante dell'evento? La possibilità di toccare con mano le novità del mercato, confrontando in tempo reale le prestazioni dei veicoli.

I MOMENTI CHIAVE

Uno dei momenti clou dell'edizione 2025 è stato ShowTime, l'appuntamento che ha visto le case auto accogliere i professionisti nei loro box per presentare le ultime novità di prodotto e le anteprime più attese. Qui, tra vetture innovative e tecnologie all'avanguardia, i partecipanti hanno potuto toccare con mano l'evoluzione del settore, scoprendo soluzioni innovative pensate per rispondere alle esigenze della mobilità aziendale. Ma Company Car Drive

EVENTI



non si è limitato alle prove su strada: l'evento ha offerto un ricco programma di approfondimenti tematici, con un'attenzione particolare alle sfide del futuro. Il debutto del format Talks&Lab ha segnato un punto di svolta, proponendo incontri, tavoli aperti e workshop interattivi dedicati alla rivoluzione elettrica, alle

ultime tendenze in materia di mobilità sostenibile e alle novità normative e fiscali. L'intervento di Stefano Sirocchi, commercialista ed esperto del settore automotive, ha catturato l'attenzione dei presenti, offrendo un aggiornamento chiaro e puntuale sulle questioni fiscali più rilevanti per chi gestisce flotte aziendali.



Spazio all'IA

Un'altra novità assoluta di questa edizione è stata il workshop interattivo **Prompt n'Play**, un'esperienza ludico-formativa che ha sfruttato l'Intelligenza Artificiale generativa per stimolare creatività e problem solving. I partecipanti hanno collaborato per costruire la "car policy del futuro", unendo pensiero laterale e strumenti

innovativi per immaginare soluzioni all'avanguardia per la gestione delle flotte. Oltre alle prove su strada e ai momenti formativi, l'evento si è distinto per le evidenti opportunità di networking. Tra un test drive e l'altro i professionisti della mobilità aziendale hanno avuto modo di confrontarsi con gli esperti delle case automobilistiche e importanti

realtà del settore, come società di noleggio, fornitori di carte carburante e specialisti in servizi telematici e di navigazione. La possibilità di confrontare in un unico contesto le diverse proposte del mercato ha reso Company Car Drive un'occasione di benchmarking senza eguali, in cui le soluzioni più innovative si sono affiancate a un dialogo aperto e costruttivo.

Anche con il meteo avverso, oltre 560 visitatori professionali sono intervenuti all'Autodromo di Monza per scoprire le ultime novità per le flotte aziendali, ma anche per i focus su fiscalità e potenzialità dell'IA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MERCATO TRAILER

Andamento positivo

I dati **Anfia** sul mercato italiano dei veicoli trainati nei primi cinque mesi del 2025 indicano in oltre 6.400 i libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+12,6% rispetto a gennaio-maggio 2024). Nel dettaglio, i rimorchi immatricolati sono stati 584 (+1,4%), i semirimorchi 5.853 (+13,8%). Si confermano in crescita le Regioni del Nord-Est (+23,7%), il Nord-Ovest (+16,9%) e l'area del Sud e Isole (+10%), mentre resta in flessione il Centro (-5,6%). "Seppure il mercato mostri segnali positivi, restano forti le preoccupazioni in termini di mancata attenzione delle istituzioni europee a specifiche problematiche del comparto", dice Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di **Anfia**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

ANFIA Amministratore Unico di Tecnobus Industries Srl succede ad Andrea Rampini
PAOLO MARINI NOMINATO PRESIDENTE DELLA SEZIONE AUTOBUS

“Intendo proseguire nel lavoro di riposizionamento competitivo della filiera industriale italiana dell’autobus e di valorizzazione delle competenze innovative dei player”.

Paolo Marini è stato nominato Presidente della Sezione Autobus di **Anfia** per il triennio 2025-2027. Succede ad Andrea Rampini. Classe 1963, sposato con due figli, Paolo Marini si è laureato in Economia all’Università La Sapienza di Roma. Imprenditore del settore meccatronico, con aziende attive nel settore dell’automazione industriale, è Amministratore Unico di Tecnobus Industries Srl. Marini vanta esperienze in ambito associativo Confindustriale, avendo nel tempo ricoperto ruoli di Presidenza nel Gruppo Giovani, Piccola Industria e Territoriale di Latina. Già Presidente della Sezione Meccatronica di Unindustria è attualmente Vicepresidente di Unindustria, Vicepresidente della CCIAA Frosinone e Latina e Presidente della Fondazione per la Ricerca Economica e

Sociale (RIES) ETS. “Come tutta l’industria automotive – si legge nel comunicato **Anfia** – anche il settore del trasporto pubblico su gomma sta vivendo un’importante fase di trasformazione, chiamato da un lato a raggiungere gli ambiziosi obiettivi europei – come il 100% di autobus urbani elettrici entro il 2035 – e dall’altro a fronteggiare un mercato altalenante, che negli ultimi mesi, com’era prevedibile una volta conclusa la forte iniezione di risorse del PNRR, ha visto un importante calo della domanda. Nonostante l’incertezza del contesto, la filiera italiana dell’autobus continua a investire nelle nuove tecnologie, in particolare nell’elettrico e nell’idrogeno, evidenziando una chiara tendenza verso soluzioni di trasporto più ecologiche, segno concreto della risposta dell’industria alla crescente



domanda di mobilità sostenibile. “Nell’attuale sfidante contesto – ha dichiarato Marini – intendo proseguire nel lavoro di riposizionamento competitivo della filiera industriale italiana dell’autobus e di valorizzazione delle competenze innovative dei player che ne fanno parte, così da sfruttare al meglio le opportunità

offerte dalla transizione energetica e, parallelamente, sostenere le nostre imprese in questo percorso. Di qui, l’importanza di condividere con le istituzioni nazionali ed europee la centralità del TPL nelle politiche di decarbonizzazione e di rafforzare la già buona collaborazione con le associazioni del Trasporto Pubblico”.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Mercato Bus PRIMI CINQUE MESI IN CALO

Secondo l'elaborazione di **Anfia**, nei primi cinque mesi del 2025 i libretti di autobus con Ptt superiore a 3.500 kg rilasciati sono 2.232 (-19,4% rispetto a gennaio-maggio 2024). Nel cumulato si mantengono positivi soltanto gli autobus e midibus turistici (+23,2%), mentre calano i minibus (-34%), gli autobus adibiti al TPL (-28,2%) e gli scuolabus (-0,9%).

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 20,9% nel periodo gennaio-maggio 2025 (contro il 18,6% dei primi cinque mesi del 2024), mentre elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 24,1% (21,4% a gennaio-maggio 2024). A livello territoriale, infine, nei primi cinque mesi del 2025 le immatricolazioni registrano una lieve crescita nelle regioni del Centro (+2,4%), mentre calano a doppia cifra nel Nord-Ovest (-35,8%) e nel Sud e Isole (-28,8%), e, in misura minore, nel Nord-Est (-1%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Primo piano



Crescere e consolidarsi

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

di Fulvio Miglio

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

Supporto costante a distributori e autofficine

Attiva in oltre 120 Paesi di ogni continente e

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

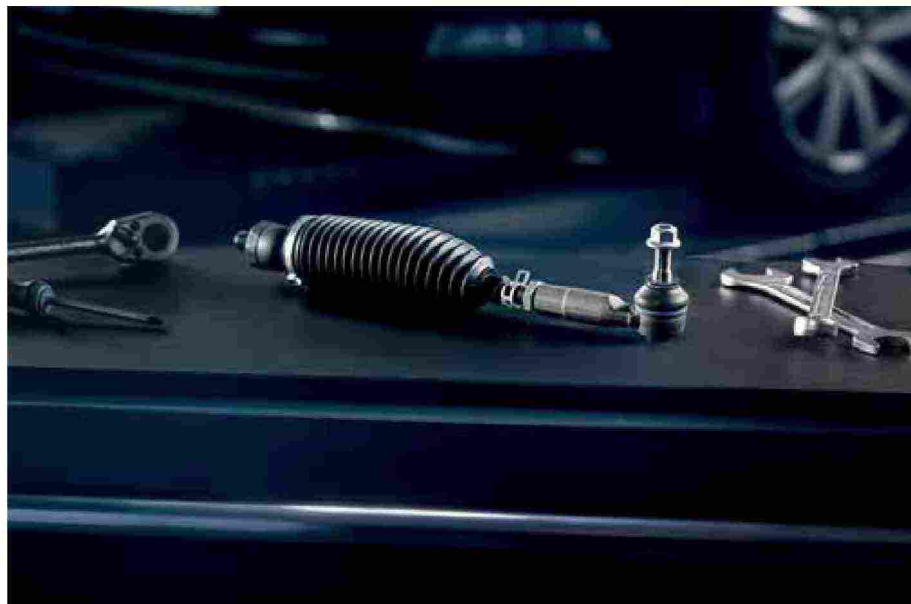
Davide Busetto, Responsabile Meyle per il mercato italiano, ha delineato chiaramente il piano in corso: "L'Italia non è un mercato nuovo per noi, ma oggi vogliamo rilanciare il brand con una presenza più forte e visibile, offrendo non solo prodotti di qualità a distributori e

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Davide Busetto, Responsabile Meyle per il mercato italiano



Il tirante Meyle preassemblato con terminale, asta assiale e cuffia già montati

Con la nuova strategia operativa Meyle vuole offrire alla filiera aftermarket italiana non solo prodotti di qualità ma anche supporto tecnico, formazione e disponibilità

autoriparatori ma anche supporto tecnico, formazione e disponibilità immediata. Il nostro ruolo come produttori ci permette di sviluppare soluzioni su misura, testate e ottimizzate per rispondere in modo concreto alle sfide quotidiane delle officine, soprattutto in vista della transizione verso la mobilità elettrica". Dunque, un impegno rinnovato con l'intera filiera che prevede investimenti mirati allo scopo di costruire partnership durature nel nostro Paese.

Del resto, nel panorama dei ricambi automotive la centralità dell'Italia è confermata dai dati positivi, registrati per il quarto anno consecutivo: il settore aftermarket, infatti, ha chiuso il 2024 con una crescita del 2,4%

del fatturato sul 2023 secondo la rilevazione statistica interna del Barometro Aftermarket (Gruppo Componenti [Anfia](#), febbraio 2025).

Tanti punti di forza

Tutto ha inizio l'11 luglio 1958, quando Wulf Gaertner fonda la Wulf Gaertner Autoparts AG. Con l'acquisizione di Meyle, nel 1995, il focus si sposta dalla distribuzione ed esportazione di ricambi alla produzione in proprio. Da allora Wulf Gaertner Autoparts AG è la holding di Meyle AG.

Includendo le società partner, i dipendenti sono un migliaio in tutto il mondo, di cui circa 480 presso la sede centrale amburghese. I prodotti in catalogo per autovetture e furgoni

sono suddivisi in tre linee principali: Meyle Original con ricambi equivalenti all'OEM; Meyle PD, orientata al miglioramento di prestazioni e design; Meyle HD dedicata a soluzioni tecnicamente ottimizzate grazie alla reingegnerizzazione e con una garanzia di 4 anni.

Nell'ampio portafoglio, oltre 1.500 parti sono Meyle HD e quasi 1.200 sono Meyle PD. Inoltre l'offerta comprende più di 4.000 prodotti e soluzioni per veicoli ibridi ed elettrici.

In Turchia, per esempio, nello stabilimento di oltre 27mila metri quadrati SIO Automotive di Çorlu, operativo dal 1996 e di proprietà della holding, lavorano circa 450 addetti per la produzione di componenti di sospensione e sterzo come bracci oscillanti, tiranti stabilizzatori e perni sferici, molti dei quali nella qualità ottimizzata HD.

Qui gli esperti sono sempre in contatto con gli ingegneri Meyle per garantire processi e procedure efficienti.

Meyle si avvale di una solida rete di stabilimenti di produzione sia propri sia di partner selezionati.

P

Primo piano



In alto: dischi e pastiglie freno ad alte prestazioni Meyle PD
Sopra: filtri abitacolo Meyle PD
A destra: componenti trasmissione Meyle

Negli stabilimenti di produzione interni, un sistema di controllo qualità continuo a più fasi e le relative certificazioni permettono di realizzare componenti OE, prestando la massima attenzione alla sostenibilità ambientale. L'azienda, infatti, è da sempre particolarmente sensibile a questo tema.

La sede centrale di Meyle è a impatto zero, come certificato dall'organizzazione no-profit Climate Without.

Per compensare le emissioni prodotte, Meyle ha effettuato donazioni a favore di due progetti a tutela del clima certificati Gold Standard in Africa: fornelli da cucina efficienti in Uganda ed elettricità da energia idroelettrica in Tanzania.



Gamme prodotti per diverse applicazioni

La grande varietà di gamma a marchio Meyle può essere sfruttata per soddisfare le esigenze riguardanti sterzo/sospensioni, componenti di trasmissione, freni, ammortizzazione, filtri, raffreddamento, componenti in gomma-metallo, fluidi, elettronica/sensori, motore/trasmissione e prodotti complementari.

Tra i prodotti innovativi esposti alla fiera Autopromotec emergono il tirante preassemblato con terminale, asta assiale e cuffia già montati, che consente di ridurre i tempi d'installazione e i rischi di errore; i 1.200 dischi e pastiglie freno ad alte prestazioni Meyle PD come i filtri abitacolo in grado di legare chimicamente gli NOx sotto forma di sale, trattendoli in modo permanente e costituendo una soluzione perfetta anche per l'ambiente oltre che per gli occupanti. Ogni componente è sottoposto a severi test e risponde alle richieste delle officine più esigenti. In esposizione a Bologna non mancavano le soluzioni per la e-mobility sia sotto forma di prodotti - dalle sospensioni ai componenti elettronici - sia di know how a partire dai corsi di formazione, studiati per supportare le officine nella transizione verso un futuro fortemente condizionato dalla mobilità elettrica. Qualità ed efficienza caratterizzano anche quest'ambito. Meyle,

per esempio, produce per Tesla ricambi come i bracci oscillanti dal design inconfondibile e migliorati tecnicamente.

Dalla comunicazione all'operatività

Il nuovo assetto prevede anche un potenziamento programmatico delle attività di comunicazione per il rilancio del brand in Italia, con l'obiettivo di declinare le iniziative dedicate al mercato nazionale sia online che offline. Sui nuovi prodotti e sulle soluzioni tecniche Meyle curerà contenuti specifici, nell'ottica di una strategia di medio-lungo periodo che mira a rivolgersi in modo puntuale a distributori, officine e appassionati.

Operativamente, Meyle intende rafforzare la propria rete logistica sul territorio nazionale tramite un approccio integrato e flessibile, per garantire continuità nella supply chain e rispondere efficacemente alle esigenze dei clienti italiani. Unitamente al know how ingegneristico e alla formazione specialistica, questo consentirà alle officine di ottimizzare i processi, ridurre i fermi tecnici e affrontare con sicurezza la transizione elettrica.

Grazie a questo insieme di azioni, Meyle intende confermarsi come un partner affidabile, innovativo e vicino alle reali esigenze dell'aftermarket italiano, pronto a crescere insieme con la filiera del post vendita. ■

Mercato auto: maggio fermo a -0,2%

Le immatricolazioni a maggio 2025 sono 139.390, con variazione negativa dello 0,2% su maggio 2024. Nei primi 5 mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 722.452 unità, il -0,5% rispetto a gennaio-maggio 2024

Immatricolazioni per alimentazione. Le auto a benzina registrano un calo del 19,6% con quota di mercato al 25,9%; le diesel calano del 28,6% con quota al 10,3%. Nel cumulato dei 5 mesi, le immatricolazioni benzina registrano una flessione del 15,4%, quelle delle diesel del 31,7%, con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le mild e full hybrid aumentano del 12,1% nel mese con quota del 44,8%; nel cumulato crescono invece del 14,4% con quota del 44,6%. Le immatricolazioni delle ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 46,3% e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulato incrementano del 56,7% con quota del 9,7% (in aumento del 3,5% sui primi 5 mesi del 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulato. Le ibride plug-in aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulato, rappresentando il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Le auto

a gas rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, tutto GPL (in crescita: +36,1% nel mese).

Mercato per segmenti. A maggio, utilitarie e superutilitarie rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% su maggio 2024. Nei 5 mesi calano del 5,7% con quota del 32,4%. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9%, con un mercato in calo del 10,5% su maggio 2024. Nel cumulato i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). I SUV hanno una quota di mercato del 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% su maggio 2024. Nel cumulato, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Marginale la quota di monovolume e multispazio.

Mercato dell'usato. I trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari sono 466.760, il -3,3% su maggio 2024. Nei primi 5 mesi del 2025 i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, il +3,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

TOP TEN IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ITALIA

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/05/2025

N.	MARCA Make	MODELLO Model	MAGGIO 2025 MAY 2025
1	FIAT	PANDA	8.535
2	JEEP	AVENGER	4.717
3	PEUGEOT	208	3.731
4	DACIA	SANDERO	3.562
5	TOYOTA	YARIS CROSS	3.318
6	DACIA	DUSTER	3.203
7	FORD	PUMA	3.055
8	TOYOTA	YARIS	3.001
9	CITROEN	C3	2.836
10	RENAULT	CLIO	2.816

N.	MARCA Make	MODELLO Model	GEN/MAG 2025 JAN/MAY 2025
1	FIAT	PANDA	51.970
2	JEEP	AVENGER	24.394
3	DACIA	SANDERO	23.784
4	CITROEN	C3	22.373
5	PEUGEOT	208	17.552
6	DACIA	DUSTER	16.637
7	TOYOTA	YARIS	15.986
8	TOYOTA	YARIS CROSS	15.282
9	MG MOTOR	ZS	14.100
10	RENAULT	CLIO	12.535

4°



5°

ITALIA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE

dati provvisori

MARCA	MAGGIO				VAR. % 25/24	GENNAIO/MAGGIO				VAR. % 25/24
	2025	%	2024	%		2025	%	2024	%	
STELLANTIS Group*	39.120	28,1	42.515	30,5	-8,0	217.293	30,1	236.280	32,5	-8,0
FIAT	11.932	8,6	12.962	9,3	-7,9	71.449	9,9	78.687	10,8	-9,2
PEUGEOT	8.635	6,2	6.569	4,7	+31,5	43.060	6,0	36.881	5,1	+16,8
CITROEN	5.322	3,8	5.694	4,1	-6,5	29.628	4,1	31.492	4,3	-5,9
JEEP	5.914	4,2	6.577	4,7	-10,1	32.197	4,5	32.440	4,5	-0,7
OPEL	3.596	2,6	4.177	3,0	-13,9	18.913	2,6	21.446	3,0	-11,8
LANCIA	639	0,5	3.827	2,7	-83,3	4.649	0,6	20.542	2,8	-77,4
ALFA ROMEO	2.482	1,8	2.001	1,4	+24,0	14.249	2,0	10.820	1,5	+31,7
DS	460	0,3	480	0,3	-4,2	2.370	0,3	2.741	0,4	-13,5
MASERATI	140	0,1	228	0,2	-38,6	778	0,1	1.231	0,2	-36,8
VW Group	24.377	17,5	25.278	18,1	-3,6	117.245	16,2	121.129	16,7	-3,2
VOLKSWAGEN	10.752	7,7	11.502	8,2	-6,5	52.614	7,3	54.384	7,5	-3,3
AUDI	6.294	4,5	6.811	4,9	-7,6	30.982	4,3	31.744	4,4	-2,4
SKODA	3.720	2,7	3.201	2,3	+16,2	16.743	2,3	16.147	2,2	+3,7
SEAT	603	0,4	1.402	1,0	-57,0	4.333	0,6	6.726	0,9	-35,6
CUPRA	2.333	1,7	1.587	1,1	+47,0	9.397	1,3	7.745	1,1	+21,3
PORSCHE	622	0,4	719	0,5	-13,5	2.928	0,4	4.158	0,6	-29,6
LAMBORGHINI	53	0,0	56	0,0	-5,4	248	0,0	225	0,0	+10,2
RENAULT Group	15.606	11,2	12.902	9,2	+21,0	82.207	11,4	76.576	10,5	+7,4
DACIA	7.834	5,6	4.670	3,3	+67,8	46.678	6,5	40.288	5,5	+15,9
RENAULT	7.772	5,6	8.232	5,9	-5,6	35.529	4,9	36.288	5,0	-2,1
TOYOTA Group	11.702	8,4	11.601	8,3	+0,9	58.470	8,1	57.180	7,9	+2,3
TOYOTA	11.090	8,0	11.186	8,0	-0,9	55.569	7,7	55.118	7,6	+0,8
LEXUS	612	0,4	415	0,3	+47,5	2.901	0,4	2.062	0,3	+40,7
HYUNDAI Group	7.776	5,6	9.279	6,6	-16,2	40.407	5,6	43.350	6,0	-6,8
KIA	3.466	2,5	4.497	3,2	-22,9	19.378	2,7	20.545	2,8	-5,7
HYUNDAI	4.310	3,1	4.782	3,4	-9,9	21.029	2,9	22.805	3,1	-7,8
BMW Group	8.246	5,9	7.536	5,4	+9,4	39.428	5,5	37.442	5,2	+5,3
BMW	6.848	4,9	6.432	4,6	+6,5	33.023	4,6	31.400	4,3	+5,2
MINI	1.398	1,0	1.104	0,8	+26,6	6.405	0,9	6.042	0,8	+6,0
FORD	6.900	5,0	6.292	4,5	+9,7	32.253	4,5	33.011	4,5	-2,3
DAIMLER Group	4.832	3,5	5.022	3,6	-3,8	24.422	3,4	22.971	3,2	+6,3
MERCEDES	4.780	3,4	4.744	3,4	+0,8	24.070	3,3	21.512	3,0	+11,9
SMART	52	0,0	278	0,2	-81,3	352	0,0	1.459	0,2	-75,9
MG	4.299	3,1	3.704	2,7	+16,1	25.143	3,5	17.276	2,4	+45,5
NISSAN	2.070	1,5	3.072	2,2	-32,6	17.378	2,4	18.493	2,5	-6,0
SUZUKI	2.703	1,9	2.575	1,8	+5,0	14.684	2,0	16.848	2,3	-12,8
DR	2.636	1,9	2.518	1,8	+4,7	11.253	1,6	11.111	1,5	+1,3
VOLVO	1.160	0,8	1.705	1,2	-32,0	6.201	0,9	8.865	1,2	-30,1
BYD	1.945	1,4	53	0,0	+3569,8	7.601	1,1	269	0,0	+2725,7
TESLA	855	0,6	1.073	0,8	-20,3	4.771	0,7	5.138	0,7	-7,1
MAZDA	956	0,7	1.156	0,8	-17,3	4.765	0,7	6.353	0,9	-25,0
JAGUAR LAND ROVER Group	580	0,4	1.154	0,8	-49,7	3.675	0,5	5.148	0,7	-28,6
LAND ROVER	569	0,4	1.079	0,8	-47,3	3.484	0,5	4.596	0,6	-24,2
JAGUAR	11	0,0	75	0,1	-85,3	191	0,0	552	0,1	-65,4
HONDA	854	0,6	518	0,4	+64,9	3.949	0,5	3.297	0,5	+19,8
OMODA	988	0,7	20	0,0	+4840,0	3.983	0,6	127	0,0	+3036,2
SUBARU	287	0,2	157	0,1	+82,8	1.066	0,1	643	0,1	+65,8
MITSUBISHI	123	0,1	827	0,6	-85,1	734	0,1	2.137	0,3	-65,7
FERRARI	77	0,1	62	0,0	+24,2	368	0,1	356	0,0	+3,4
LYNK&CO	25	0,0	140	0,1	-82,1	176	0,0	500	0,1	-64,8
ALTRE	1.273	0,9	453	0,3	+181,0	4.980	0,7	1.847	0,3	+169,6
TOTALE MERCATO	139.390	100,0	139.612	100,0	-0,2	722.452	100,0	726.347	100,0	-0,5

 Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. I dati di BYD, JAGUAR, DS, LEXUS LAMBORGHINI e FERRARI sono invece elaborati da Anfia

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/05/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TREND

64

MERCATO AUTO: a maggio fermo a -0,2%

Le immatricolazioni a maggio 2025 sono 139.390, con variazione negativa dello 0,2% su maggio 2024. Nei primi 5 mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 722.452 unità, il -0,5% rispetto a gennaio-maggio 2024



Immatricolazioni per alimentazione. Le auto a benzina registrano un calo del 19,6% con quota di mercato al 25,9%; le diesel calano del 28,6% con quota al 10,3%. Nel cumulo dei 5 mesi, le immatricolazioni benzina registrano una flessione del 15,4%, quelle delle diesel del 31,7%, con quote di mercato del 26,6% e del 10,1%. Le mild e full hybrid aumentano del 12,1% nel mese, con quota del 44,8%; nel cumulo crescono invece del 14,4%, con quota del 44,6%. Le immatricolazioni delle ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 46,3% e rappresentano il 10% del mercato del mese (a maggio 2024 era del 6,8%); nel cumulo incrementano del 56,7% con quota del 9,7% (in aumento del 3,5% sui primi 5 mesi del 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,1% sia nel mese che nel cumulo; le vendite incrementano del 40,8% a maggio e del 70,4% nel cumulo. Le ibride plug-in aumentano del 52,3% a maggio e del 43,9% nel cumulo, rappresentando il 4,9% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,6% del totale da inizio anno. Le auto a gas rappresentano il 9% dell'immatricolato di maggio, tutto GPL (in crescita: +36,1% nel mese). *Mercato*

per segmenti. A maggio, utilitarie e superutilitarie rappresentano il 29% dell'immatricolato, con volumi in calo del 12% su maggio 2024. Nei 5 mesi calano del 5,7% con quota del 32,4%. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 9%, con un mercato in calo del 10,5% su maggio 2024. Nel cumulo, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,3% (-8,8%). I SUV hanno una quota di mercato del 57,4% nel mese, con volumi in crescita del 6,7% su maggio 2024. Nel cumulo, i SUV risultano in aumento del 3,3% e detengono una quota del 54,9%. Marginale la quota di monovolumi e multispazio. *Mercato dell'usato.* I trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari sono 466.760, il -3,3% su maggio 2024. Nei primi 5 mesi del 2025 i trasferimenti di proprietà sono 2.427.774, il +3,5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

TOP TEN IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ITALIA

dati provvisori maggio 2025

N.	MARCA	MODELLO	MAGGIO 2025
	Make	Model	MAY 2025
1	FIAT	PANDA	8.535
2	JEEP	AVENGER	4.717
3	PEUGEOT	208	3.731
4	DACIA	SANDERO	3.562
5	TOYOTA	YARIS CROSS	3.318
6	DACIA	DUSTER	3.203
7	FORD	PUMA	3.055
8	TOYOTA	YARIS	3.001
9	CITROEN	C3	2.836
10	RENAULT	CLIO	2.816

N.	MARCA	MODELLO	GEN/MAG 2025
	Make	Model	JAN/MAY 2025
1	FIAT	PANDA	51.970
2	JEEP	AVENGER	24.394
3	DACIA	SANDERO	23.784
4	CITROEN	C3	22.373
5	PEUGEOT	208	17.552
6	DACIA	DUSTER	16.637
7	TOYOTA	YARIS	15.986
8	TOYOTA	YARIS CROSS	15.282
9	MG MOTOR	ZS	14.100
10	RENAULT	CLIO	12.535

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Nota: Renault Clio nella Top 10 mensile non include le versioni hybrid, mentre nella top 10 del cumulo sì, i dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/05/2025

IN OFFICINA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TREND

ITALIA: IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE

dati provvisori

65

MARCA	MAGGIO				VAR. % 25/24	GENNAIO/MAGGIO				VAR. % 25/24
	2025	%	2024	%		2025	%	2024	%	
STELLANTIS Group*	39.120	28,1	42.515	30,5	-8,0	217.293	30,1	236.280	32,5	-8,0
FIAT	11.932	8,6	12.962	9,3	-7,9	71.449	9,9	78.687	10,8	-9,2
PEUGEOT	8.635	6,2	6.569	4,7	+31,5	43.060	6,0	36.881	5,1	+16,8
CITROEN	5.322	3,8	5.694	4,1	-6,5	29.628	4,1	31.492	4,3	-5,9
JEEP	5.914	4,2	6.577	4,7	-10,1	32.197	4,5	32.440	4,5	-0,7
OPEL	3.596	2,6	4.177	3,0	-13,9	18.913	2,6	21.446	3,0	-11,8
LANCIA	639	0,5	3.827	2,7	-83,3	4.649	0,6	20.542	2,8	-77,4
ALFA ROMEO	2.482	1,8	2.001	1,4	+24,0	14.249	2,0	10.820	1,5	+31,7
DS	460	0,3	480	0,3	-4,2	2.370	0,3	2.741	0,4	-13,5
MASERATI	140	0,1	228	0,2	-38,6	778	0,1	1.231	0,2	-36,8
VW Group	24.377	17,5	25.278	18,1	-3,6	117.245	16,2	121.129	16,7	-3,2
VOLKSWAGEN	10.752	7,7	11.502	8,2	-6,5	52.614	7,3	54.384	7,5	-3,3
AUDI	6.294	4,5	6.811	4,9	-7,6	30.982	4,3	31.744	4,4	-2,4
SKODA	3.720	2,7	3.201	2,3	+16,2	16.743	2,3	16.147	2,2	+3,7
SEAT	603	0,4	1.402	1,0	-57,0	4.333	0,6	6.726	0,9	-35,6
CUPRA	2.333	1,7	1.587	1,1	+47,0	9.397	1,3	7.745	1,1	+21,3
PORSCHE	622	0,4	719	0,5	-13,5	2.928	0,4	4.158	0,6	-29,6
LAMBORGHINI	53	0,0	56	0,0	-5,4	248	0,0	225	0,0	+10,2
RENAULT Group	15.606	11,2	12.902	9,2	+21,0	82.207	11,4	76.576	10,5	+7,4
DACIA	7.834	5,6	4.670	3,3	+67,8	46.678	6,5	40.288	5,5	+15,9
RENAULT	7.772	5,6	8.232	5,9	-5,6	35.529	4,9	36.288	5,0	-2,1
TOYOTA Group	11.702	8,4	11.601	8,3	+0,9	58.470	8,1	57.180	7,9	+2,3
TOYOTA	11.090	8,0	11.186	8,0	-0,9	55.569	7,7	55.118	7,6	+0,8
LEXUS	612	0,4	415	0,3	+47,5	2.901	0,4	2.062	0,3	+40,7
HYUNDAI Group	7.776	5,6	9.279	6,6	-16,2	40.407	5,6	43.350	6,0	-6,8
KIA	3.466	2,5	4.497	3,2	-22,9	19.378	2,7	20.545	2,8	-5,7
HYUNDAI	4.310	3,1	4.782	3,4	-9,9	21.029	2,9	22.805	3,1	-7,8
BMW Group	8.246	5,9	7.536	5,4	+9,4	39.428	5,5	37.442	5,2	+5,3
BMW	6.848	4,9	6.432	4,6	+6,5	33.023	4,6	31.400	4,3	+5,2
MINI	1.398	1,0	1.104	0,8	+26,6	6.405	0,9	6.042	0,8	+6,0
FORD	6.900	5,0	6.292	4,5	+9,7	32.253	4,5	33.011	4,5	-2,3
DAIMLER Group	4.832	3,5	5.022	3,6	-3,8	24.422	3,4	22.971	3,2	+6,3
MERCEDES	4.780	3,4	4.744	3,4	+0,8	24.070	3,3	21.512	3,0	+11,9
SMART	52	0,0	278	0,2	-81,3	352	0,0	1.459	0,2	-75,9
MG	4.299	3,1	3.704	2,7	+16,1	25.143	3,5	17.276	2,4	+45,5
NISSAN	2.070	1,5	3.072	2,2	-32,6	17.378	2,4	18.493	2,5	-6,0
SUZUKI	2.703	1,9	2.575	1,8	+5,0	14.684	2,0	16.848	2,3	-12,8
DR	2.636	1,9	2.518	1,8	+4,7	11.253	1,6	11.111	1,5	+1,3
VOLVO	1.160	0,8	1.705	1,2	-32,0	6.201	0,9	8.865	1,2	-30,1
BYD	1.945	1,4	53	0,0	+3569,8	7.601	1,1	269	0,0	+2725,7
TESLA	855	0,6	1.073	0,8	-20,3	4.771	0,7	5.138	0,7	-7,1
MAZDA	956	0,7	1.156	0,8	-17,3	4.765	0,7	6.353	0,9	-25,0
JAGUAR LAND ROVER Group	580	0,4	1.154	0,8	-49,7	3.675	0,5	5.148	0,7	-28,6
LAND ROVER	569	0,4	1.079	0,8	-47,3	3.484	0,5	4.596	0,6	-24,2
JAGUAR	11	0,0	75	0,1	-85,3	191	0,0	552	0,1	-65,4
HONDA	854	0,6	518	0,4	+64,9	3.949	0,5	3.297	0,5	+19,8
OMODA	988	0,7	20	0,0	+4840,0	3.983	0,6	127	0,0	+3036,2
SUBARU	287	0,2	157	0,1	+82,8	1.066	0,1	643	0,1	+65,8
MITSUBISHI	123	0,1	827	0,6	-85,1	734	0,1	2.137	0,3	-65,7
FERRARI	77	0,1	62	0,0	+24,2	368	0,1	356	0,0	+3,4
LYNK&CO	25	0,0	140	0,1	-82,1	176	0,0	500	0,1	-64,8
ALTRE	1.273	0,9	453	0,3	+181,0	4.980	0,7	1.847	0,3	+169,6
TOTALE MERCATO	139.390	100,0	139.612	100,0	-0,2	722.452	100,0	726.347	100,0	-0,5

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. I dati di BYD, JAGUAR, DS, LEXUS LAMBORGHINI e FERRARI sono invece elaborati da Anfia
I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/05/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TREND

66 LEI SÌ CHE VA BENE

Al 5° posto nella Top Ten di maggio c'è la Toyota Yaris Cross full hybrid che vince per i bassi consumi (3,70 l/100 km) che, uniti ad agilità, scatto e volumi ne fanno un classico tra i SUV compatti. Tra i modelli più venduti in Europa, a inizio 2025 ha subito un restyling che ne ha valorizzato il design dinamico e contemporaneo. Questa versione crossover della Yaris (condivide la piattaforma TNGA-B) ha frontale alto, fari allungati, mascherina piccola e due grandi "tagli" nel paraurti e nel fascione posteriore. Gli interni ripropongono lo stile dell'utilitaria, linee morbide per la plancia, schermo di 9" multimediale a sbalzo, console asimmetrica. Cinque gli allestimenti, tutti con i cerchi in lega, clima automatico, avviso di superamento corsia, cruise control adattativo, fari full led, telecamera posteriore e frenata automatica d'emergenza.



UNIONE EUROPEA: IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER PAESE

dati provvisori

	Maggio/May		% Chg 25/24	Gennaio-Maggio/January-May		% Chg 25/24
	2025	2024		2025	2024	
Austria	24.855	21.337	+16,5	90.872	84.600	+7,4
Belgium	37.812	39.699	-4,8	158.751	174.839	-9,2
Bulgaria	4.008	4.200	-4,6	15.615	15.707	-0,6
Croatia	9.070	7.264	+24,9	24.213	22.696	+6,7
Cyprus	1.097	1.608	-31,8	5.547	6.073	-8,7
Czechia	21.226	19.546	+8,6	80.912	77.151	+4,9
Denmark	15.119	15.315	-1,3	52.557	52.228	+0,6
Estonia	1.075	1.734	-38,0	3.196	6.450	-50,4
Finland	6.251	6.160	+1,5	22.951	24.608	-6,7
France	138.696	146.977	-5,6	548.781	591.880	-7,3
Germany	242.728	243.102	-0,2	907.299	937.887	-3,3
Greece	14.649	13.445	+9,0	47.845	50.113	-4,5
Hungary	10.785	10.408	+3,6	43.688	42.088	+3,8
Ireland	8.703	8.565	+1,6	73.474	71.063	+3,4
Italy	139.142	135.457	+2,7	583.221	586.782	-0,6
Latvia	2.067	1.505	+37,3	6.844	5.410	+26,5
Lithuania	4.040	2.703	+49,5	12.975	9.140	+42,0
Luxembourg	4.365	4.413	-1,1	17.033	16.924	+0,6
Malta	460	605	-24,0	1.500	2.748	-45,4
Netherlands	27.157	28.295	-4,0	118.681	130.013	-8,7
Poland	46.978	44.386	+5,8	189.083	183.082	+3,3
Portugal	18.752	17.329	+8,2	77.297	76.374	+1,2
Romania	9.996	13.276	-24,7	43.688	46.504	-6,1
Slovakia	8.322	7.711	+7,9	28.699	31.102	-7,7
Slovenia	5.192	4.694	+10,6	19.864	18.687	+6,3
Spain	98.522	92.005	+7,1	377.889	336.753	+12,2
Sweden	24.292	21.977	+10,5	87.736	81.797	+7,3
EUROPEAN UNION	925.359	913.716	+1,3	3.640.211	3.682.699	-1,2
EU14 ¹	801.043	794.076	0,9%	3.164.387	3.215.861	-1,6%
EU13 ²	124.316	119.640	3,9%	475.824	466.838	1,9%
Iceland	1.546	1.409	+9,7	3.807	2.794	+36,3
Norway	11.286	11.241	+0,4	42.882	32.790	+30,8
Switzerland	18.664	20.040	-6,9	71.354	77.264	-7,6
EFTA	31.496	32.690	-3,7	118.043	112.848	+4,6
United Kingdom	120.331	134.274	-10,4	700.833	679.822	+3,1
EU + EFTA + UK	1.077.186	1.080.680	-0,3	4.459.087	4.475.369	-0,4
EU14 + EFTA + UK	952.870	961.040	-0,9%	3.983.263	4.008.531	-0,6%

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Member states before the 2004 enlargement
² Member states having joined the EU since 2004