



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dall'11 al 17 marzo 2025**

*Torino, 21 marzo 2025*

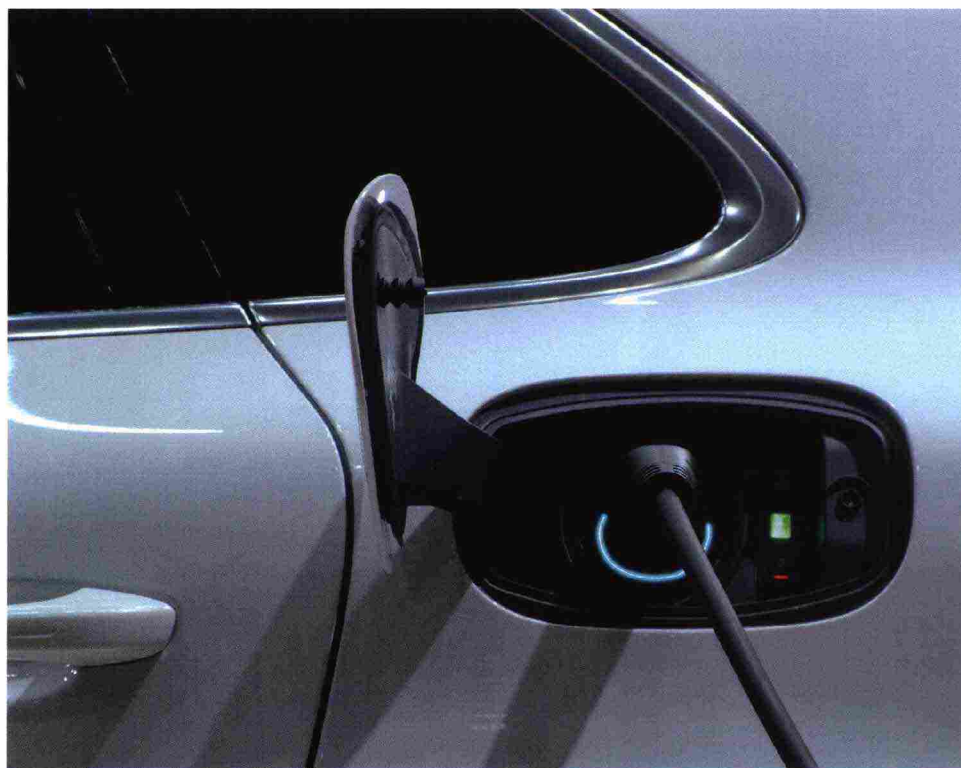
# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
16/17	La Subfornitura	01/02/2025	<i>Le sfide della transizione energetica nell'automotive</i>	2
38/39	Onroad Mag	01/02/2025	<b>RETROFIT DEL TACHIGRAFO: PRONTI, PARTENZA, VIA! (MA L'ARBITRO ARRIVA A FINE FEBBRAIO)</b>	4
	Ferpress.it	11/03/2025	<i>Anfia: 4° anno di crescita per il mercato aftermarket con +2,4 di fatturato nel 2024</i>	7
	Ferpress.it	11/03/2025	<i>ANFIA: a febbraio autocarri poco sotto i livelli del secondo mese del 2024, veicoli trainati in recu</i>	8
	Plastix.it	11/03/2025	<i>Congresso TMP: un premio alla resilienza</i>	10
	Telenord.it	11/03/2025	<i>Anfia: quarto anno di crescita per il mercato aftermarket con +2,4 di fatturato nel 2024 - Telenord.</i>	16
12	Il Canavese	12/03/2025	<i>Porchietto in visita al Ciac di Ivrea</i>	18
	Acisportitalia.it	12/03/2025	<i>Esposizione e conferenza Internazionale per la mobilita' sostenibile</i>	19
	Notiziariovi.com	12/03/2025	<i>Mercato Veicoli Industriali e autobus: segnali contrastanti a febbraio 2025. I dati di Anfia</i>	20
	Sicuraauto.it	12/03/2025	<i>Ricambi IAM: il mercato continua a crescere, +2,4% nel 2024</i>	21
39+44	La Stampa - Ed. Torino	13/03/2025	<i>Giu' la produzione nei settori industriali ma per le start up boom investimenti (L.Di Paco)</i>	25
9	L'Eco di Bergamo	13/03/2025	<i>"Meccanica e plastica L'Europa non aiuta e neanche gli incentivi"</i>	27
8	Rivista Idea	13/03/2025	<b>L'OPINIONE di... ROBERTO VAVASSORI</b>	29
	Motorionline.com	13/03/2025	<i>Mercato Auto: a febbraio 2025 in Italia immatricolazioni in calo</i>	30
	Rinnovabili.it	13/03/2025	<i>Camion e bus, boom di mezzi pesanti elettrici: luci e ombre del settore</i>	33
	Ansa.it	14/03/2025	<i>10,800 cars produced in January, down 63.4% says ANFIA</i>	36
	Ansa.it	14/03/2025	<i>Anfia, a gennaio prodotte 10.800 autovetture (-63,4%)</i>	38
	Askaneews.it	14/03/2025	<i>Auto, produzione vetture in Italia sprofonda a gennaio: -63,4%</i>	41
16	Il Sole 24 Ore	14/03/2025	<i>Auto, al vaglio la proroga sul fringe benefit (F.Greco)</i>	44
9	Corriere del Mezzogiorno - Puglia (Corriere della Sera)	14/03/2025	<i>Int. a R.Vavassori: "Innovazione decisiva La produzione di auto risalira' solo nel 2026" (C.Spagnoletti)</i>	45
5	Mondo Padano	14/03/2025	<i>Economia &amp; LAVORO - "Presenti alcuni elementi interessanti, ma su alcuni temi essenziali permangono</i>	47
	Borsaitaliana.it	14/03/2025	<i>Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"</i>	48
	Borsaitaliana.it	14/03/2025	<i>Auto: Anfia, bene Mimit su credito imposta, in Ue puntare su neutralita' tecnologica</i>	50
	Borsaitaliana.it	14/03/2025	<i>Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti</i>	51
	Corrieredellosport.it	14/03/2025	<i>Anfia, a gennaio prodotte 10.800 autovetture (-63,4%)</i>	53
	Gazzetta.it	14/03/2025	<i>Produzione auto in Italia: crollo del 63,4% nel mese di gennaio</i>	54
	Geagency.it	14/03/2025	<i>Auto, Urso: "Filiera riconverta su difesa e Spazio". No di Fiom, ma Fim apre</i>	55
	Geagency.it	14/03/2025	<i>Auto, Vavassori (Anfia): Sintonia con Mimit per azioni da proseguire in Europa</i>	57
	IlsecoloXIX.it	14/03/2025	<i>Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"</i>	60
	IlsecoloXIX.it	14/03/2025	<i>Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti</i>	61
	Ilsole24ore.com	14/03/2025	<i>Al Tavolo Auto il piano da 2,5 miliardi: fuori gli ecobonus, entra il credito d'imposta</i>	62
	Larena.it	14/03/2025	<i>Anfia, a gennaio prodotte 10.800 autovetture (-63,4%)   L'Arena</i>	63
	Lastampa.it	14/03/2025	<i>Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"</i>	64
	Lastampa.it	14/03/2025	<i>Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti</i>	66
	Mattinopadova.it	14/03/2025	<i>Quali sono i vari tipi di auto elettrificate?</i>	68

## L'EVENTO

Brugola OEB ha acceso il dibattito sul futuro della mobilità sostenibile e sulle implicazioni delle normative europee per il settore automobilistico. Nonostante lo scetticismo e le incertezze sulla crescita, dall'incontro è emersa la necessità di un approccio equilibrato per l'industria italiana.

# Le sfide della transizione energetica nell'automotive



**B**rugola OEB azienda italiana multinazionale esperta nella produzione di viti per il settore automotive, affronta il tema della mobilità con un incontro tra rappresentanti istituzionali, esperti del settore automotive e associazioni di categoria.

Al centro del dibattito le posizioni di UNRAE e ANFIA, che hanno espresso preoccupazioni e suggerimenti su come affrontare i cambiamenti imposti dalle normative europee e sulla necessità di un approccio equilibrato per l'industria italiana.

Jody Brugola, promotore dell'incontro, ha voluto riunire diversi attori della filiera automobilistica per un confronto aperto e costruttivo sulle sfide della transizione elettrica. Come Presidente di Brugola OEB, azienda attiva nella produzione di componenti di fissaggio per l'automotive, Brugola ha sottolineato l'importanza di un approccio pragmatico che permetta al settore di evolvere senza penalizzare né i produttori né i consumatori.

"Abbiamo deciso di promuovere questo evento perché vogliamo comprendere il futuro della mobilità elettrica senza preconcetti, ma con una visione chiara e responsabile", ha dichiarato Brugola. "Come

**Un momento dell'incontro organizzato da Brugola OEB con i rappresentanti istituzionali, gli esperti del settore automotive e le associazioni di categoria**

azienda, siamo impegnati da sempre nell'innovazione per continuare ad essere protagonisti anche in questa fase di cambiamento".

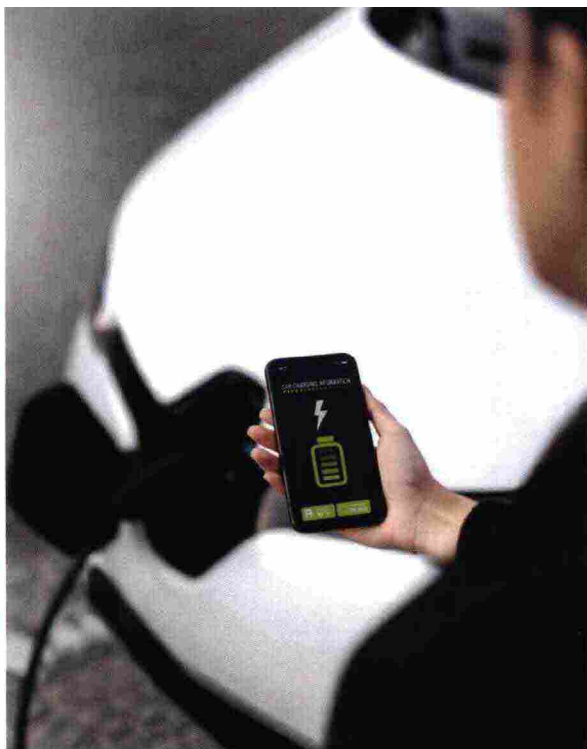
## GLI INTERVENTI ISTITUZIONALI: COLLABORAZIONE E REALISMO

L'evento è stato aperto dall'inter-

vento di Gian Marco Centinaio, Vicepresidente del Senato, che ha ribadito la necessità di un dialogo tra industria, istituzioni e consumatori per affrontare con successo la transizione energetica e costruire la mobilità del futuro. Centinaio ha richiamato l'attenzione sull'importanza di misure concrete per garantire che la sostenibilità ambientale vada di pari passo con la sostenibilità economica e sociale.

"Non basta parlare di sostenibilità: servono azioni concrete e coordinate che evitino di mettere in difficoltà le imprese italiane, soprattutto in un settore così strategico come quello dell'automotive", ha affermato Centinaio.





Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia, ha espresso preoccupazione per l'impatto della transizione elettrica sull'economia regionale, dove una parte significativa delle imprese automotive potrebbe essere a rischio. Guidesi ha sottolineato la necessità di un approccio tecnologicamente neutrale, che consideri diverse soluzioni come biocarburanti, idrogeno e carburanti sintetici, oltre ai veicoli elettrici. "Limitarsi all'auto elettrica significa mettere in pericolo il 30% delle nostre imprese", ha spiegato Guidesi. "Il futuro della mobilità deve essere costruito su più tecnologie per garantire che la transizione sia sostenibile per tutti".

Andrea Tronzano, Assessore al Bilancio della Regione Piemonte, ha invece posto l'accento sulla necessità di mantenere la libertà di scelta nella mobilità e di tutelare il diritto dei cittadini a spostarsi in modo accessibile. Ha anche sottolineato che una transizione troppo rapida potrebbe creare disparità sociali, soprattutto se non saranno garantite alterna-

tive sostenibili per tutti. "Dobbiamo affrontare questa transizione con prudenza, assicurando che le decisioni non mettano in crisi né le imprese né i lavoratori del settore", ha dichiarato Tronzano.

Anche Luca Toccalini, parlamentare della commissione attività produttive, ha contribuito al dibattito, sottolineando l'importanza degli incentivi per favorire il passaggio all'elettrico. Toccalini ha elogiato le recenti misure che hanno ampliato la fascia ISEE e raddoppiato gli incentivi per le fasce più deboli, stimolando l'interesse verso i veicoli elettrici, come dimostrato dal rapido esaurimento dei fondi stanziati per gli incentivi nel 2024.

#### LE POSIZIONI DELLE ASSOCIAZIONI

Michele Crisci, Presidente di UNRAE, ha messo in evidenza le sfide che l'industria automobilistica italiana dovrà affrontare nei prossimi anni, in particolare a seguito delle decisioni europee prese a fine settembre. Crisci ha evidenziato la richiesta di

anticipare al 2025 la revisione del pacchetto "Fit for 55", per valutare l'impatto socio-economico della transizione al 2035. "È necessario un monitoraggio costante e una revisione delle politiche in base alle reali conseguenze che queste avranno su imprese e lavoratori", ha detto Crisci, portando anche all'attenzione del pubblico i dati statistici relativi al parco circolante in Italia.

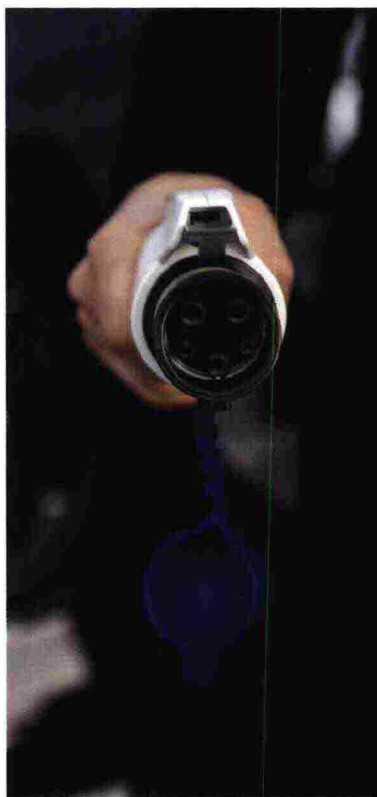
Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA, ha poi esplorato le implicazioni della decarbonizzazione per l'industria italiana, sottolineando come il raggiungimento degli obiettivi di neutralità carbonica entro il 2035 richiederà notevoli investimenti in infrastrutture e nuove tecnologie. "L'Italia si trova a dover affrontare una doppia sfida: quella di innovare mantenendo competitiva la nostra industria, senza però trascurare i costi sociali di una transizione troppo rapida", ha affermato Giorda.

#### LE SFIDE DELLE INFRASTRUTTURE E QUELLE DELL'EDUCAZIONE DEL CONSUMATORE

Nel corso del dibattito, è emerso anche il tema delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici, un aspetto ancora critico in Italia. La mancanza di una rete capillare di punti di ricarica rappresenta uno degli ostacoli principali all'adozione diffusa dell'auto elettrica, e il settore chiede interventi urgenti da parte delle istituzioni.

Inoltre, è stato discusso il tema dell'educazione e della consapevolezza del consumatore. Molti dei dubbi legati ai veicoli elettrici riguardano l'autonomia, i costi iniziali più elevati e la disponibilità delle infrastrutture. Tuttavia, come evidenziato durante l'incontro, i consumatori stanno mostrando un interesse crescente per la sostenibilità e i minori costi operativi legati all'elettrico. È stato ribadito che l'educazione del consumatore sarà cruciale per favorire una transizione più rapida e consapevole.

**I consumatori stanno mostrando un interesse crescente per la sostenibilità e i minori costi operativi legati alla mobilità elettrica**



VDO | INTERVISTA ESCLUSIVA A ALESSIO SITRAN, MANAGER LEGAL REQUIREMENTS

# RETROFIT DEL TACHIGRAFO: PRONTI, PARTENZA, VIA! (MA L'ARBITRO ARRIVA A FINE FEBBRAIO)

**SULLO STRUMENTO DIGITALE DI SECONDA GENERAZIONE È NECESSARIO RIBALTARE COMPLETAMENTE LA PERCEZIONE. NON UN DISPOSITIVO PENSATO PER "METTERE I BASTONI TRA LE RUOTE" A CHI FA IL PROPRIO LAVORO, MA UN PREZIOSO ALLEATO PER CONQUISTARE UN SIGNIFICATIVO VANTAGGIO SUI COMPETITOR**

di Greta Rossi

Milano

**I**l 2024 è stato l'anno che ha traghettato il settore del trasporto verso la prima scadenza del Pacchetto Mobilità con l'obbligo per i veicoli con massa complessiva superiore ai 35 quintali impegnati in attività internazionali, immatricolati prima del 15 giugno 2019 e equipaggiati con tachigrafo analogico o digitale di prima generazione, di dotarsi entro il 31 dicembre della seconda versione del tachigrafo intelligente. Un anno sfidante dunque non solo per l'industria di produzione, che ha dovuto far fronte ad una domanda importante, ma soprattutto per gli operatori di settore e l'intero comparto dell'autotrasporto, chiamato a gestire per tempo la scadenza. Com'è andata? A dare una risposta alle nostre domande è Alessio Sitrán, Manager Legal Requirements di VDO, che meglio di altri conosce il tema ed è da sempre impegnato in prima persona nella titanica opera di sensibilizzazione nei confronti di chi vorrebbe piuttosto dimenticare l'avanzare

della tecnologia, e i necessari investimenti da attuare per poterne massimamente beneficiare.

**Alessio Sitrán, a ridosso della scadenza del 31 dicembre stabilita per il passaggio alla seconda versione di tachigrafo intelligente, la Commissione europea ha aggiunto due mesi di tolleranza per permettere alle aziende inadempienti di rimediare. Fino a fine febbraio sono state dunque congelate le sanzioni?**

Esattamente. La norma sul retrofit alla seconda versione del tachigrafo intelligente è stata emanata e non è modificabile, e quindi il 31 dicembre è partita la sua obbligatorietà, ma si è ritenuto opportuno introdurre un 'educational learning period' di due mesi, quindi un periodo di avvicinamento, fino al 28 febbraio, che ha portato con sé un invito agli organi di controllo a non applicare le sanzioni nei confronti degli inadempienti. C'è stata quindi una sorta di apertura non solo a livello comunitario, ma anche degli stati membri responsabili della definizione delle attività di controllo. Attenzione, perché l'obbligo di dotarsi del nuovo tachigrafo è già in vigore e dopo il 28 febbraio verranno anche applicate le sanzioni: l'invito rimane dunque sempre quello di non attendere l'ultimo minuto per retrofittare. È un appello che abbiamo reiterato spesso e volentieri nell'arco dell'ultimo anno proprio perché sappiamo quanto sia complesso gestire il fermo del mezzo e il cambio del tachigrafo, soprattutto in presenza di parchi veicolari importanti. Abbiamo sempre consigliato, e continuiamo a farlo, di procedere in occasione della calibrazione periodica dello strumento che deve essere sostituito, in modo tale da risolvere la pratica in un'unica seduta.

**Rimane invariata l'altra scadenza normativa prevista per quest'anno.**

Sì, il 2025 introduce al 18 agosto la seconda scadenza del Pacchetto Mobilità, che riguarda la stessa categoria di veicoli, e cioè quelli adibiti a trasporto internazionale e sopra i 35 quintali, però dotati di tachigrafi intelligenti di prima versione quindi immatricolati tra il 15 giugno 2019 e il 21 agosto 2023. È importante

però anche ricordare che esiste a calendario un altro retrofit, tutto italiano, che riguarda i veicoli immatricolati tra il 21 agosto e il 31 dicembre 2023, nel lasso di tempo cioè in cui era entrato in vigore l'obbligo di installare la versione due, ma la disponibilità di prodotto non era ancora sufficiente a soddisfare la domanda iniziale. Bene, anche questi mezzi devono retrofittare entro il 18 agosto 2025. Entro il 1° luglio 2026 poi l'ultimo step, quello che riguarda il mondo dei leggeri impegnati nel trasporto internazionale.

**Tornando al 'periodo di apprendimento', la necessità di prevederlo può essere letta come una conferma del fatto che le aziende di trasporto siano piuttosto restie ad effettuare il retrofit? Forse serve spiegare ancora una volta come il nuovo tachigrafo porti con sé un importante valore aggiunto in termini di taglio dei costi, sostenibilità e sicurezza?**

Effettivamente a fine anno ci siamo sentiti un po' come se avessimo esaurito le armi a nostra disposizione, e invece ciò che dobbiamo fare oggi è ricaricare e proseguire: sensibilizzando, ma di più, educando il comparto. Io mi rendo conto di quanto possa non essere facile da gestire il fatto che allo scoccare di una mezzanotte scatti un obbligo che poco prima del giro di lancetta non c'era, però è anche vero che non è stata una mezzanotte qualunque, questa norma era in vista dal 2021 e quindi c'era tutto il tempo per programmare tempi e costi dell'adempimento. La riflessione che possiamo fare è che il tema non investe solamente chi costruisce il tachigrafo e l'operatore di trasporto, ma tutti gli attori, anche istituzionali, della filiera. Il tachigrafo oggi non è più solo uno strumento di registrazione dell'attività del conducente, ma una piattaforma che persegue logiche di efficientamento del parco circolante dispiegando i suoi benefici effetti a 360 gradi, e quindi non solo nei confronti del trasportatore, ma anche del suo committente e della collettività, perché una flotta ben organizzata inquina meno ed è più sicura. Ma soprattutto, e torno a parlare ai trasportatori, ha minori costi di esercizio. Ecco, la compliance alla normativa deve essere letta come un nuovo vantaggio competitivo. **Che poi la piattaforma condivisa con l'organo**

**di controllo rende omogenea la comprensione del dato tachigrafico, e anche questo è da vedere come un vantaggio competitivo.**

Esatto, chi si adegua è come se operasse sulla stessa 'lunghezza d'onda' degli organi di controllo. Anche le forze dell'ordine sono state infatti obbligate, a partire dal 18 agosto 2024, a dotarsi di tecnologie capaci di leggere i dati del modulo DSRC. Non hanno in mano uno strumento di controllo da remoto in grado di far partire le sanzioni in maniera automatica - questo è importante precisarlo - ma solo la possibilità di verificare preventivamente, con il veicolo in movimento, se il tachigrafo è correttamente funzionante. Poi, in caso di controllo allora lì si andranno a verificare i parametri sui tempi di guida. Se un trasportatore è a posto con il tachigrafo avrà dunque meno probabilità di venire fermato, e può prevederlo in anticipo, con tutti i vantaggi, in termini di risparmio di tempo e di potenziali problemi, che una mancata ispezione porta con sé. Competere grazie al rispetto della norma: questa è la portata rivoluzionaria del nostro tempo. Oggi le aziende che preferiscono tagliare i costi evitando gli investimenti, anche quando significa contravvenire alla normativa, invece di essere adempienti, lavorare sulla qualità e ottenere alla fine un maggior guadagno, sono destinate a venire escluse dal mercato.

**Sì perché ad attenderci abbiamo tra l'altro un anno decisamente impegnativo...**

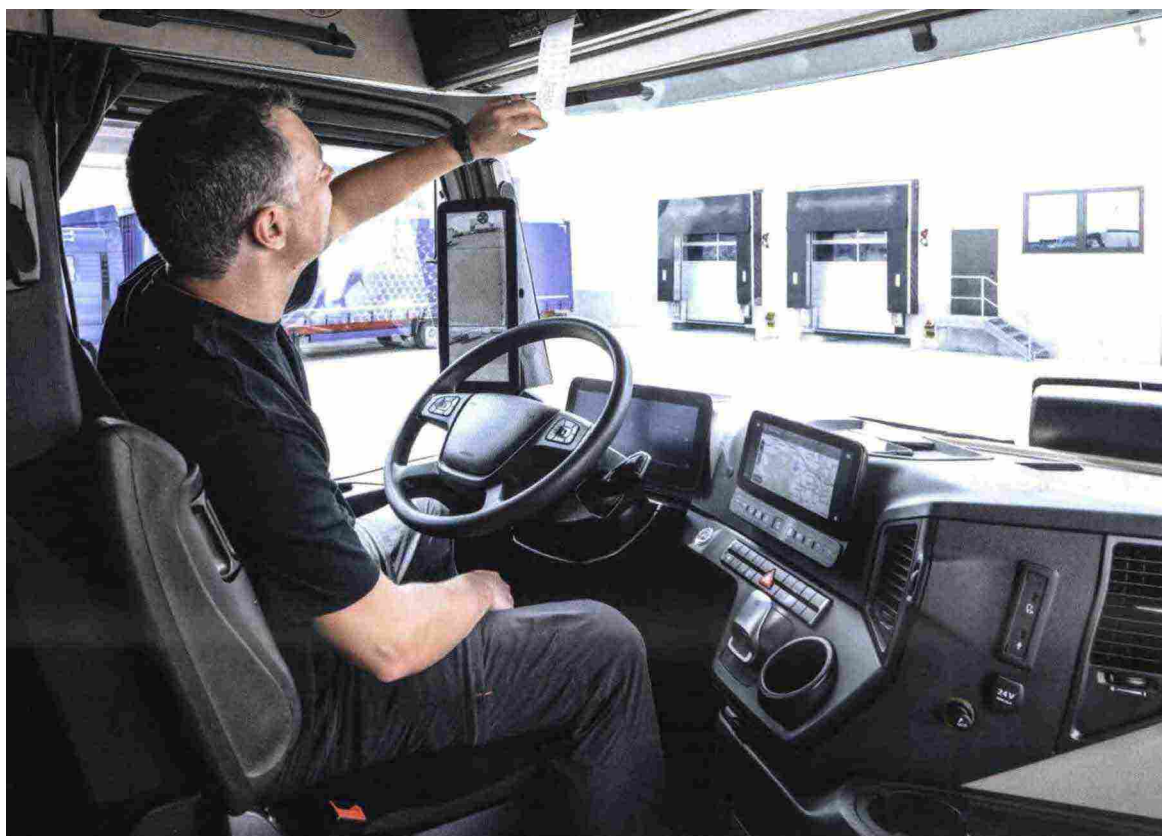
Le sfide non mancano e le variabili che influenzano lo scenario sono molto spesso esogene, quindi non dipendono dal controllo della singola industria o del singolo operatore: oggi tra l'altro la loro interazione è molto più articolata rispetto al passato, basta considerare gli shock macro che si sono verificati a partire dal 2001, in poco meno di 25 anni, e raffrontarli con quelli della seconda metà del secolo scorso. È impressionante constatare non tanto la loro maggior valenza numerica, quanto piuttosto la loro natura estremamente diversificata, geopolitica, economica, ambientale, finanziaria. Un contesto complesso su cui oggi gioca un ruolo fondamentale l'evoluzione normativa, e soprattutto quella digitale. Oggi l'intelligenza artificiale è realtà, e questo sta avendo impatti importanti non solo a livello di strumenti, ma soprattutto di competenze e di strutture organizzative delle aziende. Stiamo andando sempre più verso uno scenario articolato su tante sfide/opportunità che vanno affrontate con una visione di filiera capace di lavorare all'unisono sulla base di un approccio strategico, di una visione quindi di medio e lungo periodo in grado di accompagnare il comparto verso il futuro, e di farlo in maniera sostenibile sì, ma anche competitiva. Tutti noi siamo coinvolti nella grande sfida della transizione, con la necessità di investire sui diversi powertrain e di avere adeguati ritorni, e questo crea complessità non solamente per chi deve lanciare il proprio prodotto sul

mercato, ma a maggior ragione per l'utente finale, chiamato ad avere le competenze per operare una scelta corretta. Questo bisogno di conoscenza deve necessariamente appoggiarsi anche su un solido partenariato pubblico-privato nell'ambito del quale il mondo istituzionale e quello economico trovino finalmente un punto di incontro. Io sono sempre stato un sostenitore del concetto del 'possibile adiacente': l'innovazione arriva in maniera graduale, non nasce mai all'improvviso, ma trae frutto dal lavoro precedente, dalla sommatoria dello sforzo di tutti gli attori in scena: quello che è importante ricordarsi è che lavorare occupandosi ognuno del proprio pezzettino non aiuta, le sfide sono troppo complesse per non essere affrontate insieme.



**Alessio Sitran** dal mese di luglio 2024 è Manager Legal Requirements di VDO. Ricopre anche il ruolo di Coordinatore Truck and Bus Aftermarket all'interno di ANFIA

“  
Un periodo di “sensibilizzazione” durante il quale gli organi di controllo saranno tolleranti verso gli inadempienti. Ma dopo il 28 febbraio verranno comminate le multe  
”



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Anfia: 4° anno di crescita per il mercato aftermarket con +2,4 di fatturato nel 2024

L'incremento più significativo è avvenuto nel secondo trimestre (+6,3%). Variazione positiva, ma più contenuta anche nel primo (+2,3%) e nel quarto (+1,1%) trimestre, mentre il terzo registra una lieve flessione (-0,3%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. L'aumento più significativo è quello dei componenti di carrozzeria e abitacolo (+8,5%) che avevano chiuso il 2023 a +10,4% seguiti dai componenti elettrici ed elettronici (+6,3%), a +8,3% nel 2023, e dai componenti motore (+5,6%), che avevano registrato un aumento del 13,9% nel 2023, mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti undercar (+2%), dopo il +28,3% del 2023, e per i materiali di consumo (+0,5%), che avevano chiuso il 2023 a +5,7%. Nel 2024, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,56 milioni di immatricolazioni, lo 0,5% in meno rispetto al 2023 e il 18,7% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2024 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,1%, con una quota del 40%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano una flessione dell'1%, con una quota del 4,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) calano del 24,4%, rappresentando il 3,3% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le auto a gas crescono dell'1,2%, mentre le sole vetture a GPL aumentano dell'1,7%; insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2024 in crescita del 6,5% rispetto al 2023. Grazie ad un rialzo sia nel primo (+4,2%) che nel secondo semestre, seppur lieve (+0,4%), il fatturato italiano dei ricambi automotive si conferma positivo per il quarto anno consecutivo. Si stabilizza la crescita (+2,4% contro il +11,6% del 2023), scontando definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM, che gli effetti inflazionistici legati alle materie prime ed ai trasporti via mare afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA. A fronte di un mercato delle auto nuove in stallo e di un incremento delle vendite dell'usato, l'età media del parco circolante nel nostro Paese rimane alta: a fine 2023, in peggioramento rispetto al 2022 per tutte le alimentazioni, era di 12 anni e 10 mesi, con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni<sup>1</sup>. Le necessità di manutenzione dei veicoli in circolazione non può quindi che favorire le attività di officina, che, a detta degli operatori<sup>2</sup>, a giugno, luglio e agosto 2024 hanno registrato i più alti livelli degli ultimi cinque anni. E' un momento di grande e rapida trasformazione per tutta la filiera automotive, che, stretta dalle regolamentazioni europee per la decarbonizzazione della mobilità, è alle prese con la riconversione produttiva e con ingenti investimenti in R&I e capitale umano. L'elettrico rimarrà una tecnologia centrale per la mobilità del futuro, pur trovandoci ora in una fase interlocutoria con le istituzioni UE che speriamo possa introdurre delle flessibilità utili a valorizzare tutti i carbon neutral fuels, secondo il paradigma della neutralità tecnologica. Per l'aftermarket che, oltretutto, intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto questo tipo di cambiamenti data anche l'età media del parco auto italiano ormai prossima ai 13 anni, è difficile avere un quadro chiaro circa l'impatto di queste novità, anche considerando che, in Italia, i numeri delle auto elettriche in manutenzione e riparazione presso operatori indipendenti sono ancora bassi, per via dei livelli di mercato e anche delle estensioni di garanzia applicate dalle Case auto. Sapendo, tuttavia, che il futuro sarà sicuramente diverso dall'oggi, perlomeno in UE, il comparto non può che continuare ad evolversi, per mantenersi competitivo. Il post-vendita sta quindi investendo sia in tecnologie digitali sia in tecnologie green, con l'obiettivo di rispondere ad una nuova generazione di automobilisti-consumatori offrendo una sempre più ampia gamma di prodotti e servizi anche di formazione e supporto per i clienti di qualità ed economicamente sostenibili



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## ANFIA: a febbraio autocarri poco sotto i livelli del secondo mese del 2024, veicoli trainati in recu

Analizzando nel dettaglio il mercato di febbraio 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.302 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-0,6% rispetto a febbraio 2024) e 1.219 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+25,2%), suddivisi in 100 rimorchi (-14,5%) e 1.119 semirimorchi (+30,6%). Nei primi due mesi del 2025 si contano 4.862 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 7,9% in meno rispetto al primo bimestre del 2024, e 2.233 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+3% rispetto a gennaio-febbraio 2024), così ripartiti: 232 rimorchi (+4,5%) e 2.001 semirimorchi (+2,8%). Per gli autocarri, nei primi due mesi del 2025 tre aree geografiche su quattro registrano una variazione negativa: -12,4% il Nord-Est, -10,2% il Nord-Ovest e -6,3% l'area Sud e Isole. In lieve crescita, invece, le regioni del Centro (+1,5%). Per classi di peso, a gennaio-febbraio 2025 tornano ad avere segno positivo i veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+9,9%) e i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate (+9,1%). Registrano invece una flessione i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate, che calano a doppia cifra (-37,8%), seguiti dai veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (-6,1%) e dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-2,7%). Nei primi due mesi del 2025, gli autocarri rigidi risultano in lieve flessione, dell'1,4%, mentre i trattori stradali chiudono a -13,5%. Nello stesso periodo, calano i veicoli da cantiere (-8,3%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-7,8%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nel primo bimestre dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,5% (era del 3% a gennaio-febbraio 2024), per un totale di 75 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,3% del totale (l'1% a gennaio-febbraio 2024). Il forte rallentamento nelle immatricolazioni di autocarri che si registra in continuità con il mese precedente conferma ancora una volta la necessità di riformare le politiche vigenti per il settore dell'autotrasporto introducendo misure certe e pluriennali che promuovano la sostituzione del parco circolante con veicoli di ultima generazione a gas naturale compresso e liquefatto o a diesel, valorizzando la filiera nazionale dei rispettivi biocarburanti (biometano e HVO) commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Si esprime pertanto rammarico per l'assenza di un chiaro riferimento al riconoscimento del contributo dei c.d. carbon neutral fuel all'interno dell'Industrial Action Plan for the European automotive sector recentemente pubblicato dalla Commissione europea. Restiamo convinti che, in linea con le flessibilità riconosciute ora alle autovetture e veicoli commerciali leggeri, la Commissione dovrebbe procedere al più presto ad una revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti e, alla luce dello stato delle condizioni abilitanti, definire obiettivi realistici che possano essere raggiunti con tutte le tecnologie a disposizione. Solo con tale approccio si potrà accelerare e rendere sostenibile la transizione del settore dell'autotrasporto. A livello nazionale, si rinnova l'invito al decisore pubblico a rafforzare gli strumenti attualmente vigenti per il rinnovo del parco circolante, dando rapida attuazione ai fondi stanziati per questo triennio nell'ultima legge di bilancio. Allo stesso tempo, si auspica che in occasione dell'imminente tavolo automotive si valuti la necessità di ripristinare misure di sostegno all'acquisto e al noleggio a lungo termine di veicoli commerciali (Ecobonus) così come l'introduzione di strumenti di supporto fiscale come il credito d'imposta per gli investimenti. In riferimento ai veicoli trainati, nel primo bimestre del 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+16,3%), il Nord-Ovest (+9,6%) e l'area del Sud e Isole (+1%), mentre resta in flessione il Centro (-19,1%). Le marche estere totalizzano 1.237 libretti di circolazione nel mese (+4,6%); variazione positiva anche per le marche nazionali (+1,1%), con 996 libretti. Il mercato dei rimorchi e semirimorchi mostra segnali contrastanti a febbraio 2025: se da un lato si osserva una marcata crescita nel settore dei semirimorchi, con un incremento del 30,6% rispetto a febbraio 2024 e del 2,8% nel cumulato gennaio-febbraio, dall'altro il segmento dei rimorchi registra nel secondo mese del 2025 una contrazione del 14,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, anche se il dato cumulato da inizio anno mostra una leggera crescita, del 4,5% afferma Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA. Con profondo rammarico, abbiamo appreso che i recenti provvedimenti approvati dal Consiglio dei Ministri non hanno incluso misure strutturali per il settore dell'autotrasporto, nonostante le ripetute promesse. A livello europeo, il Piano d'azione automotive della Commissione europea omette qualsiasi riferimento alla revisione delle normative su veicoli pesanti e rimorchi. Ulteriore motivo di preoccupazione è la tassazione dei rimorchi, veicoli a zero emissioni di CO2, che comporterà un aumento dei costi di quasi il 30% del valore di mercato per unità, un onere sproporzionato che rischia di compromettere la tenuta delle



imprese. ANFIA proseguirà il suo impegno con le istituzioni italiane ed europee per sollecitare interventi urgenti a sostegno del settore. Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a febbraio 2025 398 nuove unità, con un decremento del 20,1% rispetto a febbraio 2024. Nel secondo mese dell'anno, tre comparti su quattro risultano negativi: calano a doppia cifra i minibus (-41,5%), gli scuolabus (-30%) e gli autobus adibiti al TPL (-20,3%). Tornano invece a crescere gli autobus e midibus turistici (+5,1%). Nei primi due mesi del 2025, i libretti di autobus rilasciati sono 1.031 (-4,6% rispetto a gennaio-febbraio 2024). Nel bimestre registrano una variazione positiva gli autobus e midibus turistici (+69,6%) e gli scuolabus (+43%), mentre calano gli autobus adibiti al TPL (-25,3%) e i minibus (-5%). Il mercato degli autobus, dopo il picco di immatricolazioni di gennaio, mostra segnali di rallentamento nel mese di febbraio afferma Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. I dati evidenziano una contrazione del 20,1% rispetto allo stesso periodo del 2024 e del 4,6% nel cumulato da inizio anno. Tale picco, probabilmente legato alle scadenze dei progetti finanziati con fondi PNRR, suggerisce una dinamica temporanea, con il mercato che ora sembra tornare a tendenze preesistenti. ANFIA rinnova il suo appello per lo stanziamento di risorse dedicate al rinnovo del parco autobus, al fine di continuare ad abilitare la riduzione dell'età media dei mezzi in circolazione riportandola e mantenendola in linea con il dato europeo. Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 22,4% a gennaio-febbraio 2025 (contro il 16,6% dei primi due mesi del 2024), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 25,4% (21,1% a gennaio- febbraio 2024). A livello territoriale, infine, nei primi due mesi del 2025 le immatricolazioni registrano una crescita soltanto nelle regioni del Centro (+29,5%), mentre calano a doppia cifra nel Nord-Ovest (-21,4%), nel Sud e Isole (-13,6%) e nel Nord-Est (-11,6%).

ABBONATI ALLA RIVISTA LIBRI E MANUALI



Home » Congresso TMP: un premio alla resilienza

# Congresso TMP: un premio alla resilienza

Congresso delle Materie Plastiche 2024

11 Marzo 2025

Redazione

Condividi



**Così come molte altre, anche l'industria delle materie plastiche deve fare i conti con le criticità della geopolitica e dell'economia. Non per questo smette di innovare e guardare al futuro... e il congresso di TMP ne ha data dimostrazione col riconoscimento assegnato ai giovani laureati e diplomati**

di **Roberto Carminati**

Per una volta, cominciamo dalla fine e, dunque, dalle battute conclusive della prima fase dei lavori del congresso annuale che l'Associazione dei Tecnici delle Materie Plastiche (**TMP**) e la rivista **Plastix** hanno organizzato sul finire di novembre tornando alla casa-base di Milanofiori. Perché in capo alle presentazioni della mattinata ha avuto luogo la consegna dei **premi di laurea** – da un biennio attribuiti anche alle ricerche svolte per il diploma agli iscritti degli ITS – riservati alle tesi ritenute di maggiore interesse per il settore. Poiché le difficoltà dell'industria nazionale – e non solo – sono ben note e sembra decisamente più opportuno prendere il via da chi al mondo della plastica può portare linfa nuova conducendo studi innovativi.

D'altra parte, la **formazione** e la **sensibilizzazione dei giovani** sono fra gli obiettivi primari dichiarati del mandato del presidente associativo **Alan Catturini**. Per quel che riguarda gli allori accademici, sul gradino più alto del podio si è piazzato **Mirko Coser** del dipartimento di *Industrial engineering* dell'**Università di Trento**. Coser ha realizzato il lavoro intitolato *Development of thermoplastic carbon fiber reinforced composites with self-healing capability*. Ha per questo sviluppato una **PA6 rinforzata con fibre di carbonio con proprietà autoriparanti**, grazie all'uso di copolimeri olefinici ciclici che permettono il recupero parziale delle proprietà del materiale vergine.

Alle sue spalle e per il dipartimento omonimo dell'**Università di Padova** si è classificato **Niccolò Cenzato** con la tesi *Valorization of biopolymers waste through chemical recycling*. Nella circostanza, il tesista ha studiato il **riciclo chimico del PBAT** tramite glicolisi, ottenendo precursori in forma liquida per produrre **espansi poliuretani** dalle caratteristiche molto simili ai *benchmark* utilizzati.

Terza piazza per l'esponente della Scuola di Ingegneria industriale e dell'informazione del **Politecnico di Milano**: **Alejandro Lopez Olmedo**, intervenuto in videocollegamento da Bruxelles e autore di *Repairing of woven glass fibre and Vitrimer matrix composites fractured in mode I and II*. Ha cioè utilizzato **polimeri vitrimerici nella produzione di laminati**, dimostrando il loro potenziale come materiali per la riparazione dei danni da delaminazione e possibile soluzione per ridurre lo scarto dei componenti nei materiali compositi. La parola è quindi passata ai talenti diplomati presso gli ITS.

## Sfogliala rivista



n.2 - Marzo  
2025

n.1 - Febbraio  
2025

n.8 -  
Novembre  
2024

Edicola Web

## Notizie da Meccanicnews

- **Abrasivi ad alte prestazioni per processi di rettifica più efficienti**
- **Riduttori smart con sensori cynapse® integrati: più efficienza, meno guasti e costi ridotti**
- **Simulazioni e modelli di intelligenza artificiale più efficienti**

## Notizie da Il Progettista Industriale

- **Evento ibrido | AI e Automazione. Verso il futuro della produzione industriale**
- **I segreti delle tolleranze dimensionali**
- **Vanni Oldrati e la famiglia Oldrati riceveranno il Premio Nazionale Franciacorta 2025, celebrando l'eccellenza imprenditoriale, la continuità generazionale e l'impegno sociale**

## Il cielo è blu sopra le nuvole

Una menzione ha riguardato qui **Christian Sacchetti**, della **Fondazione Jobsacademy** di San Paolo d'Argon in provincia di Bergamo, e, per la **Fondazione ITS Nuove tecnologie della vita** di Lainate (Milano), **June Junior Buera**.



*In capo alle presentazioni della mattinata del Congresso TMP, ha avuto luogo la consegna dei premi di laurea – attribuiti anche alle ricerche svolte per il diploma agli iscritti degli ITS – riservati alle tesi ritenute di maggiore interesse per il settore*

Il primo, durante gli stage annuali nei reparti di aziende del comparto delle

materie plastiche, ha sperimentato le attività di **progettazione, stampaggio, termoformatura** e verifica dei manufatti prodotti. Il secondo ha invece lavorato sul **finishing di polimeri fluorurati** che trovano applicazione nell'ambito della produzione di energia elettrica a emissioni zero, tramite **celle a combustibile** con membrane a scambio protonico.

Tutti costoro hanno le carte in regola per rappresentare l'avvenire dell'industria tricolore della plastica; nella speranza che sia roseo e che insomma, per parafrasare i classici, oltre le nuvole splenda uno scintillante cielo azzurro. Perché, al contrario, il presente si dimostra irto di difficoltà e le criticità che si parano dinanzi alle imprese sull'accidentato cammino verso la **transizione green** ne sono solamente un esempio. Su di esse si è per esempio soffermato **Paolo Falcioni**, direttore generale della sigla **Applia**, che dà voce ai produttori di apparecchi domestici o professionali.

Il punto è che, sebbene il 20% circa delle **home appliance** sia costituito da plastica, non più dell'1% di questa viene dal riciclo e non certo per esclusiva responsabilità dei produttori. Negli anni, questi ultimi hanno preso parte a iniziative come la **EU Plastics strategy**, che puntava a far salire a 10 milioni di tonnellate i volumi del mercato europeo delle plastiche entro il 2025. E hanno collaborato a progetti che coinvolgono le stesse realtà del riciclo, quali **PolyCE**, senza tuttavia che gli interrogativi coi quali sono alle prese trovassero risposta.

## Quantità, qualità e prezzi



*Paolo Falcioni, direttore generale di Applia, sigla che dà voce ai produttori di apparecchi domestici o professionali*

Sono sostanzialmente tre e il primo è dato dalla limitata disponibilità e solidità della **supply chain** del materiale riciclato. La risoluzione della problematica risiede, secondo Falcioni, nell'intensificarsi della collaborazione fra chi produce e chi invece, appunto, cura le fasi del riciclo. Sono necessari **investimenti importanti in tecnologie di raccolta,**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

### selezione e riuso e

naturalmente il concreto impegno delle aziende, finalizzato all'incremento del ricorso a materiali da riciclo nei processi manifatturieri. Sul tavolo c'è anche una questione di qualità, come anticipato: la si indirizza implementando **standard continentali di tracciabilità** degli articoli da riciclo e consolidando le attività di recupero dal packaging, pur se alla luce della rigidità di normative quali **Reach e Rohs**.

### Hi-tech e regolamentazioni

giocano dunque qui un ruolo-chiave, laddove, per lavorare sui prezzi, è necessario mettere a punto modelli di *business* inediti e mirati, accompagnati auspicabilmente dal varo di opportuni pacchetti di **incentivi fiscali**. Se queste sono tuttavia le prospettive, l'attualità descrive la «sostanziale **stabilità dell'utilizzo di riciclati** da parte dei trasformatori nazionali nel 2023». E in parallelo «la secca **riduzione** tanto **della domanda** di termoplastiche vergini (-6% circa) quanto di quelle compostabili (-5,5%)».



Paolo Arcelli, direttore di Plastic Consult

Lo ha detto per **Plastic Consult** il direttore **Paolo Arcelli**, pronto altresì a far notare come nella Penisola l'adozione di plastiche post consumo sia salita soltanto dello 0,8% fra il 2022 e il 2023. Il 2024 non ha segnato un punto di svolta. Passata l'euforia per gli incentivi, **ha rallentato l'edilizia** mentre i beni durevoli – auto e bianco – o semidurevoli, come i mobili, non sono riusciti a lasciarsi alle spalle la crisi che li attanaglia ormai da anni. A dispetto della contrazione dell'inflazione e di una **modesta ripresa della domanda**, non si sono viste inversioni di tendenza di rilievo in alcuna delle principali economie europee, Italia e Germania in primo luogo.

## L'accelerazione che non c'è

Persistono le complicazioni causate da un **costo dell'energia** che rimane al di sopra delle medie storiche e l'**incremento delle esportazioni** non basta per frenare «il **deterioramento del saldo commerciale**» del nostro Paese. Nei primi sette mesi dello scorso anno si sono impennate sia le **importazioni** di manufatti (160 mila tonnellate in più) sia quelle degli **imballaggi**: +30 mila t. Nonostante, infine, i tentativi di rimpiazzo dell'**EPS**, le confezioni hanno tenuto e si sono presentate come uno dei pochi segmenti in salute, unitamente a quelli del soffiaggio e dei grandi contenitori stampati in PE rigido e quelli del film retraibile o per l'imballaggio, indirizzato all'ambito del **food**.

Si è avuto modo di far cenno anche al mondo **automotive** e di questo hanno argomentato da differenti punti di vista i portavoce di **Anfia**, che rappresenta la filiera delle quattro ruote in Italia, e della multinazionale dell'assicurazione sul credito **Allianz Trade**.

Per la prima, il responsabile per la componentistica **Andrea Debernardis** ha riferito che, a fronte di un aumento da oltre tre punti percentuali del fatturato (quasi **59 miliardi di euro**), la crescita dei ricavi dell'industria si è ridotta rispetto al 2022. È risultato soddisfacente l'andamento dell'**ingegneria** e del **design**, dei **modulisti e sistemisti**; ha per converso sofferto la **subfornitura**. Di 438 imprese interpellate da **Anfia** (186 piemontesi), il 36% ha dovuto fare i conti con una flessione del **volume d'affari**: vero è anche che il **52% ne indicava una crescita**.



Andrea Debernardis, responsabile per la componentistica di **Anfia**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

L'export, perseguito dal 79% delle realtà indagate, incide sul *business* complessivo per il 46%; l'**after-market** entro il quale opera il 67% dei *player* vale il 29%. Soprattutto in Piemonte le aspettative per il futuro sono orientate al pessimismo. Confortante – in vista però di un'accelerazione della **mobilità elettrica** che ancora stenta a rendersi percepibile – è la versatilità dei fornitori. Il 72,7% è in grado di realizzare componenti per qualunque tipologia di veicolo e dunque indipendentemente dall'alimentazione; mentre è apparso in ascesa lo *share* degli specialisti delle tecnologie per gli EV.

## E io (non) pago

Delle dinamiche delle autovetture ha trattato per **Allianz Trade** il *senior economist* **Luca Moneta**, evidenziando come al **calo delle immatricolazioni** totali non abbia sin qui fatto da contraltare un miglioramento delle vendite di **motori green**. Fa in parte eccezione la **Cina** che è anche la principale destinataria dei modelli sviluppati sul territorio europeo: là dove, cioè, si sono potute osservare vendite invariate di esemplari a batteria o ibridi in **Francia**; e un loro arretramento in **Germania**.



Luca Moneta, senior economist di Allianz Trade

Il periodo preso in esame è quello compreso fra i mesi di **gennaio e agosto 2024**; pietra di paragone lo stesso arco temporale, l'anno precedente. Le consegne di **mild e full hybrid** o di **puri elettrici** non si sono mosse neppure in Italia, ove ai primi è attribuibile una quota di mercato pari al 25% circa; ai secondi di meno del 5%; e dove le **motorizzazioni ICE tradizionali pesano per il**

**70%. C'entrano i prezzi di vendita**, in assenza di stimolanti agevolazioni all'acquisto; c'entra la quanto mai modesta diffusione dei **punti di ricarica**. In una nazione dalla superficie ridotta, come quella dei Paesi Bassi, se ne trovano cento ogni cento chilometri di rete viaria. Da noi – approssimando per eccesso – una decina. E poco meno di 20 mila sono concentrati in otto

regioni: Lombardia, Veneto, Campania, Emilia Romagna, Toscana, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Piemonte.

Il valore potenziale delle **esportazioni dei costruttori auto tricolori** è di 145 milioni di dollari; 161 milioni quello dell'indotto: inezie, se confrontate coi 2,6 miliardi dei servizi *business* e *consumer* o i 2,4 dell'agroalimentare. Inevitabile, per un analista impiegato presso una società di assicurazione del credito, soffermarsi sugli impatti che la generalizzata stagnazione sta sortendo sui pagamenti. Nel mondo auto **i saldi stanno ritardando** sempre più, soprattutto nel Regno Unito e in Germania (un tempo terra promessa per il rigore con cui si concludevano gli scambi commerciali), dove sono risalite ai livelli del 2009.

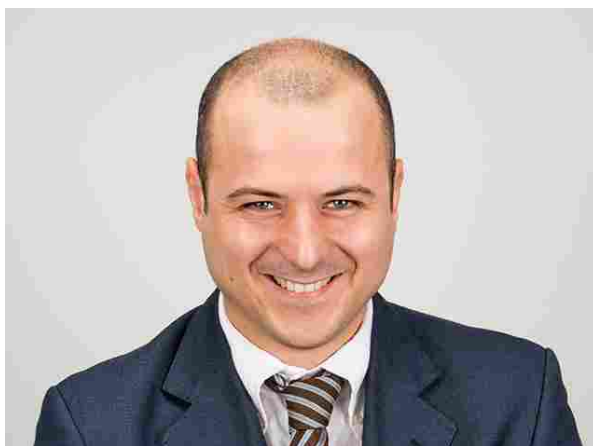
## Ma l'innovazione non si ferma

Il **trasporto privato** ha goduto di spazi tanto ampi in occasione del congresso di TMP, perché è storicamente uno degli approdi privilegiati della produzione e della trasformazione di materie plastiche. In effetti, specie se ci si volge alla summenzionata area della ricarica dei veicoli elettrici, la ricerca pare continuare a guardare alle quattro ruote come a uno sbocco estremamente attraente.

L'esempio in tal senso è giunto da **Gewiss** che, per bocca del *sourcing raw material & general purchasing manager*

**Luca Sorrentino**, ha affrontato la tematica dell'**ecodesign** nelle **soluzioni elettrotecniche**.

Paradigmatica, da questo punto di vista, è l'esperienza compiuta con la linea dei cavi e prese di ricarica universali per EV **I-Cord**, corrispondenti agli standard internazionali **IEC 62196-1** e **IEC 62196-2**; nonché idonee agli utilizzi conformi alla normativa **IEC 61851**.



Luca Sorrentino, sourcing raw material & general purchasing manager di Gewiss

Fra le prerogative degli articoli della gamma spiccano da un lato l'utilizzo di **materiali sostenibili** e, dall'altro, a monte, una progettazione tale da permettere la sostituzione dei componenti durante il ciclo di vita. E infine, la possibilità di **disassemblarli** completamente **per riciclarli** una volta giunti a "fine corsa". Il progetto prevede la realizzazione di **un'unica impugnatura** che rispetti i limiti **della spina** e da utilizzare **anche per la presa**.

Tuttavia, secondo Sorrentino, l'*expertise* di Gewiss è tale da consentire di ipotizzare la creazione di un'impugnatura monoblocco con un **sistema di presa-ferma-cavo** realizzabile attraverso una ghiera stringi-cavo. L'assieme della presa si distingue perché tutti i suoi elementi sono stati disegnati per essere agevolmente smontati e cambiati; l'assieme-spina per l'uso delle viti, sempre in vista del totale disassemblaggio, nell'accoppiamento fra cavi, spinotti e alveoli. Lo stesso **spinotto di fase** che, per vincoli normativi, presenta una parte terminale in **poliammide sovrastampata**, è comunque smontabile con un attrezzo opportuno a fine vita.

Non minore è l'attenzione all'**accessoristica**, poiché il marchio bergamasco ha introdotto una **borsa portacavi interamente riciclabile** e per il 68% composta da materiale riciclato. Il sistema presa-spina trifase è invece riciclabile al 72%; e al 19% fatto di materia da riuso; quello con spina monofase è riciclabile per il 69%; per il 21% frutto di riciclo, nel pieno rispetto dei dettami del *verde* e della circolarità.

## La prossima edizione del Congresso TMP

Il congresso nazionale delle Materie Plastiche, organizzato dall'associazione **TMP** (Tecnici Materie Plastiche) e dalla rivista **Plastix** ha riscosso un importante successo di pubblico – oltre **400 visitatori registrati** – grazie alla qualità degli interventi e all'autorevolezza dei relatori. La presentazione di numerosi casi applicativi, soprattutto per quanto riguarda i materiali, ha reso la giornata molto interessante.

L'invito è quindi quello di partecipare alla **prossima edizione**, la trentesima, che si terrà il **20 novembre 2025** sempre presso il **Centro Congressi NH** di Milanofiori, Assago (Milano). La partecipazione è gratuita previa registrazione sul sito: <https://www.plastix.it/> (il modulo d'iscrizione sarà presto disponibile).

- Tag:
- after-market
  - Alan Catturini
  - Alejandro Lopez Olmedo
  - Allianz Trade
  - Andrea Debernardis
  - anfia
  - automotive
  - celle a combustibile
  - Christian Sacchetti
  - compositi
  - Congresso TMP 2024
  - copolimeri olefinici ciclici
  - costo dell'energia
  - design
  - ecodesign
  - elettrotecnica
  - EPS
  - espansi poliuretani
  - esportazioni
  - EU Plastics strategy
  - film termoretraibile
  - finishing
  - Fondazione ITS Nuove tecnologie della vita
  - Fondazione Jobsacademy
  - food
  - Gewiss
  - grandi contenitori
  - I-Cord
  - IEC 61851
  - IEC 62196-1
  - IEC 62196-2
  - imballaggio
  - importazioni
  - incentivi fiscali
  - ingegneria
  - June Junior Buera
  - laminati
  - Luca Moneta
  - Luca Sorrentino
  - materiali sostenibili
  - Mirko Coser
  - mobilità elettrica
  - Niccolò Cenzato
  - PA6 rinforzata autoriparante
  - packaging
  - Paolo Arcelli
  - PE rigido
  - Plastic Consult
  - Plastix
  - poliammide sovrastampata
  - polimeri fluorurati
  - polimeri vitrimerici
  - politecnico di milano
  - PolyCE
  - premi di laurea TMP
  - prese di ricarica per EV
  - reach
  - riciclo chimico di PBAT
  - Roberto Carminati
  - Rohs
  - saldo commerciale
  - sistemisti
  - soffiaggio
  - stampaggio
  - subfornitura
  - termoformatura
  - tmp
  - tracciabilità
  - trasporto privato
  - Università di Padova
  - Università di Trento

## Ti potrebbero interessare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



- Politica
- Cronaca
- Attualità
- Sport
- Salute
- Cultura
- Economia
- Transport
- Menù
- Palinsesto
- rePLAY

TRANSPORT

# Anfia: quarto anno di crescita per il mercato aftermarket con +2,4 di fatturato nel 2024

di Stefano Risetto

Mar 11 Marzo 2025

3 min, 58 sec

L'incremento più significativo è avvenuto nel secondo trimestre (+6,3%). Variazione positiva, ma più contenuta nel primo (+2,3%) e nel quarto (+1,1%) trimestre,



**elaria** TESSUTI D'ARREDAMENTO LAVORAZIONI ARTIGIANALI IMBOTTITI E TENDAGGI RIVESTIMENTI MURALI PASSIERE

Secondo i dati del Barometro Aftermarket – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto – il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una crescita del 2,4% nel 2024 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo dell'11,6% rispetto al 2022.

L'incremento più significativo è avvenuto nel secondo trimestre (+6,3%). Variazione positiva, ma più contenuta anche nel primo (+2,3%) e nel quarto

ALTRE NOTIZIE



**L'APPELLO**  
Guido Grimaldi: "La posizione dell'Europa sulle emissioni del trasporto marittimo è superata"

11/03/2025 di Carlotta Nicoletti



**I NUMERI**  
Catania: 1 milione per TPL su gomma per incrementare i collegamenti con i Comuni della cintura

11/03/2025 di Stefano Risetto

**Taigo R-Line Plus**  
Da 149 € al mese  
TAN 0,99% TAEG 6,14%  
36 mesi, anticipo 5.700 €, 30.000 km  
E dopo 2 anni puoi restituire o acquistare 18.200 €  
Concessionaria Piave Motori Genova viale Salaria Espinolo 14



**IL PROGRAMMA**  
Italferr: in joint venture per costruire una nuova linea ferroviaria lungo il sistema montuoso dell'Himalaya

11/03/2025 di Stefano Risetto



**I NUMERI**  
RheinCargo mantiene posizione in contesto di mercato difficile grazie a nuova struttura organizzativa

11/03/2025 di Stefano Risetto

**LOTTERIA 2025**  
"... per un raggio di luce"  
Sostieni anche Tu la Banca degli Occhi ACQUISTA I BIGLIETTI - CLICCA QUI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(+1,1%) trimestre, mentre il terzo registra una lieve flessione (-0,3%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, tutte e cinque presentano una variazione positiva. L'aumento più significativo è quello dei componenti di carrozzeria e abitacolo (+8,5%) – che avevano chiuso il 2023 a +10,4% – seguiti dai componenti elettrici ed elettronici (+6,3%), a +8,3% nel 2023, e dai componenti motore (+5,6%), che avevano registrato un aumento del 13,9% nel 2023, mentre il rialzo è stato più contenuto per i componenti undercar (+2%), dopo il +28,3% del 2023, e per i materiali di consumo (+0,5%), che avevano chiuso il 2023 a +5,7%.

Nel 2024, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,56 milioni di immatricolazioni, lo 0,5% in meno rispetto al 2023 e il 18,7% in meno rispetto ai livelli del 2019 prepandemia.

In tema di alimentazioni, nel 2024 le immatricolazioni di auto a benzina aumentano dell'1,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,4%, rispettivamente con quote di mercato del 29,2% e del 13,8%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 10,1%, con una quota del 40%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) calano del 12,9% e hanno una quota del 7,5% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulato annuo del 2023). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano una flessione dell'1%, con una quota del 4,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) calano del 24,4%, rappresentando il 3,3% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le auto a gas crescono dell'1,2%, mentre le sole vetture a GPL aumentano dell'1,7%; insieme, nel 2024, le due alimentazioni costituiscono il 9,4% del mercato.

Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2024 in crescita del 6,5% rispetto al 2023.

“Grazie ad un rialzo sia nel primo (+4,2%) che nel secondo semestre, seppur lieve (+0,4%), il fatturato italiano dei ricambi automotive si conferma positivo per il quarto anno consecutivo. Si stabilizza la crescita (+2,4% contro il +11,6% del 2023), scontando definitivamente i rimbalzi post pandemici dovuti sia alla domanda per la ricostituzione degli stock nei magazzini dell'intera filiera IAM, che gli effetti inflazionistici legati alle materie prime ed ai trasporti via mare – afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA.

A fronte di un mercato delle auto nuove in stallo e di un incremento delle vendite dell'usato, l'età media del parco circolante nel nostro Paese rimane alta: a fine 2023, in peggioramento rispetto al 2022 per tutte le alimentazioni, era di 12 anni e 10 mesi, con il 25% circa di Euro 0-3, ovvero auto che hanno almeno 14 anni. Le necessità di manutenzione dei veicoli in circolazione non può quindi che favorire le attività di officina, che, a detta degli operatori, a giugno, luglio e agosto 2024 hanno registrato i più alti livelli degli ultimi cinque anni.

E' un momento di grande e rapida trasformazione per tutta la filiera automotive, che, stretta dalle regolamentazioni europee per la decarbonizzazione della mobilità, è alle prese con la riconversione produttiva e con ingenti investimenti in R&I e capitale umano. L'elettrico rimarrà una tecnologia centrale per la mobilità del futuro, pur trovandosi ora in una fase interlocutoria con le istituzioni UE che speriamo possa introdurre delle flessibilità utili a valorizzare tutti i carbon neutral fuels, secondo il paradigma della neutralità tecnologica.

Per l'aftermarket – che, oltretutto, intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto questo tipo di cambiamenti – data anche l'età media del parco auto italiano ormai prossima ai 13 anni, è difficile avere un quadro chiaro circa l'impatto di queste novità, anche considerando che, in Italia, i numeri delle auto elettriche in manutenzione e riparazione presso operatori indipendenti sono ancora bassi, per via dei livelli di mercato e anche delle estensioni di garanzia applicate dalle Case auto. Sapendo, tuttavia, che il futuro sarà sicuramente diverso dall'oggi, perlomeno in UE, il comparto non può che continuare ad evolversi, per mantenersi competitivo. Il post-vendita sta quindi investendo sia in tecnologie digitali sia in tecnologie green, con l'obiettivo di rispondere ad una nuova generazione di automobilisti-consumatori offrendo una sempre più ampia gamma di prodotti e servizi – anche di formazione e supporto per i clienti – di qualità ed economicamente sostenibili”

**Per restare sempre aggiornati** sulle principali notizie sulla Liguria seguitemi anche su [Whatsapp](#), su [Instagram](#), su [Youtube](#) e su [Facebook](#).

Tags:

[anfia](#) [automotive](#) [Automobili](#)

Condividi:



IL PROGRAMMA

**Progetto SPOTLOG: disponibili i dati su "sfide e opportunità della consegna sostenibile dell'ultimo miglio"**

11/03/2025  
di Stefano Risetto



I NUMERI

**Ignazio Messina & C. S.p.A.: finanziamento da BPER Banca e Banca Popolare di Sondrio per il rinnovo della flotta**

11/03/2025  
di Stefano Risetto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CONFINDUSTRIA CANAVESE

# Porchietto in visita al Ciac di Ivrea

**IVREA** (gd2) Venerdì, 7 marzo, Confindustria Canavese, nell'ambito di «Eat and meet, pranzi tra imprenditori per conoscere e conoscersi» ha organizzato un incontro al Ciac di Ivrea sul tema «Credere, investire e scommettere sull'automotive». Sono intervenute **Claudia Porchietto**, sottosegretario alla presidenza della Regione Piemonte, e **Pa-**

**trizia Paglia** (nella foto), vicepresidente di Confindustria Canavese e membro del consiglio di **Anfia**, l'associazione nazionale per la filiera dell'industria automobilistica. Al centro del dibattito il Piano europeo auto appena rilasciato dalla Commissione Europea contenente solo alcuni primi elementi richiesti dall'industria, mentre ne mancano molti

altri essenziali. Claudia Porchietto, nel suo intervento in qualità di responsabile nazionale delle politiche industriali di Forza Italia ha rimarcato le follie di un mercato orientato solo alle auto elettriche, mentre è necessario stabilire politiche per supportare la filiera automobilistica affinché sopravviva all'impasse che si è generato.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



mercoledì 12 marzo 2025

Esposizione e conferenza Internazionale per la mobilità sostenibile

**In programma al Polo Fieristico di BolognaFiere, martedì 15 e mercoledì 16 aprile 2025**

**ACI SPORT** partner di E-TECH EUROPE 2025 è lieta di invitare i suoi soci a visitare l'Esposizione e Conferenza internazionale di riferimento per lo sviluppo della mobilità sostenibile che si svolgerà al Polo Fieristico di BolognaFiere, martedì 15 e mercoledì 16 aprile 2025.

Un'opportunità imperdibile per esplorare le soluzioni più innovative per l'elettrificazione dei veicoli, come ad esempio motori elettrici, batterie di nuova generazione, inverter, Battery Management System (BMS), Software Defined Vehicle (SDV), elettronica di potenza, software, hardware, sensori e molto altro ancora.

In allegato il modulo per richiedere il pass gratuito per partecipare ai due giorni di conferenze e aggiornamenti di settore, scoprire nuove tecnologie, prodotti e soluzioni per l'elettrificazione dei veicoli, incontrare aziende e professionisti impegnati nella rivoluzione elettrica e per creare importanti opportunità di networking nel campo dello sviluppo dei veicoli elettrici e ibridi.

Evento con il patrocinio di: ACI Sport, Ministero delle Imprese e del Made in Italy, MOTUS-E, ANFIA, AITMM, AidAM, UNRAE, FAST, ADACI, Assodel, ANIASA, ARTES 4.0, Kyoto Club, Regione Emilia Romagna, Comune di Bologna, Motor Valley Accelerator.

(comunicato privo di valore regolamentare)

**Documenti:**

invito soci aci sport per e-tech europe 2025

(12/03/2025, 1,21 mb)

**ACI Sport S.p.A. a socio unico**

Via Solferino, 32 - 00185 ROMA

**Telefono:** +39 06 44341291**Fax:** +39 06 44341294**Partita IVA:** 06301401003Codice etico e privacy policy - YouTube Terms of Service - Google privacy policy - [Privacy Policy](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# NM VEICOLI INDUSTRIALI

News | Articoli | Rivista

Cerca...

News | 12 March 2025 | Autore: Redazione su dati [Anfia](#)

## Mercato veicoli industriali e autobus: segnali contrastanti a febbraio 2025. I dati di [Anfia](#)



A febbraio le immatricolazioni di autocarri sono state poco sotto i livelli del secondo mese del 2024 (-0,6%); veicoli trainati in recupero (+25,2%) mentre frenano i bus (-20,1%). I dati di [Anfia](#) e le preoccupazioni per il futuro del settore.



Febbraio si è rivelato un mese pressoché **in linea per il mercato degli autocarri**, nonostante un lieve rallentamento, mentre **i veicoli trainati recuperano rispetto al bimestre 2024**. Andamento diverso per gli autobus che, dopo il picco di immatricolazioni di gennaio, frenano la corsa.

Nel divulgare i dati di mercato relativi al secondo mese dell'anno, [Anfia](#) esprime profondo rammarico verso il piano d'azione automotive della Commissione Europea che, nonostante le ripetute promesse, ha completamente omesso qualsiasi riferimento alla revisione delle normative su veicoli pesanti e rimorchi.

Anche alla luce dello stato delle condizioni abilitanti, occorre definire obiettivi realistici che possano essere raggiunti con tutte le tecnologie a disposizione, rendendo così sostenibile la transizione del settore dell'autotrasporto.

### Anfia: i dati di febbraio 2025

Nel secondo mese del 2025, dopo le flessioni a doppia cifra riportate a gennaio, recuperano sia il comparto degli autocarri (con volumi pressoché stabili rispetto a febbraio 2024) sia quello dei veicoli trainati, che registra un rialzo a doppia cifra. In pesante flessione, invece, gli autobus. Analizzando nel dettaglio il mercato di febbraio 2025, nel mese sono stati rilasciati **2.302 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-0,6% rispetto a febbraio 2024)** e **1.219 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti**, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+25,2%), suddivisi in 100 rimorchi (-14,5%) e 1.119 semirimorchi (+30,6%).

Nei primi due mesi del 2025 si contano **4.862 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 7,9% in meno rispetto al primo bimestre del 2024**, e 2.233 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+3% rispetto a gennaio-febbraio 2024), così ripartiti: 232 rimorchi (+4,5%) e 2.001 semirimorchi (+2,8%).

Comparto Trasporto Merci						
Autocarri con ptt >3.500 kg						
secondo le classi di peso						
	Febbraio 2025	Febbraio 2024	var. %	Gen-FEB 2025	Gen-FEB 2024	var. %
autocarri medi >3.500-<16.000 kg	431	452	-4,6	764	914	-16,4
autocarri pesanti >16.000 kg	1.871	1.863	0,4	4.098	4.365	-6,1
<b>Totale Autocarri con ptt &gt;3.500 kg</b>	<b>2.302</b>	<b>2.315</b>	<b>-0,6</b>	<b>4.862</b>	<b>5.279</b>	<b>-7,9</b>
secondo il tipo						
cabinati	1.212	1.129	7,4	2.414	2.448	-1,4
trattori	1.090	1.186	-8,1	2.448	2.831	-13,5
<b>Totale Autocarri per tipo con ptt &gt;3.500 kg</b>	<b>2.302</b>	<b>2.315</b>	<b>-0,6</b>	<b>4.862</b>	<b>5.279</b>	<b>-7,9</b>
Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg						
secondo il tipo						
	Febbraio 2025	Febbraio 2024	var. %	Gen-FEB 2025	Gen-FEB 2024	var. %
rimorchi	100	117	-14,5	232	222	4,5
semirimorchi	1.119	857	30,6	2.001	1.946	2,8
<b>Totale R&amp;S ptt &gt;3.500 kg</b>	<b>1.219</b>	<b>974</b>	<b>25,2</b>	<b>2.233</b>	<b>2.168</b>	<b>3,0</b>

Per classi di peso, a gennaio-febbraio 2025 tornano ad avere **segno positivo i veicoli sopra le 12,5 e sotto le 16 tonnellate (+9,9%)** e **i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate (+9,1%)**. Registrano invece una **flessione i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate**, che calano a doppia cifra (-37,8%), seguiti dai **veicoli pesanti da 16 tonnellate in su (-6,1%)** e dai **veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-2,7%)**.

### Notizie in primo piano

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

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

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

L'evoluzione del service nel Gruppo Amati

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Ricambi IAM: il mercato continua a crescere, +2,4% nel 2024



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Il mercato aftermarket si stabilizza dopo la ripresa post-pandemia, ma resta in crescita: il bilancio **ANFIA** sulle principali categorie di componenti e ricambi

Share on:



Fiat 600: la storia dell'utilitaria che compie 70 anni

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Donato D'Ambrosio  12 Marzo 2025 - 15:00

Il settore della **componentistica aftermarket in Italia** continua a registrare un andamento positivo nel 2024, consolidando la crescita per il quarto anno consecutivo. Secondo i dati del **Barometro Aftermarket di ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera industria Automobilistica), il **fatturato è aumentato del 2,4%** rispetto al 2023, anno che aveva chiuso con una crescita ben più sostenuta dell'11,6% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, questo rallentamento, non è motivo di preoccupazione poiché indica una **stabilizzazione del mercato** dopo il periodo di rimbalzo post-pandemico, caratterizzato da una domanda elevata per la ricostituzione degli stock e dall'impatto dell'inflazione su materie prime e logistica. Vediamo **i dati della componentistica IAM e il commento di Massimo Pellegrino**, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti **ANFIA**.

## BILANCIO COMPONENTI AFTERMARKET AUTOMOTIVE

Il 2024 ha visto un andamento trimestrale differenziato secondo il rapporto del Barometro Aftermarket **ANFIA**: il **Q2 si distingue per la crescita più significativa** (+6,3%), mentre il Q1 e Q4 hanno registrato incrementi più contenuti (+2,3% e +1,1% rispettivamente). Il terzo trimestre, invece, ha evidenziato una leggera flessione (-0,3%).

Dal punto di vista delle singole **famiglie di prodotto**, tutte le categorie hanno mostrato una variazione positiva, sebbene con dinamiche diverse:

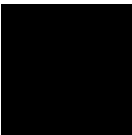
**Carrozzeria e abitacolo**: +8,5%, proseguendo il trend positivo del 2023 (+10,4%).

**Elettrici ed elettronici**: +6,3%, in linea con il +8,3% del 2023.

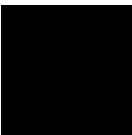
**Motore**: +5,6%, in rallentamento rispetto al +13,9% dell'anno precedente.

**Undercar**: +2%, registra una frenata dopo l'eccezionale crescita del 28,3% nel 2023.

**Materiali di consumo**: +0,5%, riducendo il ritmo



Car Wrapping: quanto costa, svantaggi e multe



Ricambi IAM: il mercato continua a crescere, +2,4% nel 2024



rispetto al +5,7% del 2023.

## DINAMICHE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E IMPATTI SULL'AFETERMARKET

L'andamento dell'aftermarket deve essere letto alla luce delle dinamiche del mercato auto italiano, che nel 2024 ha registrato circa 1,56 milioni di immatricolazioni, con una lieve contrazione dello 0,5% rispetto al 2023 e una flessione più marcata (-18,7%) rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019.

Dal punto di vista delle **alimentazioni**, si evidenziano trend differenziati:

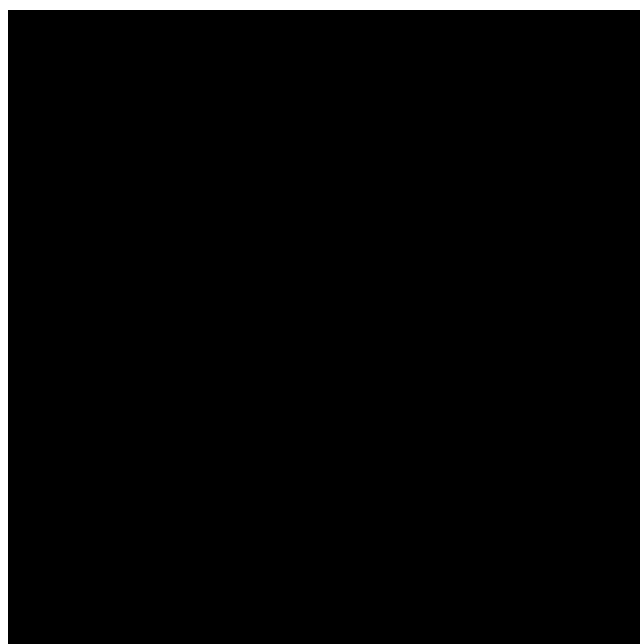
Aumento delle **auto a benzina (+1,9%)** e calo delle auto diesel (-21,4%).

**Crescita delle mild e full hybrid (+10,1%)**, con una quota di mercato del 40%.

Contrazione delle **auto ricaricabili (BEV e PHEV) (-12,9%)**, con una quota del 7,5%.

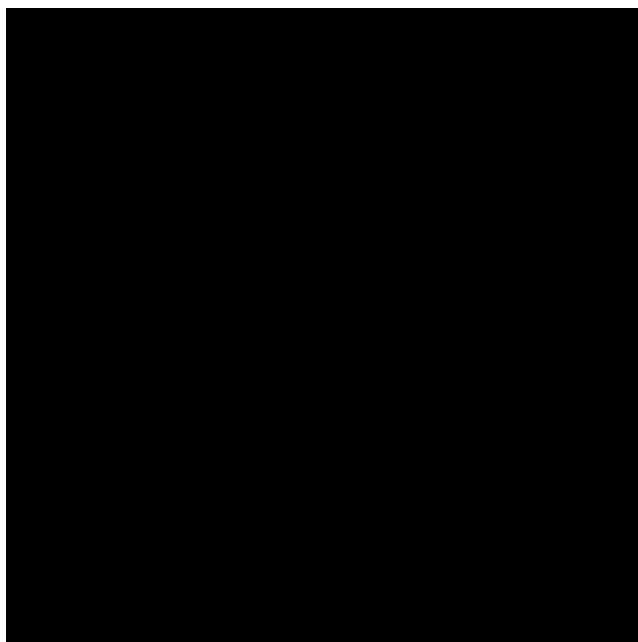
Lieve incremento delle **auto a gas (+1,2%)**, trainato dalle vetture GPL (+1,7%), che insieme rappresentano il 9,4% del mercato.

**Aumento del mercato dell'usato (+6,5%)**, segnale di una domanda ancora forte per veicoli di seconda mano.



## SFIDE E PROSPETTIVE PER IL SETTORE AFTERMARKET

Secondo **Massimo Pellegrino**, Coordinatore della [Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA](#), **il settore aftermarket si trova di fronte a una fase di profonda trasformazione**. Le regolamentazioni europee per la decarbonizzazione della mobilità impongono una riconversione produttiva e ingenti investimenti in ricerca, sviluppo e formazione del capitale umano.



*“L’elettrico rimarrà una tecnologia centrale per la mobilità del futuro, pur trovandoci ora in una fase interlocutoria con le istituzioni UE che speriamo possa **introdurre delle flessibilità utili a valorizzare tutti i carbon neutral fuels**, secondo il paradigma della neutralità tecnologica. – afferma Pellegrino – Per l’**aftermarket che, oltretutto, intercetta più lentamente rispetto alla componentistica di primo impianto** questo tipo di cambiamenti – data anche l’età media del parco auto italiano ormai prossima ai 13 anni, è difficile avere un quadro chiaro circa l’impatto di queste novità, anche considerando che, in Italia, **i numeri delle auto elettriche in manutenzione e riparazione presso operatori indipendenti sono ancora bassi**, per via dei livelli di mercato e anche delle estensioni di garanzia applicate dalle Case auto.”*

#COMPONENTISTICA AUTO

L'ECONOMIA

# Giù la produzione nei settori industriali ma per le start up boom investimenti



DIPACO ETURI

Quarto trimestre consecutivo di calo per la produzione industriale piemontese, -1%, azzoppata dalle attuali tensioni geopolitiche e dalla minaccia dei dazi statunitensi, così come dalla crisi di settori cruciali per l'economia regionale, tra cui l'automotive, la metalmeccanica e il tessile. E nel territorio torinese la crisi picchia ancora più duro, -2,7%, rileva la congiunturale di Unioncamere Piemonte con le Camere di commercio provinciali. - Pagine 44-45



In provincia di Torino il calo della produzione è stato del -2,7%



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'indagine di Unioncamere: la manifattura piemontese cala per il quarto trimestre consecutivo  
Nel Torinese pesa la crisi globale dell'automotive. Domani a Roma il tavolo con i sindacati

# Giù la produzione industriale Regione in Usa da Ford e Gm

## IL CASO

LEONARDO DI PACO

**Q**uarto trimestre consecutivo di calo per la produzione industriale piemontese, -1%, azzoppata dalle attuali tensioni geopolitiche e dalla minaccia dei dazi statunitensi, così come dalla crisi di settori cruciali per l'economia regionale, tra cui l'automotive, la metalmeccanica e il tessile.

E nel territorio torinese la crisi picchia ancora più duro, -2,7%, rileva la congiunturale di Unioncamere Piemonte con le Camere di commercio provinciali, nell'ambito della collaborazione con Intesa Sanpaolo e UniCredit. Il motivo, rileva l'indagine, è da ascrivere alla contrazione della produzione automobilistica, che ha un peso rilevante nell'econo-

mia torinese, accompagnata da cali importanti anche della meccanica, dell'elettricità ed elettronica e dei metalli. A livello settoriale, il risultato peggiore appartiene ai mezzi di trasporto che subiscono una flessione del 9,2% rispetto all'analogo periodo del 2023. All'interno di questo comparto il dato più preoccupante riguarda la produzione di autoveicoli, calata di oltre 46 punti percentuali.

L'indagine congiunturale, ha commentato il presidente di Unioncamere Piemonte, Gian Paolo Coscia, «rivela una fase critica per l'industria piemontese, con una contrazione prolungata della produzione dovuta a fattori geopolitici e difficoltà settoriali». Soluzioni? «Occorre impegnarsi a invertire questa tendenza attraverso un piano di interventi mirati. È necessario sostenere i settori in crisi, stimolare la domanda interna, potenziare l'export,

semplificare la burocrazia e investire nella formazione professionale. L'obiettivo è rilanciare l'economia piemontese, lavorando in sinergia con imprese e istituzioni, per superare le difficoltà attuali e costruire un futuro di benessere e sviluppo sostenibile».

E proprio in ottica di rilancio del principale comparto produttivo cittadino, l'automotive, la Regione sta imbastendo una missione istituzionale in Michigan, prevista alla metà di aprile, assieme ad Anfia, Unione Industriali e Api per promuovere le relazioni bilaterali e favorire i rapporti e gli scambi nel comparto industriale che caratterizza i due territori, soprattutto per quanto riguarda la componentistica. In questi giorni la Regione sta definendo il calendario degli incontri, in accordo con l'ambasciata italiana a Detroit, che dovrebbero prevedere anche un meeting con Ford e General Motors fa-

cendo leva sui rapporti di Pierpaolo Antonioli, ceo di Dumarey Automotive Italia, intrattiene con la compagnia americana.

Più imminente l'appuntamento di domani al tavolo automotive al Mimit, previsto per domani, al quale parteciperanno sindacati e regioni. «Chiederemo non solo di definire un piano di rilancio del settore, ma anche di varare una riforma strutturale degli ammortizzatori sociali» hanno fatto sapere in una nota congiunta Fim, Fiom, Uilm, Fismic, Uglm e Aqcfr.

I sindacati chiedono di avviare un confronto con governo, Regioni, Stellantis e imprese dell'indotto «per sostenere il reddito dei lavoratori e al contempo avviare piani di riqualificazione professionale». Un precedente utile, fanno sapere le sigle, «è rappresentato dall'intesa siglata con la Regione Piemonte, che ha previsto un'integrazione per i lavoratori connessa però all'effettivo svolgimento di percorsi di formazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Gian Paolo Coscia**  
“Necessario sostenere  
i settori in crisi  
con interventi mirati”



# «Meccanica e plastica L'Europa non aiuta e neanche gli incentivi»

**Lo scenario.** Sui dati delle esportazioni non brillanti influiscono anche le scelte politiche internazionali  
«Sono comparti chiave per la nostra provincia»

Ci sono piani che - forse per il significato stesso del termine - faticano a decollare. Vedere alla voce Piano transizione 5.0 (non c'è proprio la rincorsa agli incentivi) e Piano d'azione europeo per l'auto, su cui Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, ha ironizzato, affermando che «la Commissione europea ha partorito un topolino». Le premesse non sono quindi incoraggianti: per dare ossigeno al settore metalmeccanico - e all'automotive - forse servirebbe altro.

## Meccanica a due velocità

Fatto sta che, osservando i dati dell'export orobico, lo stato di salute della metalmeccanica non è un granché. O meglio, ci sono comparti preceduti dal segno meno, ma anche altri che mostrano numeri positivi. «Vanno abbastanza bene gli apparecchi elettrici (più 5,7%)

e l'elettronica (più 11,8%), anche per le spinte che sta ricevendo il settore, si pensi ai data center e all'intelligenza artificiale», spiega Agostino Piccinali, presidente del gruppo Meccatronici di Confindustria Bergamo. Mentre «i due grandi malati sono la metallurgia e l'automotive - sottolinea Piccinali - e una cura per entrambi potrebbe essere il Piano d'azione europeo per l'auto, con tutte le risorse dirette al settore automobilistico». Sembra invece poco incisivo il Piano transizione 5.0. Il sentiment degli industriali è che «le richieste siano limitate rispetto a quanto stanziato dal governo, in parte perché l'iter è complicato, in parte perché non è un periodo favorevole per fare investimenti».

## C'entra ancora l'automotive

Non va meglio a materie plastiche e gomma («i risultati del-

l'export non sono positivi»), che «si trovano ad affrontare una congiuntura economica difficile, con un andamento leggermente meno negativo per la gomma», come afferma Silvio Dorati, presidente del gruppo Materie plastiche e gomma di Confindustria Bergamo. Il contesto internazionale incide (eccome), in particolare «il settore ha risentito fortemente dell'andamento recessivo della Germania, a cui è strettamente legato, e delle forti interconnessioni con la filiera dell'automotive, che si trova a fronteggiare un futuro molto incerto». A pesare è stato anche «il rallentamento di altri settori come l'edilizia, che è una delle specializzazioni del comparto plastica», rileva Dorati.

## Usa e Ue: politiche da rivedere

Il futuro è difficile da leggere: «Le prospettive, visto il conte-

sto geopolitico complesso e l'approccio degli Stati Uniti sempre più orientato ai dazi, sono all'insegna dell'incertezza». E la debolezza dell'Ue non è sostenibile, al pari delle misure che mette in campo: «Sarà fondamentale anche un diverso atteggiamento europeo - enfatizza Dorati - perché l'applicazione del Green deal, che, pur perseguendo obiettivi condivisibili, impone vincoli rigidi senza un adeguato piano di transizione e mette a rischio la competitività». «Siamo tra i più virtuosi in Europa nel riciclo, ma ci troviamo di fronte a normative che rischiano di penalizzare notevolmente il settore».

«Nonostante il momento difficile - conclude il presidente - resta la visione per il futuro di un comparto chiave per la nostra provincia e tra i più rilevanti a livello nazionale, sia in termini di addetti, fatturato e valore aggiunto».

F. B.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



L'industria sta affrontando diverse difficoltà anche in Bergamasca

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

**IL FATTO****L'OPINIONE di...**

**È STATA RINVIATA L'ENTRATA IN VIGORE DELLE MULTE PREVISTE PER LE IMMATRICOLAZIONI NELL'UNIONE EUROPEA DELLE AUTO A BENZINA OPPURE DIESEL: ALTRI TRE ANNI DI TEMPO PER I COSTRUTTORI**

**ROBERTO VAVASSORI**

Presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia) e componente del board di Brembo

**«AVANTI CON I BIOCARBURANTI, LAVORIAMO PER CREARE STANDARD CONDIVISI DA TUTTI. L'IMPORTANTE È CHE NON SI DICA CHE L'AUTO ELETTRICA HA EMISSIONI PARI A ZERO»**

**L**a notizia era attesa, le previste multe su benzina e diesel per le case automobilistiche inadempienti sono state rinviate: ci saranno ancora tre anni di tempo per gli obiettivi green che erano stati inizialmente fissati per il 2025. Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) oltre che membro del board di Brembo, ha commentato il recente annuncio di Ursula Von der Leyen: «Per la prima volta vediamo un barlume di ragionevolezza, ma sarà importante anche il metodo: chiediamo che il piano non sia rigido, ma che sia possibile intervenire in base ai riscontri del mercato. Avanti con i biocarburanti».

Ora ci si aspetta che gli attori del mercato possano trovare un accordo sui parametri di misurazione. «Su questo si sta lavorando – ha aggiunto Vavassori –, si stanno creando degli standard. Per esempio, se produco un biocarburante con biomassa generata in Kenia e trasformata in Europa avrò uno standard. Esiste un lavoro importante che l'industria sta facendo. Possiamo arrivare a standard condivisi da tutti. L'importante è che si smetta di dire che l'auto elettrica emette zero: non è vero».

Però è innegabile che negli anni a venire molti problemi saranno superati e che «il mainstream per il futuro andrà verso l'elettrico, non c'è dubbio. In Cina per due motivi. Da una parte la spinta del governo centrale e delle province. Dall'altra il fatto che i cinesi spesso usano l'auto come una propaggine della casa

e dell'ufficio: stanno all'interno del mezzo parcheggiato per lavorare o guardarsi un film. Tenere un'auto a gasolio o a benzina ferma con il motore acceso non funziona. Attenzione però: nemmeno la Cina ha intenzione di andare al cento per cento verso l'elettrico», ha dichiarato Vavassori nell'intervista rilasciata al Corriere della Sera.

«Diversi Stati hanno fatto scelte per l'elettrico. Certamente, negli Usa le distanze da coprire sono più lunghe e le auto sono in media più grandi. Questo renderà l'elettrificazione un po' più lenta, ma avanzerà. La proposta di Dombrovskis di ridurre i dazi Ue sulle auto Usa dal 10 al 2,5% per allinearsi alle tariffe Usa sulle auto Ue mi pareva ragionevole. Ma è stata presa come una dichiarazione di debolezza». Qualcosa però bisogna fare, sostiene il presidente dell'Anfia: «Aziende europee pronte a spostare pezzi di produzione in Usa? Questo impoverirebbe in modo strutturale il nostro tessuto produttivo. Si usi la Realpolitik per evitare che accada. Se necessario mettendo sul tavolo anche altre contropartite, per esempio l'acquisto del gnl americano».

Con il termine "biocarburante" si intende qualsiasi tipo di combustibile derivato direttamente da materia vegetale o animale – nota anche come biomassa – che produce bioenergia. Un biocarburante è un idrocarburo che viene prodotto da un organismo vivente (come ad esempio i batteri) attraverso il processo di fissazione biologica del carbonio.

**IN EVIDENZA** [BUSINESS E FLOTTE](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [AUTO IBRIDE](#) [COM'È & COME VA](#) [SMARTWALL](#) [LIFESTYLE](#) [CONCESSIONARI](#)

AUTO

PRIMO PIANO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Mercato Auto: a febbraio 2025 in Italia immatricolazioni in calo

Calano del 6,3% le immatricolazioni nel mercato auto italiano a febbraio

di **Andrea Senatore** 13 Marzo, 2025

[Mercato Auto >](#)



Il mese di febbraio 2025 non è stato particolarmente positivo per il **mercato auto** in Italia. Infatti **Anfia** ha registrato un calo del **6,3%** rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Ciò è dovuto al fatto che sono state immatricolate **138 mila auto**. Se invece consideriamo il primo bimestre del 2025 le auto immatricolate nel nostro paese sono state esattamente **271.710** in calo del **61,1%** rispetto allo stesso mese del 2024.

## Calano del 6,3% le immatricolazioni nel mercato auto italiano a febbraio

Se invece andiamo ad analizzare come sono andate le immatricolazioni in base ai diversi tipi di alimentazioni, notiamo che **le auto a benzina** hanno registrato un

## ULTIME NEWS



**Forthing U-Tour 2025: arriva la versione N1 omologata 5 posti**

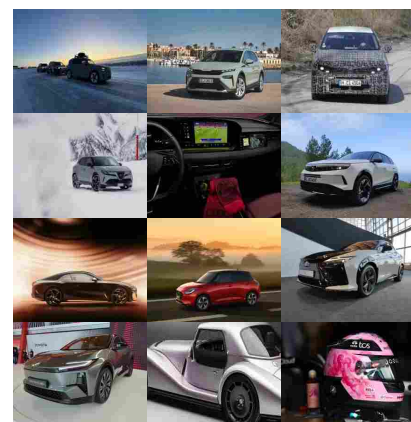


**Mercato Auto: a febbraio 2025 in Italia immatricolazioni in calo**



**Toyota progetta una Yaris elettrica ma non subito**

## FOTO



**TUTTE LE FOTO >**

calo 20,9% a febbraio con una quota di mercato del 26,4%. Se invece consideriamo l'intero 2025, il calo è del 19% con una quota di mercato del 26,6%. Anche **le vetture diesel** registrano una contrazione sia a febbraio che nel primo bimestre. Il mese scorso questo tipo di vettura ha registrato un calo di oltre il 36% rispetto a febbraio 2024 con una quota del 9,9%. Se invece consideriamo l'intero 2025 il calo è del 39% mentre la quota di mercato è del 9,7%.

Nel mese di febbraio, le immatricolazioni di auto a **alimentazione alternativa** nel mercato auto italiano rappresentano il **63,7%** del mercato, con un aumento del 10,3% rispetto al 2024. Nel cumulato, questa quota arriva al **63,6%**, con una crescita del 10,5%. Le auto elettriche hanno una quota del 5,0% e aumentano del 38,2% nel mese. Le auto elettrificate costituiscono il 53,8% delle immatricolazioni di febbraio, in crescita del 14,0%, e il 53,5% nel cumulato (+15,4%). Le ibride mild e full rappresentano il 44,4% del mercato di febbraio, con un incremento del 10,2%. Le auto ricaricabili aumentano del **35,9%**, mentre quelle a gas scendono del 4,1% rispetto a febbraio 2024.

☆☆☆☆☆ Rate this post

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

**SEGUICI QUI**

- TAGS
- AUTO A BENZINA
- AUTO ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
- AUTO DIESEL
- AUTO ELETTRICHE
- AUTO GPL
- AUTO IBRIDE
- AUTO RICARICABILI
- CALO IMMATICOLAZIONI AUTO
- IMMATICOLAZIONI FEBBRAIO 2025
- MERCATO AUTO 2025
- MERCATO AUTO ITALIA FEBBRAIO 2025

**LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO**

**LASCIA UN COMMENTO** ▾

**< NEWS PRECEDENTE** [News successiva >](#)

**ARTICOLI CORRELATI**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Da **oltre 10 anni** pionieri nell'energy storage.

Residenziale • C&I • Utility

C&I  
ULTRA+HS36  
Energy Storage  
Inverter + Batteries



Energia Green Building Economia Circolare

Rinnovabili  
Inform · Act · Share

Abbonati

Accedi



Inform

Energia →

Mercato →

Economia Circolare

Green Building

Mobilità

AgriFood

Clima e Ambiente

Partner

Magazine

Eventi

## Camion e bus, boom di mezzi pesanti elettrici: luci e ombre del settore

Paolo Traversi • 13 Marzo 2025 • Tempo di lettura: 3 minuti

Ag. **SHARE**

**Il mercato dei mezzi pesanti a combustione termica è in flessione, ma aumentano immatricolazioni di bus e camion elettrici**

Advisory e Consulenza

Share

Agenzia di Comunicazione



About

About Us

Podcast

Career

Abbonamenti Premium

Accedi



Fonte Unsplash

Se il mercato di camion e bus tradizionali è in flessione, quello dei mezzi pesanti elettrici è in controtendenza. Secondo i dati diffusi da **Anfia**, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, infatti, nel primo bimestre del 2025 la quota di autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresenta **l'1,3% del totale**, mentre era dell'1% a gennaio-febbraio del 2024. Piccoli numeri, ma significativi di un **trend positivo verso l'elettrificazione** del trasporto merci.

**Consigliati**



ESG

**Un ecosistema virtuoso: la sostenibilità secondo Schneider Electric, l'azienda più sostenibile al mondo**

Lorenzo Marinone • 5  
Marzo 2025

**POLITICHE E  
NORMATIVA**

**Energy & Policy Talks, scopri il nuovo ciclo di webinar per professionisti...**

Stefania Del Bianco • 15  
Gennaio 2025

**In Evidenza**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## INDICE DEI CONTENUTI

1. Boom di camion e bus elettrici
2. Camion e bus: la critica di [Anfia](#)
3. L'Ue punta all'elettrificazione dei mezzi pesanti
4. Niente pedaggi per i camion elettrici e a idrogeno
5. Tutti gli incentivi per mezzi pesanti elettrici

## Boom di camion e bus elettrici

Per quanto riguarda le **immatricolazioni di autocarri con Ptt > 3.500 Kg** stando ai dati [ANFIA](#) su numeri diffusi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel bimestre gen/feb 2025, sono state raggiunte **60 camion elettrici, contro i 46 del bimestre 2024**, con una percentuale di crescita significativa: **il 30,4%**. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, quindi **autobus elettrici**, la percentuale è ancora più importante: **+137,7%** da un anno all'altro, sempre con riferimento agli stessi bimestri. Gen/Feb 2025 sono stati immatricolati **145 mezzi, contro i 61 del 2024**. Insomma la strada sembra tracciata, anche in virtù del percorso indicato dall'Ue, anche se [Anfia](#) è critica sulla situazione.

## Camion e bus: la critica di [Anfia](#)

*“Il forte rallentamento nelle immatricolazioni di autocarri che si registra – in continuità con il mese precedente – conferma ancora una volta la **necessità di riformare le politiche vigenti** per il settore dell'autotrasporto introducendo misure certe e pluriennali che promuovano la sostituzione del parco circolante con veicoli di ultima generazione a **gas naturale compresso e liquefatto o a diesel**, valorizzando la filiera nazionale dei rispettivi biocarburanti”, commenta Luca Sra, Delegato [ANFIA](#) per il trasporto merci, che aggiunge: “La Commissione dovrebbe procedere al più presto ad una revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti e, alla luce dello stato delle condizioni abilitanti, **definire obiettivi realistici** che possano essere raggiunti con tutte le tecnologie a disposizione. Solo con tale approccio si potrà accelerare e rendere sostenibile la transizione del settore dell'autotrasporto”.*

## L'Ue punta all'elettrificazione dei mezzi pesanti

Il messaggio è chiaro. Il **mondo dei trasporti pesanti** chiede altre misure di sostegno, e non solo quelle rivolte all'elettrico. Gli interventi europei si concentrano sull'elettrificazione, mirando a **ridurre i costi operativi attraverso la diminuzione dei pedaggi**, la revisione delle normative su pesi e dimensioni, l'ampliamento delle infrastrutture di ricarica e l'armonizzazione delle regole per il **retrofitting dei veicoli**, ovvero l'aggiornamento tecnologico dei mezzi esistenti per convertirli in versioni elettriche o a basse emissioni. Inoltre, l'UE sta valutando una **normativa per l'accesso ai dati dei camion connessi**, al fine di favorire la manutenzione predittiva e l'ottimizzazione dei consumi.

## Niente pedaggi per i camion elettrici e a idrogeno



### AUTOMOTIVE

**Industria automotive, Urso: “Sfida epocale, risposta Ue troppo debole”**

Paolo Traversi • 12 Marzo 2025

### AUTOMOTIVE

**Auto elettriche, le più vendute a febbraio 2025**

Paolo Traversi • 10 Marzo 2025

### AUTOMOTIVE

**Nel 2030 l'Europa sarà autosufficiente sulle batterie per auto elettriche?**

La Redazione • 7 Marzo 2025

### AUTOMOTIVE

**Hyundai punta all'Europa: il brand coreano fa il bis con un impianto...**

Paolo Traversi • 7 Marzo 2025

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




Accetto la [Privacy Policy](#).

Esplora

La Commissione Europea, tra l'altro, si appresta a modificare la **Direttiva Eurovignette** (normativa dell'Unione Europea che disciplina la tassazione e i pedaggi per l'uso delle infrastrutture stradali da parte dei veicoli pesanti per il trasporto merci) per estendere l'esenzione dal pagamento dei **pedaggi stradali per i camion a zero emissioni oltre il 2025, una misura** che intende incentivare l'adozione di veicoli elettrici e a idrogeno; parallelamente, l'UE sta accelerando la revisione della **Direttiva Pesanti e Dimensioni**, con l'obiettivo di garantire una parità di carico utile tra camion elettrici e diesel, per **ridurre lo svantaggio competitivo** dei veicoli a zero emissioni, favorendone l'integrazione nel mercato.

## Tutti gli incentivi per mezzi pesanti elettrici

E non è ancora tutto. Un altro pilastro della strategia dell'UE riguarda il **retrofitting degli autobus** tradizionali, per ridurre le emissioni senza la necessità di **sostituire intere flotte**. La transizione verso i veicoli pesanti elettrici dipende fortemente dallo sviluppo di una **rete di ricarica adeguata**.

A questo scopo, la Commissione Europea lancerà l'iniziativa **"European Clean Transport Corridor"**, destinata a potenziare l'**installazione di hub di ricarica lungo i corridoi logistici TEN-T**, con un finanziamento di 570 milioni di euro per il biennio 2025-2026. E per chiudere le importanti misure di sostegno, si sta sviluppando il pacchetto **"Battery Booster"**, un finanziamento fino a 3 miliardi di euro per sostenere la **produzione di batterie per camion elettrici**.



ENERGIA



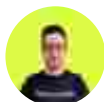
CLIMA E AMBIENTE



GREEN BUILDING

LE AZIENDE  
INFORMANOECONOMIA  
CIRCOLARE

MOBILITÀ AUTOMOTIVE



### About Author / Paolo Travisi

Ancora prima che giornalista, curioso per natura. Ha iniziato a scrivere per mestiere nel 2004, dapprima in tv, poi su giornali nazionali e web. Appassionato di scienza e tecnologia (ma non solo), ama scoprire nuovi argomenti di cui poter scrivere ed imparare. In questa avventura per Rinnovabili si occupa in particolare di economia circolare e mobilità sostenibile, e realizza i contenuti video per i social.

PRECEDENTE

SUCCESSIVO

**Documenti ENEA per detrazioni, quali documenti inviare per i Bonus?**

La Redazione • 13 Marzo 2025

**Alimentazione e social network: informazione o disinformazione?**

Isabella Ceccarini • 13 Marzo 2025

TrendingPopeClimate crisisMeloniSchleinNRRP

ANSA English/ Business

Navigate

# 10,800 cars produced in January, down 63.4% says ANFIA

Production of components also down (-15.4%)

ROME, 14 March 2025, 18:50

ANSA English Desk



↑ - ALL RIGHTS RESERVED

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Some 10,800 cars were produced in Italy in January, down 63.4% on the same month in 2024, sector group says ANFIA said Friday.

The index of production of parts and accessories for motor vehicles and their engines also fell (-15.4%).

ALL RIGHTS RESERVED © Copyright ANSA

Share



Latest news

19:34

Pope's recovery is slow, bulletins less frequent

19:29

Photo Naples high-speed breakdown, delays of 150 mins

19:20



Osaka Expo's mascot Italia-chan debuts at design week



Milan Fashion Week



Soccer in Italy



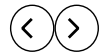
Tractor protests in Italy

Soccer: First call-ups for Casadei and Ruggeri

17:36

Every support to people hit by bad weather says Meloni

All news >



ANSA Newsletter All of Today's headlines, the news that matters selected for you.

Sign up for newsletters >

ANSA News Choose the information from ANSA.it

Subscribe to read all ANSA.it news without limits

Subscribe now >

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



India, Ahmedabad si colora per celebrare l'Holi



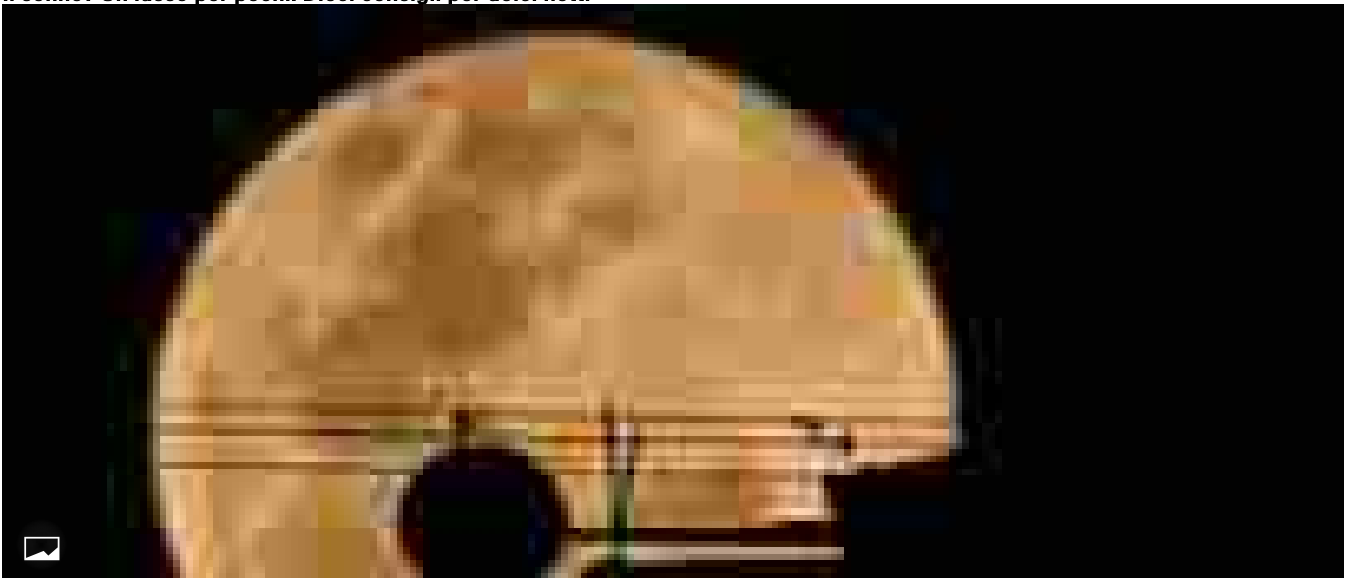
Boom di impianti dei denti ma 4 su 10 sono mal messi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Il sonno? Un lusso per pochi. Dieci consigli per dolci notti**



**Lo spettacolo dell'eclissi totale di luna**



**Tom & Jerry festeggiano 85 anni di golosa rivalità**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldimaltempoDelmastroUcrainaWilly MontelroGarlasco  
/ **Ultima ora**

Naviga :

# Anfia, a gennaio prodotte 10.800 autovetture (-63,4%)

Giù anche la produzione di componenti (-15,4%)

TORINO, 14 marzo 2025, 18:46  
Redazione ANSA



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**A** gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Risulta dai dati preliminari dell'Anfia, diffusi proprio nel giorno in cui al Mimit si è riunito il tavolo automotive.

In flessione anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%).

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



🕒 **Ultima ora**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

15 marzo 2025

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 15°C



# askanews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



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



ESTERO VIDEONEWS

## Consiglio Sicurezza Onu: proteggere tutti siriani senza distinzioni

14 MARZO 2025

ECONOMIA MOTORI

## Auto, produzione vetture in Italia sprofonda a gennaio: -63,4%

**Anfia:** piano Ue su auto non risponde a necessità settore

MAR 14, 2025 📌 Auto

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

177.924 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ASSOCIAZIONE ▼

IMPRESE ASSOCIA



**Gianmarco GIORDA**  
Direttore Generale ANFIA



Roma, 14 mar. (askanews) – A gennaio in Italia la produzione di autovetture è collassata a 10.800 unità, il 63,4% in meno rispetto allo stesso mese di un anno prima: lo riferisce l'Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. Con un comunicato, l'associazione aggiunge che in base ai dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme ha registrato un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024.

“Anche l'apertura del nuovo anno si conferma in pesante ribasso per l'indice della produzione automotive italiana, che registra ancora una flessione a doppia cifra (-25,3%)”, rileva Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia.

“D'altra parte, mantengono il segno meno sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-37%), complice il forte calo, -63,4%, registrato, secondo i dati preliminari di Anfia dalla produzione di autovetture, per un totale di circa 10.800 unità prodotte, sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%)”.

“Il 'Piano d'azione per l'Automotive' presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell'industria in questo momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell'energia rispetto a Paesi competitor come Usa e Cina”, prosegue Giorda.

“Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell'obiettivo della decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un'età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni”.

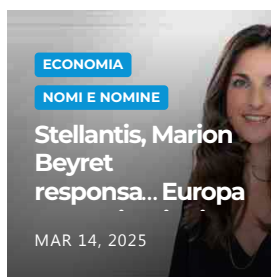
Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli2 (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 37% a gennaio 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e

semirimorchi (codice Ateco 29.2) cresce del 7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori3 risulta in calo del 15,4%.

A gennaio-novembre 2024 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 16,4 miliardi di Euro, mentre l'import vale 33,7 miliardi di Euro. Gli Stati Uniti rappresentano, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 19%, seguiti da Germania (15,4%) e Francia (11,3%).

Nello stesso periodo, dice ancora l'Anfia, l'export della componentistica automotive vale 23 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 6,4 miliardi di euro. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 14,3% a dicembre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 17% e di una componente estera a -11,4%. Nell'intero 2024, il fatturato cala invece del 14,7% (-16,9% il fatturato interno e -12,6% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 18% a dicembre (-27,3% la componente interna e -8,1% la componente estera). Nel periodo gennaio-dicembre 2024, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 14,4%, con un calo del 24,3% della componente interna e del 2,3% della componente estera. (fonte immagine: Anfia).



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Libia/Siria	Chi siamo
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Asia	La Redazione
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Nomi e Nomine	Area Clienti
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Crisi Climatica	Disclaimer e
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	G7 Italia 2024	Privacy
Sport	Technofun	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	Europa Building	Informativa
Sociale	Agrifood	Info e Imprese	Giulia	Trentino Alto	_Festival Sanremo	Cookie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Auto, al vaglio la proroga sul fringe benefit

## Il tavolo al Mimit

Tra le ipotesi anche incentivi solo per i veicoli commerciali e leasing sociale in capo ad Aci

### Filomena Greco

Una possibile proroga, al secondo semestre del 2025, per le nuove regole su fringe benefit e auto aziendale, incentivi ma soltanto per i veicoli commerciali leggeri, il ritorno del leasing sociale gestito da Aci - l'anno scorso l'ipotesi non si è mai trasformata in strumento concreto. Sono alcune delle ipotesi a cui si sta lavorando in queste ore in vista del nuovo incontro al tavolo Automotive organizzato al Mimit per la giornata di oggi. Messi in sicurezza gli impegni di Stellantis per gli stabilimenti italiani già nell'incontro del 17 dicembre, ora è necessario aggiungere misure a sostegno di un settore che perde colpi sia sul fronte del mercato - il primo bimestre dell'anno si è chiuso con immatricola-

zioni in calo del 6,1% - che sul quello della produzione industriale - meno 22,7% per il settore. Il 2024 è stato un anno nero ma serve tamponare affinché il 2025 non sia ancora peggiore. E così al tavolo coordinato dal ministro Adolfo Urso, in calendario per le 14 di oggi, dovrebbero arrivare alcune misure a sostegno della domanda, da affiancare alle risorse per i contratti di innovazione già annunciati a dicembre scorso. Il punto di partenza è il taglio, pesante, deciso per il Fondo Automotive che si è ridotto dagli 8 miliardi iniziali al miliardo residuo nei prossimi anni. Quest'anno le risorse disponibili dovrebbero attestarsi tra i 200 e i 250 milioni senza però nessuna di quelle misure straordinarie chieste dalle imprese dell'indotto (Anfia) per calmierare i costi energetici e sostenere ricerca e sviluppo.

Quanto agli incentivi, il ministro manterrà probabilmente il punto sullo stop agli Ecobonus, che l'anno scorso hanno mosso poco il mercato e non hanno contribuito ad aumentare la produzione negli stabilimenti Stellantis, produzione calata nel complesso di oltre il 36%, del 45,7% per le autovetture. Parte degli opera-

tori, a cominciare dall'Unrae (produttori esteri) ritiene necessario un sostegno per l'acquisto di modelli a zero o bassissime emissioni, per portare il market share - al 4,2% per i bev e al 3,3% per i plug-in - almeno ai livelli della media europea, che si attesta al 15,4% per i full electric e al 7,3 per i plug-in. Rimarrebbero in piedi, invece, soltanto gli incentivi per il rinnovo della flotta dei commerciali e la formula del leasing sociale, promossa anche dal documento a sostegno del settore Auto presentato dalla Commissione europea. Sul fronte noleggio e flotte aziendali, a dirla tutta, la richiesta del settore di portare la fiscalità sui livelli europei si è in realtà tradotta, con il Milleproroghe, in un stretta sulle auto aziendali che, a detta di Aniasa, comporterebbe «un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%)». L'intervento atteso potrebbe escludere dal computo le auto immatricolare fino a giugno 2025 ma l'effetto generale sulle immatricolazioni potrebbe comunque essere negativo ed è stato quantificato tra le 50 e le 60 mila unità all'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Probabile lo stop agli Ecobonus: l'anno scorso hanno mosso poco il mercato e non hanno inciso sulla produzione**



## L'intervista

# «Innovazione decisiva La produzione di **auto** risalirà solo nel 2026»

Vavassori, presidente Anfia: «C'è anche il Sud»

**L**a Commissione europea e il raggiungimento della tanto agognata neutralità tecnologica. Quali potrebbero essere gli scenari per la filiera produttiva del Mezzogiorno? Lo abbiamo chiesto a Roberto Vavassori, presidente di Anfia (associazione nazionale filiera Industria Automobilistica).

**Che futuro devono aspettarsi le aziende della filiera dell'area centro meridionale?**

«In linea generale, nel breve periodo, cioè nel 2025, non ci saranno novità sostanziali rispetto alla produzione di autoveicoli che registrerà ancora numeri fiacchi. Siamo nell'ordine delle 500-600 mila unità annue. E visto che il 75% delle parti che compongono un'auto non sono prodotte

dalla casa madre, ma da fornitori esterni, non c'è da stare allegri in tutto il paese. Questo scenario interessa anche Stellantis, che ha un forte radicamento produttivo proprio nel Mezzogiorno».

**Quando ci sarà la ripresa?**

«Il 2026 dovrebbe essere l'anno del cambio di rotta: la produzione dovrebbe raggiungere i 750 mila autoveicoli, siamo nell'ordine del 30% in più rispetto al 2025. E non dobbiamo dimenticarci che ci troveremo di fronte a nuovi modelli che andranno a sostituire quelli attuali, penso, a titolo di esempio, alla fine della carriera dell'Alfa Romeo Giulia e Stelvio, prevista già quest'anno. Ovviamente, le logiche produttive si concentreranno su piattaforme sempre

più globali e noi monitoriamo l'evoluzione di questo quadro, che resta, in ogni caso, complesso, con particolare attenzione. E l'augurio è che proprio Stellantis possa utilizzare, sempre di più, la componentistica prodotta nel nostro paese».

**Le auto elettriche sono davvero a zero emissioni?**

«Teoricamente sì, praticamente no. Mi spiego meglio: l'elettricità che serve a ricaricare le batterie viene prodotta per il 60% da fonti fossili e solo per il restante 40% da quelle rinnovabili. Credo di esser stato abbastanza chiaro».

**Cosa pensa delle decisioni della Commissione Europea?**

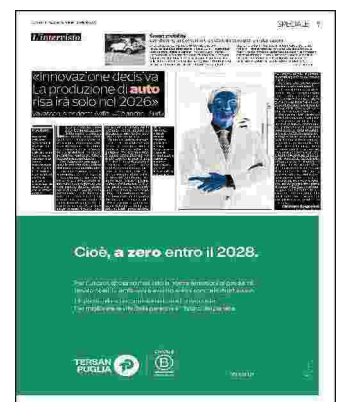
«Apprezzo gli sforzi fatti, ma con costernazione lamento la mancanza di elementi

fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extended alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vedo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa».

**Christian Spagnoletti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



## Il settore

Il comparto delle auto sta cambiando strategia con l'arrivo dell'elettrico, la Commissione europea ha già dato le indicazioni per la svolta green. La rivoluzione rischia anche di mettere in ginocchio diverse aziende che lavorano non nel settore elettrico

### Chi è

Nella foto a destra Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione nazionale Filiera Industria delle auto. Il settore con la svolta green va incontro ad una rivoluzione

GIANMARCO GIORDA (ANFIA)

«Presenti alcuni elementi interessanti, ma su alcuni temi essenziali permangono parti fumose e poco concrete»

di Stefano Frati

**M**ercoledì 5 marzo si è tenuto il secondo incontro del "Dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica europea". Quali implicazioni per il settore a livello nazionale? Lo abbiamo chiesto a Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

**Come avete accolto le novità del piano elaborato dalla Commissione?**

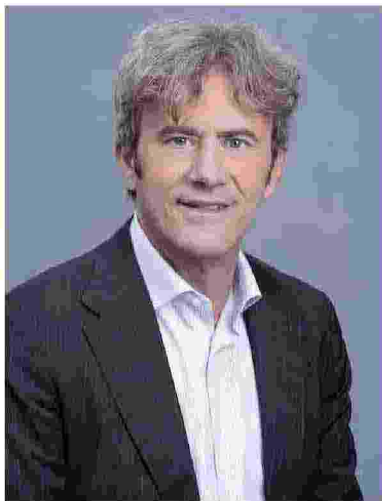
«Il nostro giudizio è parzialmente critico: riteniamo che il piano abbia alcuni elementi interessanti ma, soprattutto per alcuni temi che per noi sono essenziali, permangono parti fumose e poco concrete. Positivo, senza alcun dubbio, è stato rivedere il meccanismo che regola le multe per i costruttori: questi 15-16 miliardi, cifra stimata in base al mancato raggiungimento di target specifici fissati per il 2025, sono stati spalmati su tre anni, dando più tempo per rag-

giungere gli obiettivi. Ciò che manca, dal nostro punto di vista, è soprattutto un tema chiave: nel documento stilato non è esplicitamente riportato il principio di neutralità tecnologica. Dopo il 2035 dovrebbe essere concessa la possibilità di vendere veicoli alimentati da carburanti non fossili a basso o nullo contenuto carbonico, come i biocarburanti o i carburanti sintetici, tutti in grado di decarbonizzare il mondo dei trasporti e ridurre efficacemente le emissioni inquinanti. In questo modo rimane un punto interrogativo sulla tenuta del comparto industriale europeo; il quale, come noto, è meno competitivo nel settore legato alla produzione di batterie, ma decisamente forte e strutturato in quello legato alla componentistica per le automobili termiche. In sintesi: affidarsi esclusivamente all'auto elettrica significa consegnare una parte della nostra competitività alla Cina».

**Secondo Anfia vi sono altre lacune?**

«Purtroppo sì: manca un piano decennale ben definito per rinnovare il parco circolante in Europa. Se vogliamo avere auto meno inquinanti,

va pianificato un sistema di incentivi con una regia (e un fondo) pensato dalla Comunità Europea, in grado di andare oltre le iniziative dei singoli Paesi. L'Italia, al pari dell'Europa dell'Est, ha messo in campo incentivi *stop and go*, senza una continuità e una strategia di lungo periodo. Le quote di mercato delle auto più efficienti, infatti, restituiscono il quadro economico dell'Unione: ci sono Paesi di serie A - quelli con un reddito pro capite più elevato - e altri di serie B - è inclusa anche l'Italia - dove la clientela con alta capacità di spesa è molto più ridotta. Un aspetto che si sarebbe dovuto trattare in maniera più approfondita, inoltre, è quello relativo alla competitività del sistema industriale europeo: le misure presentate mirano a migliorare la supply chain delle batterie, ma l'elemento che più preoccupa le aziende italiane oggi è la disomogeneità nei costi dell'energia. Anche in questo bisognerebbe trovare il modo di abbassare i costi nei Paesi, come il nostro, dove c'è un tessuto manifatturiero esteso. È molto difficile, se non si risolve questa disparità, competere non solo con i competitor europei, ma anche con gli Stati Uniti e la Cina».



Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia

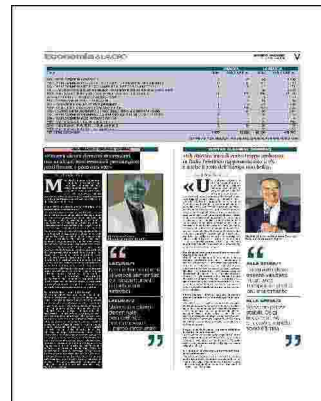


**LACUNA/1**

Non si fanno cenni ai veicoli alimentati da biocarburanti o carburanti sintetici

**LACUNA/2**

Manca un piano decennale ben definito per rinnovare il parco circolante



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

## AUTO, CROLLA PRODUZIONE IN ITALIA.

### ANFIA: "A GENNAIO CALO DEL 63,4% RISPETTO A 2024"



(Teleborsa) - A gennaio, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del

37% a gennaio 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,4%.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2025 ammonta a circa 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2025 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, seppure in recupero rispetto al mese precedente, chiude a -0,6% rispetto a gennaio 2024.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa dell'1,4% a dicembre 2024, ultimo dato disponibile (-1,4% sul mercato interno e -1,3% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2024 a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,6% i mercati esteri).

"Anche l'apertura del nuovo anno si conferma in pesante ribasso per l'indice della produzione automotive italiana, che registra ancora una flessione a doppia cifra (-25,3%) - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA.

D'altra parte, mantengono il segno meno sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-37%) - complice il forte calo, -63,4%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, per un totale di circa 10.800 unità prodotte - sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%). Il 'Piano d'azione per l'Automotive' presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell'industria in questo momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell'energia rispetto a Paesi competitor come USA e Cina. Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell'obiettivo della

decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un'età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni".

(TELEBORSA) 14-03-2025 19:40

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

## AUTO: ANFIA, BENE MIMIT SU CREDITO IMPOSTA, IN UE PUNTARE SU NEUTRALITA' TECNOLOGICA



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 mar - Bene la proposta di un credito di imposta per la ricerca e sviluppo del settore automotive in Italia, quando in Europa bisogna continuare a parlare di neutralita' tecnologica. Lo ha dichiarato il presidente di [Anfia](#), Roberto Vavassori, al termine del tavolo Automotive al ministero delle Imprese e del Made in Italy. 'Oggi abbiamo ribadito la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla Commissione Ue che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea. Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralita' tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi', ha detto il presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. 'In riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attivita' di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far si' che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. [Anfia](#) seguirà a lavorare quotidianamente con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitivita' del settore automotive italiano', ha aggiunto Vavassori.

Fla-

(RADIOCOR) 14-03-25 17:58:58 (0565) 5 NNNN

### TAG

EUROPA ITALIA ECONOMIA IMPRESA INVESTIMENTI

INNOVAZIONI ITA

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN





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

## AUTOMOTIVE, TAVOLO AL MIMIT: PUNTO DELLA SITUAZIONE E COMMENTI

teleborsa



(Teleborsa) - **Anfia** ribadisce "la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla commissione Ue, che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea". Così il

presidente **Roberto Vavassori** al termine del tavolo automotive al Mimit.

Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - aggiunge - in riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. **Anfia** seguirà a lavorare quotidianamente **con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano**".

"Le risorse annunciate dal Governo per l'automotive nel nostro Paese sono del tutto insufficienti, anche a fronte del taglio dell'80% al fondo con la legge di stabilità. Gli investimenti quindi saranno destinati esclusivamente alla filiera della componentistica, circa 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027", dice il segretario nazionale della Fiom, **Samuele Lodi**, al termine del tavolo automotive al Mimit. La crisi del settore automotive, aggiunge, "è stata scaricata completamente sui salari dei lavoratori su cui pesano gli effetti dell'utilizzo massiccio degli ammortizzatori sociali. Riteniamo necessario anche un pacchetto straordinario di risorse per investimenti su produzione, progettazione, ricerca e sviluppo per salvaguardare l'occupazione, la riduzione dell'orario, la formazione. Abbiamo bisogno anche di ammortizzatori sociali per la transizione. La prossima settimana il presidente di Stellantis, John Elkann, andrà in Parlamento. Non è più rinviabile un tavolo a Palazzo Chigi con le organizzazioni sindacali e l'azienda per rilanciare il futuro dell'auto in Italia".

"Speriamo che la modifica dell'Unione europea al famigerato sistema delle multe rappresenti solo l'inizio di un cambiamento più profondo di approccio. Abbiamo bisogno di politiche europee meno ideologiche e più aderenti alla realtà, meno roboanti nella retorica, ma capaci di arrecare benefici effettivi all'ambiente, all'industria e ai lavoratori: restituiamo libertà di scelta ai consumatori e salviamo quello che è il primo settore industriale europeo da politiche autolesioniste; in caso contrario avremo effetti pesantissimi sulla industria non solo dell'auto ma anche dei veicoli commerciali. In definitiva, oltre alla neutralità tecnologica, è necessaria la neutralità ideologica". Lo

dice **Gianluca Ficco**, segretario nazionale della Uilm, al termine del tavolo automotive al Mimit.

"Il piano Ue per l'auto allo stato non basta: servono risorse europee adeguate a incentivare la produzione made in Europe e un rilancio strutturale del settore con relative misure urgenti per accompagnare i lavoratori nella transizione. Senza dimenticare la necessità di fare ulteriore chiarezza sul futuro di Stellantis in Italia". Così **Antonio Spera**, segretario nazionale dell'Ugl metalmeccanici, al termine del tavolo automotive al Mimit. "La battaglia è ancora lunga - afferma - ma Governo, imprese e sindacato sono intenzionati a fare quadrato"-

(TELEBORSA) 14-03-2025 20:23

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN

in

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Anfia, a gennaio prodotte 10.800 autovetture (-63,4%)

Giù anche la produzione di componenti (-15,4%) (ANSA) - TORINO, 14 MAR - A gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Risulta dai dati preliminari dell'Anfia, diffusi proprio nel giorno in cui al Mimit si è riunito il tavolo automotive. In flessione anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%). (ANSA). © RIPRODUZIONE RISERVATA Loading...



## Produzione auto in Italia: crollo del 63,4% nel mese di gennaio

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Secondo i dati preliminari diffusi dall'Anfia, nel gennaio 2025 in Italia sono state prodotte 10.800 auto, valore inferiore del 63,4% rispetto allo stesso mese del 2024. La produzione automobilistica italiana ha subito un consistente rallentamento all'inizio del 2025. Stando ai dati preliminari diffusi dall'Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, infatti, nel mese di gennaio 2025 sarebbero state prodotte 10.800 automobili in Italia, valore inferiore del 63,4% rispetto al mese di gennaio 2024. Tra i casi più eclatanti, la proposta



da parte di Stellantis ai dipendenti Maserati dello stabilimento di Modena di una trasferta volontaria in Serbia, a Kragujevac, per produrre la nuova Fiat Grande Panda. Calano i volumi anche per il settore della componentistica automotive, anch'esso di strategica importanza per l'economia italiana, che a gennaio registra un -15,4%. LEGGI ANCHE Dove si produce In Italia sono attualmente presenti otto stabilimenti produttivi di vetture di serie, escludendo i piccoli atelier d'eccellenza come Pagani o Pininfarina dai numeri limitatissimi. A Mirafiori, Piemonte, nascono la Fiat 500e e la sua equivalente Abarth, alle quali si affiancherà presto la nuova versione ibrida della Fiat 500. Restando in casa Fiat, la produzione della Panda avviene invece presso l'impianto campano di Pomigliano d'Arco. Condividono lo stabilimento di Cassino, nel Lazio, le Alfa Romeo Giulia e Stelvio, le cui varianti a benzina sono prossime all'uscita dai listini, mentre la Tonale nasce a Melfi, insieme alla Dodge Hornet, riservata al mercato nordamericano, ed alle Jeep Compass e Renegade. E proprio a Melfi nasceranno in futuro anche le berline Lancia Gamma e DS N°8, oltre ad un potenziale equivalente a marchio Opel ed alla nuova generazione di Compass. Per i nomi di Maranello e Sant'Agata Bolognese non è certo necessaria una spiegazione: sono le iconiche sedi di Ferrari e Lamborghini, due dei pesi massimi della Motor Valley. Oltre a loro, a Modena c'è anche la Maserati, che qui produce la supercar MC20, mentre la Grecale nasce a Cassino e le GranTurismo e GranCabrio a Mirafiori. Da menzionare anche l'impianto di Macchia d'Isernia, nel Molise, dove il Gruppo Dr rifinisce le proprie vetture, di importazione cinese, per i marchi Dr, Evo, Ich-x, Tiger e Sportequipe. LEGGI ANCHE Leggi anche

# Auto, Urso: “Riconvertire su difesa e Spazio”. No di Fiom, ma Fim apre

14 Marzo 2025 - di Dario Borriello e Federico Sorrentino

Per governare la transizione, sarà istituito al Mimit un tavolo specifico con imprese e Regioni



Riconvertire e diversificare: sono le parole chiave del governo per il futuro dell'**automotive**. A ribadire il concetto è **Adolfo Urso**, nella riunione con sindacati e attori del comparto al Mimit: “Siamo un governo responsabile: il nostro obiettivo è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori. Per questo incentiviamo le aziende della filiera automotive a diversificare e riconvertire le proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza”, dice il ministro delle Imprese e del Made in Italy.

La riflessione parte dal dato di fatto che si tratta di due settori “in forte espansione e ad alta redditività”, che potrebbero “salvaguardare e valorizzare le competenze dei lavoratori, mettendo a frutto le loro capacità tecniche e il capitale umano già formato”. Da tempo nell'esecutivo si è fatta largo l'idea che la crisi dell'automotive debba essere risolta con soluzioni differenti dal solito ricorso a incentivi (“non rinnoveremo più l'Ecobonus, inefficace su scala nazionale”) e ammortizzatori sociali. Non proprio una ‘rivoluzione’, ma comunque un orientamento che segua di più gli andamenti del mercato.



Ti potrebbe interessare anche



**INFOGRAFICA INTERATTIVA**  
Stellantis, Fim Cisl: Nel primo semestre 2024 produzione a -25,2%

08 Luglio 2024 di Redazione

Il report del sindacato sulla produzione degli stabilimenti italiani della casa automobilistica



GREEN ECONOMY AGENCY

Spazio, Urso: “Entro 2026 investimenti per 7,3 mld euro su space economy”

22 Maggio 2024

Urso annuncia, poi, che insedierà un **tavolo specifico con le imprese e le Regioni** *“per governare la transizione e, quindi, anche la necessaria riconversione industriale verso i comparti in maggiore crescita su cui abbiamo anche campioni nazionali ed europei che possono contribuire a sviluppare le filiere produttive”*.

La proposta **divide i sindacati**, tra chi si dice **contrario, come la Fiom**, e chi invece concede un'**apertura di credito, come la Fim**. *“E' evidente che la riconversione dell'automotive va fatta nell'automotive, non prendiamo in considerazione e non vogliamo aprire una discussione rispetto al fatto di passare dal green al militare”*, risponde **Samuele Lodi**, della segreteria nazionale dei metalmeccanici Cgil. Ritenendo questa scelta del governo *“assolutamente assurda, sia da un punto di vista etico che industriale e occupazionale”*. Di tutt'altro avviso **Ferdinando Uliano**: *“ Ci sono alcuni aspetti da cogliere rispetto a un settore che sta crescendo, come quello di aerospazio e difesa. Non crediamo che ci siano operazioni di compensazione, cioè di chiudere le fabbriche dell'Auto per fare operazioni militari. Pensiamo che si debba cogliere quelle opportunità”*, sostiene il segretario generale della Fim Cisl. Punta su altri obiettivi la Uilm, che pur apprezzando *“l'interessamento costruttivo”* dell'esecutivo, nota *“purtroppo che restano inevasi i due problemi fondamentali: la necessità di abbassare un costo abnorme della energia e l'urgenza di riformare un sistema degli ammortizzatori sociali che oggi offre poche tutele ai lavoratori ma pesa con forti oneri sulle aziende”*. Non solo, per il segretario nazionale, **Gianluca Ficco**, servono anche *“forme di riqualificazione professionale e sostegno al reddito”*.

Al tavolo automotive si è discusso anche di **Europa**, o meglio del percorso che il Vecchio continente dovrà seguire per non accelerare la crisi del settore. *“L'Italia guida il fronte delle riforme in Europa”*, rivendica **Urso** ricordando che il non paper presentato a Bruxelles *“ha costretto la Commissione a inserire nel Piano d'azione il rinvio delle sanzioni previste per il 2025 e l'anticipo alla seconda metà di quest'anno della revisione del regolamento sui veicoli leggeri”*. E sulla sfida europea il ministro può contare **sull'Anfia** che conferma la *“piena sintonia col Mimit sulle azioni da proseguire per dare un'attuazione a un piano che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea”*. Sulla scorta di questi passaggi, Urso indica come priorità *“il sostegno alla componentistica”*, con un intervento *“a supporto della filiera, indirizzando risorse per 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27, e solo per il 2025 1,6 miliardi di euro, tra accordi per l'innovazione, contratti e mini-contratti di sviluppo e credito d'imposta”* oltre ai 100 milioni *“per interventi mirati sulla domanda, non di autovetture, che concorderemo direttamente”* con le aziende dell'indotto.

Nella riunione a Palazzo Piacentini, ovviamente, c'è spazio anche per discutere di **Stellantis**. Il ministro delle Imprese ribadisce che l'azienda ha *“cambiato rotta”* ma allo stesso tempo si aspetta che ci sia una velocizzazione sugli investimenti. Anche se, per Fiom, *“Sono necessarie risorse private perché i 2 miliardi annunciati da Stellantis per il 2025 evidentemente non bastano. E servono anche risorse pubbliche, che devono essere condizionate alla tutela occupazionale”*. Domande che potrebbero anche trovare spazio nell'audizione che il presidente del Gruppo, **John Elkann**, **terrà mercoledì 19 marzo, alle 14.30**, davanti alle commissioni congiunte Industria e agricoltura del Senato e Attività produttive della Camera. Uno degli appuntamenti cerchiati in rosso nell'agenda politica italiana.

Tags:

[Auto](#), [difesa](#), [fim](#), [fiom](#), [Stellantis](#), [Urso](#)



GREEN ECONOMY AGENCY

### Auto, Urso: Incentiviamo filiera a riconversione su difesa e aerospazio

14 Marzo 2025



GREEN ECONOMY AGENCY

### Spazio, Cramarossa (Asi): “Aggiornare regole Ue per garantire sicurezza satelliti”

22 Maggio 2024



GREEN ECONOMY AGENCY

### Spazio, Cramarossa (Asi): “Con nuova legge nazionale colmata lacuna”

22 Maggio 2024



### Podcast 2/ Cop29, cosa è successo a Baku in due settimane molto intense



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



HOME ECONOMIA

# Auto, Vavassori (Anfia): Sintonia con Mimit per azioni da proseguire in Europa

14 Marzo 2025

“Al Tavolo Automotive di oggi abbiamo ribadito la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un’attuazione al piano d’azione proposto dalla Commissione UE che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea”. Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia. “Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi. In riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d’imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo – aggiunge -. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. Anfia seguirà a lavorare quotidianamente con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano”.

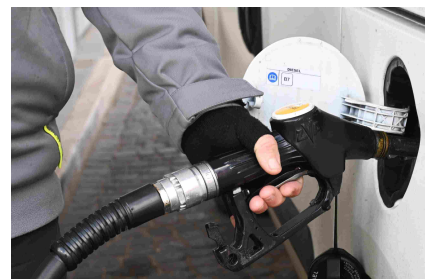


Ti potrebbe interessare anche



Assovetro, Urso: “Report su transizione in sintonia con Libro Verde Made in Italy”

25 Ottobre 2024 di Redazione



INFOGRAFICA INTERATTIVA  
Carburanti, Mimit: Prezzi di benzina e diesel in aumento

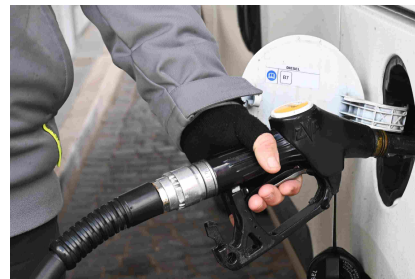
18 Marzo 2024 di Redazione

I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy: l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia con la benzina in risalita a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

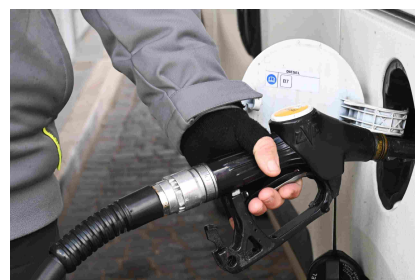
1,897 euro/litro,



**INFOGRAFICA INTERATTIVA**  
Carburanti, Mimit: Crescono i prezzi di benzina e diesel

25 Marzo 2024 di Redazione

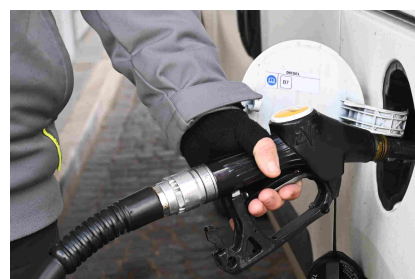
I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy: l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia



**INFOGRAFICA INTERATTIVA**  
Carburanti, Mimit: In risalita i prezzi di benzina e diesel

02 Maggio 2024 di Redazione

I dati del Ministero delle imprese e del Made in Italy: l'Alto Adige resta la zona più cara d'Italia con la benzina a 1,959 euro/litro



**INFOGRAFICA INTERATTIVA**  
Carburanti, Mimit: il prezzo medio di benzina e gasolio

11 Luglio 2024 di Redazione

I dati quotidiani rilasciati dal ministero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

delle imprese e del Made in Italy,  
aggiornati all'11 luglio 2024



### Podcast 2/ Cop29, cosa è successo a Baku in due settimane molto intense



#### Iscriviti alla newsletter di GEA



Privacy Policy.\*

Iscriviti



GREEN ECONOMY AGENCY

Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.



Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"

A gennaio, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 37% a gennaio 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,4%. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2025 ammonta a circa 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2025 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, seppure in recupero rispetto al mese precedente, chiude a -0,6% rispetto a gennaio 2024. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa dell'1,4% a dicembre 2024, ultimo dato disponibile (-1,4% sul mercato interno e -1,3% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2024 a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,6% i mercati esteri). Anche l'apertura del nuovo anno si conferma in pesante ribasso per l'indice della produzione automotive italiana, che registra ancora una flessione a doppia cifra (-25,3%) afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA. D'altra parte, mantengono il segno meno sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-37%) complice il forte calo, -63,4%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, per un totale di circa 10.800 unità prodotte sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%). Il Piano d'azione per l'Automotive presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell'industria in questo momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell'energia rispetto a Paesi competitor come USA e Cina. Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell'obiettivo della decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un'età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni.



## Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti

**Anfia** ribadisce "la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla commissione Ue, che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea". Così il presidente Roberto Vavassori al termine del tavolo automotive al Mimit. Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - aggiunge - in riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. **Anfia** seguirà a lavorare quotidianamente con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano". "Le risorse annunciate dal Governo per l'automotive nel nostro Paese sono del tutto insufficienti, anche a fronte del taglio dell'80% al fondo con la legge di stabilità. Gli investimenti quindi saranno destinati esclusivamente alla filiera della componentistica, circa 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027", dice il segretario nazionale della Fiom, Samuele Lodi, al termine del tavolo automotive al Mimit. La crisi del settore automotive, aggiunge, "è stata scaricata completamente sui salari dei lavoratori su cui pesano gli effetti dell'utilizzo massiccio degli ammortizzatori sociali. Riteniamo necessario anche un pacchetto straordinario di risorse per investimenti su produzione, progettazione, ricerca e sviluppo per salvaguardare l'occupazione, la riduzione dell'orario, la formazione. Abbiamo bisogno anche di ammortizzatori sociali per la transizione. La prossima settimana il presidente di Stellantis, John Elkann, andrà in Parlamento. Non è più rinviabile un tavolo a Palazzo Chigi con le organizzazioni sindacali e l'azienda per rilanciare il futuro dell'auto in Italia". "Speriamo che la modifica dell'Unione europea al famigerato sistema delle multe rappresenti solo l'inizio di un cambiamento più profondo di approccio. Abbiamo bisogno di politiche europee meno ideologiche e più aderenti alla realtà, meno roboanti nella retorica, ma capaci di arrecare benefici effettivi all'ambiente, all'industria e ai lavoratori: restituiamo libertà di scelta ai consumatori e salviamo quello che è il primo settore industriale europeo da politiche autolesioniste; in caso contrario avremo effetti pesantissimi sulla industria non solo dell'auto ma anche dei veicoli commerciali. In definitiva, oltre alla neutralità tecnologica, è necessaria la neutralità ideologica". Lo dice Gianluca Ficco, segretario nazionale della Uilm, al termine del tavolo automotive al Mimit. "Il piano Ue per l'auto allo stato non basta: servono risorse europee adeguate a incentivare la produzione made in Europe e un rilancio strutturale del settore con relative misure urgenti per accompagnare i lavoratori nella transizione. Senza dimenticare la necessità di fare ulteriore chiarezza sul futuro di Stellantis in Italia". Così Antonio Spera, segretario nazionale dell'Ugl metalmeccanici, al termine del tavolo automotive al Mimit. "La battaglia è ancora lunga - afferma - ma Governo, imprese e sindacato sono intenzionati a fare quadrato"-



## Al Tavolo Auto il piano da 2,5 miliardi: fuori gli ecobonus, entra il credito d'imposta

Nuovo incontro con imprese e sindacati per mettere a fuoco le misure in campo fino al 2027 - Urso: «Sugli incentivi deve muoversi l'Unione europea», scettici i sindacati Ascolta la versione audio dell'articolo Rastrellando alcuni avanzi di bilancio, il ministero delle Imprese e del made in Italy incrementa le risorse a disposizione della filiera dell'automotive. E si prepara a destinarne una parte anche a investimenti di diversificazione produttiva, per il passaggio ad esempio alla componentistica per l'aerospazio e la difesa. Nel tavolo che si è svolto oggi 14 marzo, il ministro delle Imprese e del made in Italy ha parlato di 2,5 miliardi di euro nel triennio, di cui 1,6 miliardi per il 2025, una dote che però, almeno per una quota, include altre filiere strategiche. Le misure A dicembre, dopo l'intesa con Stellantis, si era invece discusso di 1,6 miliardi nel triennio. La differenza arriva in gran parte dalla rinuncia di Stellantis ai contratti di sviluppo che erano in negoziazione e da avanzi delle campagne Ecobonus degli anni 2023 e 2024. Nel pacchetto da 2,5 miliardi rientrano circa 1 miliardo di Accordi per l'innovazione, 870 milioni di contratti di sviluppo e 220 milioni di "mini contratti di sviluppo", ma in tutti questi casi le risorse andranno ripartite con altre filiere. Poi ci sono - ed è la misura nuova tra tutte quelle presentate - 200 milioni per sostenere il credito d'imposta sulle spese di ricerca e innovazione, misura chiesta a gran voce dalle imprese dell'indotto e dall'Anfia. Si tratta di un intervento ancora allo studio, insieme all'associazione dei componentisti, ma che nell'ambito del bonus ricerca e sviluppo dovrebbe portare al riconoscimento diretto di alcune attività vincolate al settore. «Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese» scrive in una nota Anfia che ieri ha diffuso il dato sulla produzione del settore a gennaio: la produzione di autovetture si è fermata a quota 10.800 unità, il 63,4% in meno del 2023 mentre l'intero comparto si è contratto del 25,3%. Stop all'Ecobonus «Non rinnoveremo più l'Ecobonus, inefficace su scala nazionale» ha detto Urso, rinviando su questo fronte al Piano automotive della Ue. «Abbiamo chiesto per primi all'Europa un piano incentivi alla domanda a livello europeo, per sostenere in modo omogeneo e costante l'acquisto di veicoli ecologicamente sostenibili, non necessariamente elettrici. Per quanto ci riguarda le risorse pubbliche, a cui Stellantis ha deciso di rinunciare, andranno prevalentemente al sostegno degli investimenti delle imprese della componentistica anche ai fini della diversificazione produttiva verso settori ad alto potenziale di crescita, come la difesa, l'aerospazio, la blue economy e la cybersicurezza». Nella seconda parte dell'anno dovrebbe comunque partire un intervento a sostegno della domanda sotto forma di Leasing sociale: si tratterebbe un contributo alle persone fisiche che stipulano un contratto di noleggio a lungo termine per la locazione di durata non inferiore a 3 anni di veicoli a basse emissioni, che saranno individuati in un secondo momento. Una misura, a dir la verità, di cui si era già parlato l'anno scorso, ma che non è stata implementata. Nessuna conferma invece sulla possibilità di sostenere il rinnovo dei veicoli commerciali, si tratterà di capire se si aprirà una eventuale finestra "a sorpresa", per evitare l'effetto attesa che tanto ha condizionato il mercato negli anni scorsi. Al capitolo fiscalità e Fringe benefit, il ministro Urso ha spiegato di aver parlato con il ministro Giancarlo Giorgetti e con il presidente di Confindustria Emanuele Orsini per cercare una possibile soluzione, la palla dunque passa al Mef. I sindacati hanno espresso scetticismo sulle misure in campo per l'automotive, a cominciare dalle ipotesi di riconversione industriale. Per Ferdinando Uliano, segretario della Fim-Cisl, «sia il piano Ue che le risorse messe in campo dal Governo italiano sono insufficienti a sostenere le aziende della componentistica». Governare la transizione, evidenzia Samuele Lodi, responsabile Auto per la Fiom, «non vuol dire passare dal green al militare, sarebbe una scelta di cui non vogliamo neanche discutere ma che sarebbe assurda dal punto di vista etico, industriale e occupazionale». Pensare che con l'alto grado di specializzazione che oggi esiste nei vari settori industriali nel suo complesso, «l'industria dell'automotive possa trasformarsi in industria della difesa non è realistico e questo a prescindere anche da ogni considerazione di carattere politico e morale» ha concluso Gianluca Ficco, responsabile Auto per la Uilm. Argomenti Per approfondire Filomena Greco redattrice LinkedIn Email Luogo: Torino Lingue parlate: Italiano, inglese Argomenti: Industria, automotive, mercato dell'auto, lavoro, Piemonte Scheda autore Trust project Carmine Fotina Vice capo servizio @CFotina Email Luogo: Roma Lingue parlate: inglese, spagnolo Argomenti: Politica industriale, commercio estero, innovazione digitale, tlc Scheda autore Trust project





Edizione digitale

Newsletter

Segnala

Necrologie

Abbonati

L'Arena

/// ECONOMIA VERONESE

/// ECONOMIA NAZIONALE

/// MERCATI E QUOTAZIONI

/// LA BUSSOLA

## Anfia, a gennaio prodotte 10.800 autovetture (-63,4%)

ANSA

Giù anche la produzione di componenti (-15,4%)

14 marzo 2025



TORINO, 14 MAR - A gennaio in Italia sono state prodotte circa 10.800 auto con un calo del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Risulta dai dati preliminari dell'Anfia, diffusi proprio nel giorno in cui al Mimit si è riunito il tavolo automotive. In flessione anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%).

L'Arena è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

L'Arena Sport

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Auto, crolla produzione in Italia. ANFIA: "A gennaio calo del 63,4% rispetto a 2024"

TELEBORSA

Publicato il 14/03/2025  
Ultima modifica il 14/03/2025 alle ore 19:40

cerca un titolo



**A gennaio, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 25,3% rispetto a gennaio 2024.** Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di utoveicoli registra una variazione tendenziale negativa

del 37% a gennaio 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cresce del 7% nel mese, e quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori risulta in calo del 15,4%.

Secondo i dati preliminari di **ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a gennaio 2025 ammonta a circa 10.800 unità, in calo del 63,4% rispetto a gennaio 2024.**

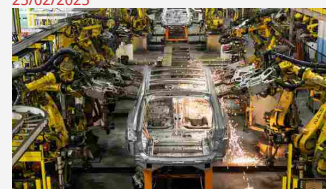
**Il comparto produttivo automotive** si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva ancora in flessione a gennaio 2025 rispetto ai livelli del primo mese dello scorso anno: l'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, seppure in recupero rispetto al mese precedente, chiude a -0,6% rispetto a gennaio 2024.

**Il fatturato dell'industria in senso stretto** (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa dell'1,4% a dicembre 2024, ultimo dato disponibile (-1,4% sul mercato interno e -1,3% sui mercati esteri) e chiude l'intero 2024 a -3,4% (-3,8% il mercato interno e -2,6% i mercati esteri).

“Anche l'apertura del nuovo anno si conferma in pesante ribasso per l'indice della produzione automotive italiana, che registra ancora una flessione a doppia cifra (-25,3%) – afferma **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di ANFIA. D'altra parte, mantengono il segno meno sia l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-37%) – complice il forte calo, -63,4%, registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA dalla produzione di autovetture, per un totale di circa 10.800 unità prodotte – sia l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (-15,4%). Il 'Piano d'azione per l'Automotive' presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea ci lascia purtroppo insoddisfatti e non risponde pienamente alle necessità dell'industria in questo

## LEGGI ANCHE

25/02/2025



Auto, ancora in calo a gennaio le immatricolazioni in Europa (-2,1%)

12/02/2025

ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre

28/02/2025

Giappone, produzione industriale attesa in frenata a gennaio

> Altre notizie

## NOTIZIE FINANZA

14/03/2025

Circle, nel 2024 valore della produzione sopra le previsioni del piano industriale

14/03/2025

Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti

14/03/2025

Comal chiude il 2024 con utili in forte crescita

momento critico per tutto il settore automotive europeo, tralasciando alcuni punti essenziali come la messa in campo di misure a salvaguardia della competitività delle nostre imprese, in primis per riequilibrare i costi dell'energia rispetto a Paesi competitor come USA e Cina. Per affrontare seriamente la gravità della situazione attuale, serve un piano che, al di là delle linee guida e delle raccomandazioni, preveda azioni concrete, date certe e importi allocati per i vari interventi da programmare, tra cui anche, in nome dell'obiettivo della **decarbonizzazione, un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, che in Europa ha un'età media di 12,5 anni ed è quindi ad alte emissioni**".

14/03/2025

New York: amplia il rialzo Western Digital

> Altre notizie

### CALCOLATORI

- Casa**  
Calcola le rate del mutuo
- Auto**  
Quale automobile posso permettermi?
- Titoli**  
Quando vendere per guadagnare?
- Conto Corrente**  
Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

## LA STAMPA

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

<a href="#">CRONACA</a>	<a href="#">ESTERI</a>	<a href="#">SPORT</a>
<a href="#">ECONOMIA</a>	<a href="#">POLITICA</a>	<a href="#">TORINO</a>

---

<a href="#">Scrivi alla redazione</a>	<a href="#">Cookie Policy</a>	<a href="#">Dichiarazione di accessibilità</a>
<a href="#">Pubblicità</a>	<a href="#">Privacy</a>	<a href="#">Riserva TDM</a>
<a href="#">Dati Societari</a>	<a href="#">CMP</a>	
<a href="#">Contatti</a>	<a href="#">Sede</a>	

---

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Automotive, tavolo al MIMIT: punto della situazione e commenti

TELEBORSA

Publicato il 14/03/2025  
Ultima modifica il 14/03/2025 alle ore 20:23



**Anfia ribadisce "la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa per dare un'attuazione al piano d'azione proposto dalla commissione Ue, che vada realmente e concretamente nella direzione di supportare la filiera automotive europea".** Così il presidente **Roberto Vavassori** al termine del tavolo automotive al Mimit.

**Vavassori** al termine del tavolo automotive al Mimit.

Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica saranno i temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi - aggiunge - in riferimento agli stanziamenti dei fondi nazionali, accogliamo con favore la previsione di una misura di credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e sviluppo. Ci impegneremo per far sì che diventi un volano di innovazione per le nostre imprese. Anfia seguirà a lavorare quotidianamente **con le istituzioni nazionali ed europee per difendere e accrescere la competitività del settore automotive italiano**".

"Le risorse annunciate dal Governo per l'automotive nel nostro Paese sono del tutto insufficienti, anche a fronte del taglio dell'80% al fondo con la legge di stabilità. Gli investimenti quindi saranno destinati esclusivamente alla filiera della componentistica, circa 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-2027", dice il segretario nazionale della Fiom, **Samuele Lodi**, al termine del tavolo automotive al Mimit. La crisi del settore automotive, aggiunge, "è stata scaricata completamente sui salari dei lavoratori su cui pesano gli effetti dell'utilizzo massiccio degli ammortizzatori sociali. Riteniamo necessario anche un pacchetto straordinario di risorse per investimenti su produzione, progettazione, ricerca e sviluppo per salvaguardare l'occupazione, la riduzione dell'orario, la formazione. Abbiamo bisogno anche di ammortizzatori sociali per la transizione. La prossima settimana il presidente di Stellantis, John Elkann, andrà in Parlamento. Non è più rinviabile un tavolo a Palazzo Chigi con le organizzazioni sindacali e l'azienda per rilanciare il futuro dell'auto in Italia".

"Speriamo che la modifica dell'Unione europea al famigerato sistema delle multe rappresenti solo l'inizio di un cambiamento più profondo di approccio. Abbiamo bisogno di politiche europee meno ideologiche e più aderenti alla

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

07/02/2025



**Automotive: Mimit, convocato tavolo per il 5 marzo**

17/01/2025

**Urso convoca incontro al Mimit sulla situazione di Speedline**

16/01/2025

**Ceramica Dolomite, Mimit: avviare percorso di consolidamento industriale**

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

14/03/2025

**Circle, nel 2024 valore della produzione sopra le previsioni del piano industriale**

14/03/2025

**Comal chiude il 2024 con utili in forte crescita**

14/03/2025

**New York: amplia il rialzo Western Digital**

14/03/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

realtà, meno roboanti nella retorica, ma capaci di arrecare benefici effettivi all'ambiente, all'industria e ai lavoratori: restituiamo libertà di scelta ai consumatori e salviamo quello che è il primo settore industriale europeo da politiche autolesioniste; in caso contrario avremo effetti pesantissimi sulla industria non solo dell'auto ma anche dei veicoli commerciali. In definitiva, oltre alla neutralità tecnologica, è necessaria la neutralità ideologica". Lo dice **Gianluca Ficco**, segretario nazionale della Uilm, al termine del tavolo automotive al Mimit.

"Il piano Ue per l'auto allo stato non basta: servono risorse europee adeguate a incentivare la produzione made in Europe e un rilancio strutturale del settore con relative misure urgenti per accompagnare i lavoratori nella transizione. Senza dimenticare la necessità di fare ulteriore chiarezza sul futuro di Stellantis in Italia". Così **Antonio Spera**, segretario nazionale dell'Ugl metalmeccanici, al termine del tavolo automotive al Mimit. "La battaglia è ancora lunga - afferma - ma Governo, imprese e sindacato sono intenzionati a fare quadrato"-

Servizio a cura di **teleborsa**

New York: in acquisto Super Micro Computer

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

## LA STAMPA

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

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Quali sono i vari tipi di auto elettrificate?

In un mercato dell'auto che in Italia continua a calare, crescono le elettrificate. Secondo **l'Anfia** rappresentano quasi due terzi delle immatricolazioni di febbraio, mentre le vetture a combustione interna (ICE), quelle prive di elettrificazione, pesano poco più di un terzo. La tendenza è confermata sia dal complessivo delle immatricolazioni del 2025 che dall'andamento rispetto al 2024. È segno che il passaggio ai veicoli elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante l'Italia sia, spiega **l'Anfia**, "tre volte al di sotto la media europea." Le auto elettrificate (EV, Electric Vehicles) si distinguono a seconda del sistema di alimentazione: elettriche a batteria (BEV) elettriche ad autonomia estesa (REEV o EREV), elettriche a celle a combustibile (FCEV), ibride non plug-in (leggere-MHEV o pure-SHEV), ibride plug-in (PHEV). Riproduzione riservata © Il Mattino di Padova



QUALI SONO  
I VARI TIPI  
DI AUTO  
ELETRIFICATE?