



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 18 al 24 febbraio 2025**

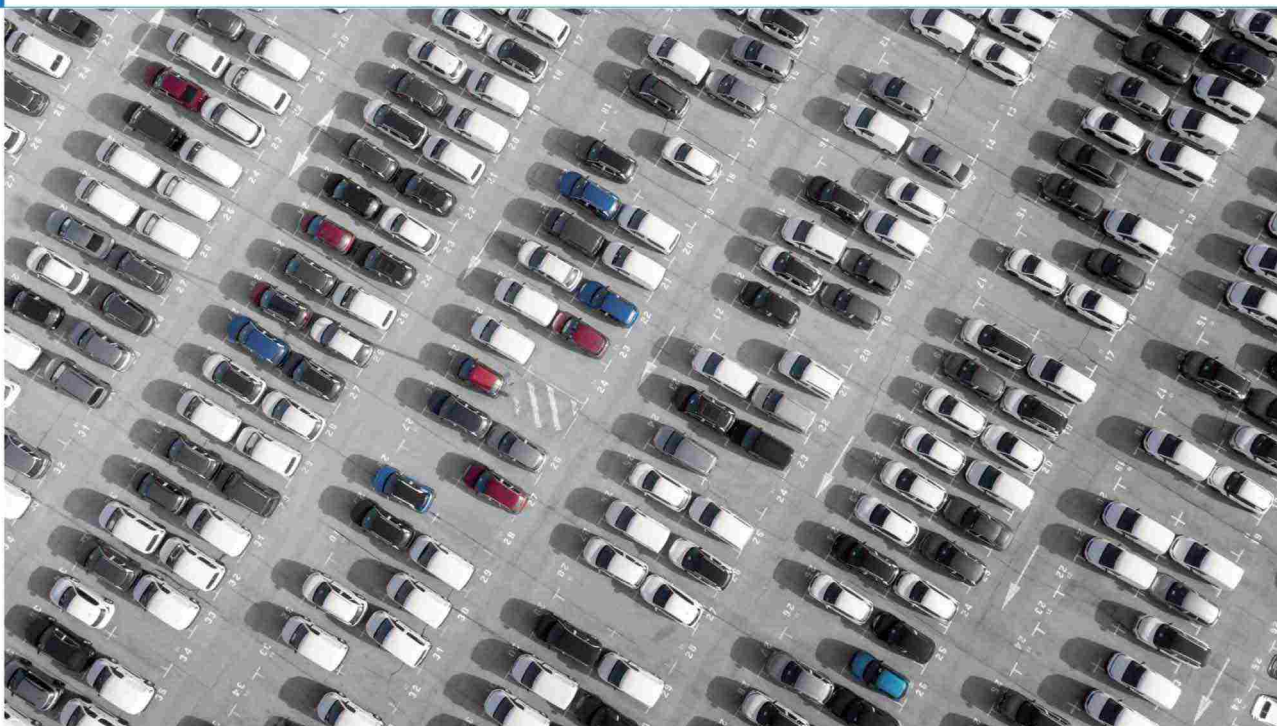
*Torino, 26 febbraio 2025*

## Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
72/73	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/02/2025	<i>Il mercato auto in Europa</i>	2
74/79	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/02/2025	<i>Qui, Spagna e Portogallo</i>	4
40/46	Interauto News	01/02/2025	<i>Mercato Italia.- Gennaio, sesto mese consecutivo in negativo: -5,9% L'elettrico cresce, ma il trend</i>	10
62/63	Io Carrozziere	01/02/2025	<i>Cala la produzione di auto e aumenta il fatturato</i>	17
19	Il Sole 24 Ore	18/02/2025	<i>Stellantis, a Termoli la produzione dei cambi per le auto ibride (F.Greco)</i>	19
	Lastampa.it	19/02/2025	<i>Per il settore dell'auto il 2025 sara' un anno difficile. Il report Allianz</i>	21
	Repubblica.it	19/02/2025	<i>Per il settore dell'auto il 2025 sara' un anno difficile. Il report Allianz</i>	24
	Sicuraauto.it	19/02/2025	<i>Dazi Trump del 25% su auto straniere: quale impatto sull'Italia?</i>	27
	Fleetmagazine.com	20/02/2025	<i>Nuovi Fringe Benefit per le auto aziendali: Lettera aperta delle Associazioni al Governo. Un autogol</i>	31
	Ansa.it	21/02/2025	<i>Citta' Motori (Anci), a Maranello focus sul futuro dell'automotive</i>	32
	Askaneews.it	21/02/2025	<i>A Maranello si discute di turismo motoristico e futuro automotive</i>	36
1+7/9	La Repubblica - Ed. Torino	21/02/2025	<i>L'anno dell'auto inizia in frenata vendite in calo in tutte le province (M.Sciullo)</i>	39
7+9	La Repubblica - Ed. Torino	21/02/2025	<i>Le utilitarie fanno meglio dei suv (M.Sci.)</i>	42
	Giornaledellepmi.it	21/02/2025	<i>Come l'Europa puo' riprendere il controllo del settore automobilistico?</i>	43
	Oltrefreepress.com	21/02/2025	<i>Cluster Lucano Automotive, Braia riconfermato Presidente</i>	46
	Torinonews24.it	21/02/2025	<i>Torino Crisi dell'automotive e ricadute sull'indotto in Piemonte: Paglia (Confindustria): Servono i</i>	48
10	Bresciaoggi	22/02/2025	<i>Auto, Brescia apre 112025 con le elettriche in ripresa</i>	49
1+4	Cronache Lucane	22/02/2025	<i>Cluster Lucano Automotive: Braia confermato Presidente</i>	50
23	L'Edicola	22/02/2025	<i>Cluster automotive Braia riconfermato presidente</i>	52
11	L'Eco di Bergamo	23/02/2025	<i>"L'Europa ritrovi l'orgoglio" "No alle sanzioni sulle auto"</i>	53
	Autobusweb.com	24/02/2025	<i>Gli autobus a idrogeno sono aumentati dell'82% nel 2024 in Europa: 387 immatricolazioni, 60 in Italia</i>	55
	Iltorinese.it	24/02/2025	<i>Giachino: A Torino competenze uniche per costruire l'auto</i>	57
	Repubblica.it	24/02/2025	<i>Auto aziendali, stretta sulle termiche: l'aumento delle tasse colpira' gli stipendi di chi le usa</i>	58

ga

ASSOCIAZIONI



# IL MERCATO AUTO in Europa



Il 2024 si è chiuso con un calo di quasi 3 milioni di veicoli rispetto al 2019

a cura di ANFIA

**A** dicembre 2024, il mercato automobilistico dell'Unione Europea, comprendente anche l'EFTA e il Regno Unito, ha registrato 1.091.131 nuove immatricolazioni, segnando un incremento del 4,1% rispetto allo stesso mese del 2023. Nell'area UE14 allargata a EFTA e UK, la crescita è stata dell'1,4%, mentre nei nuovi Stati membri dell'UE l'aumento ha raggiunto il 29,8%.

Sul fronte delle immatricolazioni complessive dell'anno, il totale nei Paesi UE+EFTA+UK ha superato i 12,9 milioni di unità, con un rialzo marginale dello 0,9% rispetto al 2023. A livello mensile, la Germania ha guidato il mercato per numero di immatricolazioni, seguita da Francia, Regno Unito, Italia e Spagna. Anche nel totale annuo, la Germania ha mantenuto la leadership, con Regno Unito e Francia a completare il podio. Nel mese di dicembre, i principali mercati hanno rappresentato il 69,7% del totale, registrando un incremento dello 0,4% su base

annua. Sul totale annuo, la loro quota è stata del 69,9%, con una crescita dello 0,3% nelle immatricolazioni.

## TENDENZE DI MERCATO: LE MOTORIZZAZIONI

Analizzando le diverse alimentazioni nei Paesi UE+EFTA+UK, a dicembre le vetture a benzina hanno registrato un calo del 7,7%, con una quota di mercato del 28,4%, mentre le diesel sono scese del 15,2%, raggiungendo l'8,7%. In controtendenza, le auto a Gpl e metano hanno segnato un aumento del 4,7%, attestandosi al 2,4% del mercato. Le vetture elettriche a batteria (BEV) hanno subito una lieve flessione dello 0,2%, mantenendo una quota del 18,8%, mentre le ibride tradizionali hanno visto una crescita del 29,5%, raggiungendo il 33,2% di quota. Le ibride plug-in (PHEV) hanno segnato un incremento del 2,5%, attestandosi all'8,3% del mercato.

ASSOCIAZIONI

Nel complesso, le vetture elettrificate e ibride hanno totalizzato 659.360 immatricolazioni, rappresentando il 60,4% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) hanno raggiunto una quota del 27,2%. Nei cinque principali mercati, le vendite di auto ricaricabili sono state di 187.998 unità a dicembre, in calo dell'1,4%, con una quota di mercato del 24,7%.

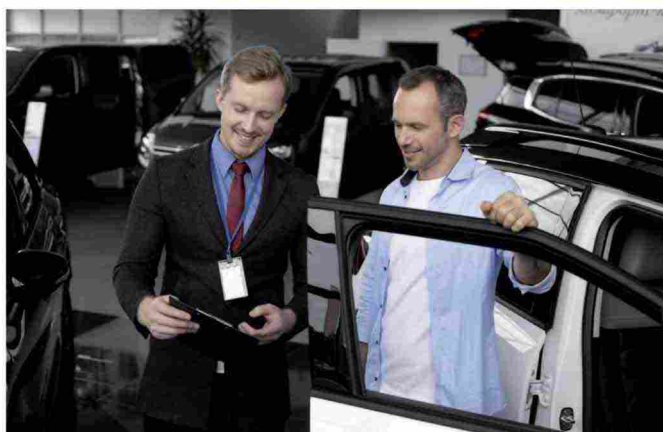
**PERFORMANCE DEL MERCATO ITALIANO**

In Italia, a dicembre 2024 sono state immatricolate 105.786 vetture, registrando un calo del 4,9%. Complessivamente, nell'intero anno, il mercato italiano ha totalizzato 1.559.229 unità, segnando una riduzione dello 0,5% rispetto al 2023.

Per quanto riguarda i veicoli a propulsione alternativa, l'Italia si è posizionata al quinto posto in Europa, dopo Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Tuttavia, la quota di mercato delle auto BEV in Italia resta tra le più basse d'Europa, fermandosi al 5,5% a dicembre e al 4,2% nell'intero 2024.

Le auto ad alimentazione alternativa hanno rappresentato il 58,5% delle immatricolazioni italiane nel solo mese di dicembre, con un incremento del 2,5% rispetto al 2023. Su base annua, la crescita è stata del 13%, portando la loro quota di mercato al 56,9% (+6,8 punti percentuali rispetto al 2023). Le vetture elettrificate hanno costituito il 49,3% del mercato di dicembre e il 47,5% su base annua, con aumenti rispettivamente del 3,9% e del 5,7%.

Nello specifico, le ibride mild e full hanno registrato un incremento del 9,5% a dicembre, con una quota del 40,3%, mentre su base annua sono cresciute del 10,1%, raggiungendo il 40% del mercato. Le immatricolazioni di vetture ricaricabili (BEV e PHEV) sono invece calate del 15,5% a dicembre (quota di mercato: 9%) e del 12,9% nel cumulato (quota: 7,5%). Le sole auto elettriche hanno registrato un calo



del 14,8% nel mese (quota: 5,5%) e dell'1,0% nell'intero 2024 (quota: 4,2%). Anche le ibride plug-in hanno subito una contrazione: -16,7% a dicembre (quota: 3,5%) e -24,4% nell'anno (quota: 3,3%).

**PROSPETTIVE PER IL 2025**

Con la chiusura del 2024, il 2025 si preannuncia come un anno denso di sfide per l'industria automobilistica europea, che impiega oltre 13 milioni di persone e contribuisce per circa il 7% al PIL dell'UE. Il settore dovrà affrontare importanti trasformazioni, tra cui la decarbonizzazione, la digitalizzazione, l'ingresso di nuovi competitor e un contesto geopolitico in continua evoluzione.

Per evitare impatti negativi sull'occupazione e sulla creazione di valore, sarà cruciale adottare strategie mirate a stimolare la domanda e sostenere la competitività del settore. Al tempo stesso, sarà fondamentale garantire una transizione equa verso la mobilità sostenibile, in linea con gli obiettivi climatici europei, assicurando il giusto equilibrio tra innovazione, sostenibilità e tutela dell'industria manifatturiera.

« NEL MESE DI DICEMBRE, I PRINCIPALI MERCATI HANNO RAPPRESENTATO IL 69,7% DEL TOTALE, REGISTRANDO UN INCREMENTO DELLO 0,4% SU BASE ANNUA. SUL TOTALE ANNUO, LA LORO QUOTA È STATA DEL 69,9%, CON UNA CRESCITA DELLO 0,3% NELLE IMMATRICOLAZIONI »



ga

RICAMBIO NEL MONDO



Barcellona

# Qui, SPAGNA E PORTOGALLO

Affrontiamo in questo fascicolo, in collaborazione con ANFIA, l'analisi del settore automotive in Spagna e Portogallo. Andiamo a scoprirlo

a cura di Miriam Sala,  
Responsabile Area Studi  
e Statistiche ANFIA

L'industria automobilistica è da sempre un settore strategico per l'economia spagnola. Sono 6 i gruppi multinazionali che, negli anni, hanno localizzato la propria produzione nel paese in 17 stabilimenti tra i più efficienti al mondo.

Secondo ANFAC, nel 2022, l'industria automobilistica spagnola, inclusa la produzione di parti e componenti, rappresentava l'8,1% del Pil nazionale, mentre se consideriamo l'industria diretta ed indiretta (includendo quindi distribuzione, assicurazioni, finanziarie, etc.), il contributo al Pil supera il 10%.

## CONTESTO ECONOMICO

Nel quinquennio 2015-2019, l'economia spagnola ha fatto segnare costantemente i migliori tassi di crescita tra le grandi economie europee,

consentendo a Madrid di recuperare le perdite registrate a seguito della crisi economico-finanziaria del 2008. Tale dinamica espansiva, che si è andata via via attenuando (+3% nel 2017, +2,4% nel 2018, +2% nel 2019), ha subito una decisa battuta d'arresto nel 2020 a causa della pandemia di Covid-19. L'emergenza sanitaria ha prodotto un impatto profondo sull'economia spagnola nel breve e medio termine. Dopo il crollo registrato nel 2020 (-11,3%), il Pil è cresciuto del 5,5% per due esercizi consecutivi (2021 e 2022), recuperando i valori nominali pre-Covid al termine del primo trimestre 2023.

Stando agli ultimi dati dell'Istituto nazionale di statistica (INE), nel corso del 2023 il Pil ha continuato a crescere fino a chiudere a 2,5%, un decimo in più rispetto alle stime del governo, dopo un incremento nel quarto trimestre dell'anno

74

www.ilgiornaledellaftermarket.it

RICAMBIO NEL MONDO

dello 0,6%, due decimi in più che in quello precedente.

Nel suo ultimo Economic Outlook, pubblicato lo scorso febbraio, l'OCSE ha aumentato di un decimo di punto percentuale le previsioni di crescita per la Spagna per il 2024, portandole a 1,5%, e ha migliorato di quattro decimi quelle sull'inflazione (3,3%). Per il 2025, invece, la stima per il Pil resta al 2%. Sia nel 2024 che nel 2025, secondo gli analisti, la Spagna sarà il Paese con l'inflazione più alta dell'Eurozona.

In generale, l'OCSE ha stimato che il Pil dell'Area Euro crescerà dello 0,6% quest'anno, aggiustamento al ribasso dovuto in parte alla Germania, la cui previsione suggerisce un calo di tre decimi di punto percentuale, scendendo allo 0,3%, e alla Francia, con due decimi di punto percentuale in meno, passando allo 0,6%. L'Italia rimane invece allo 0,7%.

È in atto dunque un rallentamento globale. L'Economic Outlook prevede che la crescita di tutte le economie scenderà al 2,9% nel 2024 dal 3,1% del 2023, per poi risalire al 3% nel 2025 con l'allentamento delle condizioni finanziarie e la ripresa dei mercati.

L'OCSE motiva questa frenata con l'inasprimento delle condizioni finanziarie relative al mercato del credito e a quello immobiliare. Per quanto riguarda il commercio mondiale, invece, il rapporto avverte che gli attacchi alle navi

nel Mar Rosso hanno notevolmente aumentato i costi di trasporto e allungato i tempi di consegna, incrementando di conseguenza la pressione sui prezzi.

La Spagna ha prodotto 2,45 milioni di autoveicoli nel 2023 con una crescita del 10,4% rispetto al 2022. Risale così all'ottavo posto tra i principali paesi produttori di autoveicoli al mondo (era nona nel 2022). In UE la produzione di autoveicoli della Spagna è seconda solo alla produzione tedesca.

Nel corso dello scorso anno, il miglioramento dei tassi di approvvigionamento, la stabilità della catena di fornitura e l'evoluzione positiva dei mercati in Europa hanno permesso all'industria automobilistica spagnola di continuare sulla strada della crescita, nonostante i volumi rimangano inferiori del 13,2% rispetto al 2019, l'anno prima della pandemia.

La produzione di autovetture ha superato 1,9 milioni di unità (+6,7%), mentre la produzione di veicoli commerciali e industriali ha registrato un incremento del 25,9%, con 544.171 unità prodotte nell'anno.

Nell'ultimo anno la produzione di veicoli a zero e basse emissioni (veicoli elettrici, ibridi plug-in, ibridi tradizionali, CNG e GPL) è aumentata notevolmente, +59,3% rispetto al 2022 e un totale di 509.219 unità. Nel 2023 i veicoli eco-friendly rappresentano il 20,8% della produzione, 6,4 punti

«NEL QUINQUENNIO 2015-2019, L'ECONOMIA SPAGNOLA HA FATTO SEGNARE COSTANTEMENTE I MIGLIORI TASSI DI CRESCITA TRA LE GRANDI ECONOMIE EUROPEE, CONSENTENDO A MADRID DI RECUPERARE LE PERDITE REGISTRATE A SEGUITO DELLA CRISI ECONOMICO-FINANZIARIA DEL 2008»



Lisbona

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GRAFICO 1

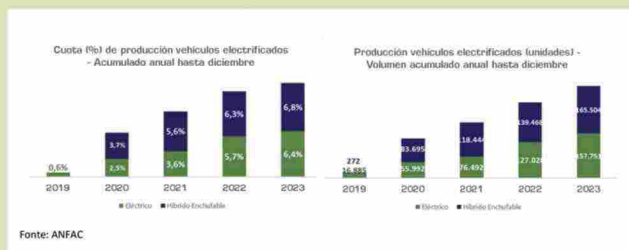
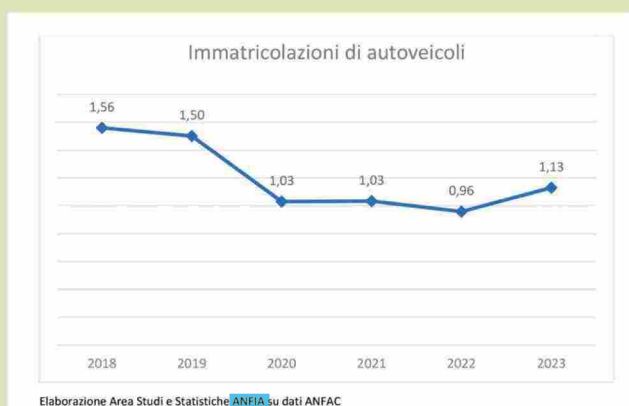


GRAFICO 2



percentuali in più rispetto all'anno precedente. I veicoli elettrificati hanno registrato un aumento del 21,3% chiudendo a 323.255 unità e una quota del 13,2% della produzione totale. Di questi, 157.751 sono BEV, in crescita del 24,2% e 165.504 PHEV, in aumento del 18,7% rispetto al 2022. (GRAFICO 1)

La produzione di veicoli a febbraio 2024 cresce dello 0,7% su base tendenziale e raggiunge le 227.923 unità. Nel cumulato dei primi due mesi, sono 458.879 le unità prodotte, il 9% in più rispetto al primo bimestre dell'anno scorso, ma ancora al di sotto dei volumi pre-pandemia (-7% rispetto al 2019).

Secondo ANFAC, dopo la grave crisi dei microchip e le tensioni geopolitiche degli ultimi due anni, il settore gode ora di maggiore flessibilità quando si tratta di far fronte a nuove tensioni nella supply-chain. È con questo spirito che gli OEM, i loro fornitori e le compagnie di navigazione hanno cercato le migliori alternative affinché la crisi nel Mar Rosso non produca nuove interruzioni della produzione, ma solo lievi ritardi o rallentamenti nei ritmi di attività. ANFAC stima per il 2024 una produzione di 2,5 milioni di veicoli.

Nel cumulato del 2024, la produzione di veicoli a zero e basse emissioni risulta in aumento

dell'8,7% rispetto al 2023, con un totale di 86.615 unità. L'aumento è principalmente dovuto ai veicoli mild e full hybrid, mentre risulta in calo la produzione di veicoli ricaricabili (BEV e PHEV).

Nel corso del 2023 sono state esportati 2.201.802 veicoli, il 13,9% in più rispetto al 2022: 9 veicoli su 10 di produzione spagnola, circolano dunque su strade di altri paesi.

Nella Top 5 delle destinazioni 2023 ci sono Francia, Germania, Regno Unito, Italia e Turchia, con la Germania che costituisce l'unico Paese a registrare un calo degli ordini (-1%).

Nei primi due mesi dell'anno le esportazioni sono aumentate del 6,3%, con 405.735 unità esportate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Nel solo mese di febbraio, le destinazioni europee hanno rappresentato il 93,2% delle esportazioni. Di contro, le esportazioni intercontinentali si sono ridotte: -35,5% verso l'America, -36,2% verso l'Oceania e -63,8% verso l'Asia.

Nella Top 5 delle destinazioni di febbraio, restano nelle prime posizioni Francia, Germania, Regno Unito, Italia e Turchia. Ad eccezione dell'Italia, in calo del 10,6%, il resto della Top 5 ha registrato aumenti negli ordini a febbraio.

### MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI

Le immatricolazioni di autoveicoli hanno raggiunto il record di 1,9 milioni di autoveicoli nel 2007, per calare progressivamente fino a 791 mila nel 2012, come conseguenza della crisi economica-finanziaria e poi risalire lentamente a 1,56 milioni nel 2018. Dal 2019 i volumi hanno ripreso a calare, fino al 2022 quando le vendite sono scese nuovamente sotto alla soglia del milione. Il 2023 ha chiuso in ripresa, a +17,9% rispetto al 2022 e con volumi in crescita, sebbene ancora al di sotto dei quelli pre-pandemia.

Le vendite di veicoli elettrificati (elettrici e ibridi plug-in, comprese autovetture, quadricicli, veicoli commerciali e industriali e autobus) hanno registrato un incremento del 48,5%, con 125.681 unità immatricolate nell'anno.

Le immatricolazioni di veicoli alternativi (elettrificati, ibridi e gas) sono aumentate nell'anno del 33,9%, con 461.859 unità vendute e rappresentano il 40,6% del mercato. (GRAFICO 2)

Per quanto riguarda le sole immatricolazioni di autovetture, nell'anno sono state immatricolate quasi 950mila unità, il 16,7% in più rispetto al 2022. Dall'analisi delle immatricolazioni per canale, le vendite a privati chiudono con 419.528 consegne e una crescita del 14,5% rispetto al 2022. Il canale business chiude con 393.815 unità e un fatturato annuo in aumento del 13,1%. Nel 2023 le società di noleggio hanno incrementato le

RICAMBIO NEL MONDO

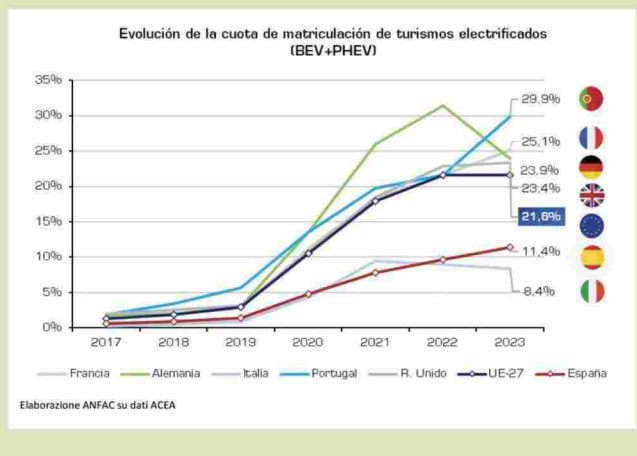
proprie immatricolazioni del 37,5% arrivando a 98.887 unità.

Nell'anno cumulato, sono state registrate 113.776 autoveature elettrificate con una market share del 12%, in crescita del 45% sul 2022. Un dato, però, che resta lontano dalla media europea di penetrazione dell'elettrificazione, che supera il 21% delle vendite totali. (GRAFICO 3) Nel mese di marzo 2024, il mercato delle autoveature raggiunge le 94.840 unità con un calo del 4,7% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, a causa anche dell'effetto stagionale della Pasqua, visto che nel 2023 cadeva nel mese di aprile. Il calo rappresenta il primo segno negativo da dicembre 2022, dopo 14 mesi consecutivi di crescita. Nel cumulato del primo trimestre, le immatricolazioni sono cresciute del 3,1% rispetto allo scorso anno, con 244.879 unità. Se confrontate con il 2019, le vendite sono ancora inferiori del 22,7%.

Le emissioni medie di CO2 delle autoveature vendute da inizio anno registrano una media di 116,9 grammi CO2 per chilometro percorso, in calo dell'1,9%. (TABELLA 1)

In calo soprattutto il mercato delle aziende, che registra nei primi tre mesi un -14,7% rispetto al primo trimestre del 2023. Lievemente in crescita le immatricolazioni dei privati (+2,9%), mentre l'avvicinarsi delle festività pasquali ha consentito alle vendite di auto a noleggio di realizza-

GRAFICO 3



re un forte incremento pari al 49,5%, grazie alle 31.900 unità immatricolate nel solo mese di marzo. (TABELLA 2)

Nell'analisi delle alimentazioni, continua il calo dei motori endotermici, con le auto a benzina che perdono il 5,2% dei volumi rispetto al primo trimestre 2023 e le diesel che registrano una flessione del 24,4%. Rispettivamente le due alimentazioni costituiscono il 39,6% ed il 10% dell'intero mercato spagnolo dei primi tre mesi dell'anno. Le alimentazioni alternative crescono del 19,9%

« LA SPAGNA HA PRODOTTO 2,45 MILIONI DI AUTOVEICOLI NEL 2023 CON UNACRESCITA DEL 10,4% RISPETTO AL 2022. RISALE COSÌ ALL'OTTAVO POSTO TRA I PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI DI AUTOVEICOLI AL MONDO (ERA NONA NEL 2022). »

TABELLA 1

Acquisto	YTD 03/2024	MS% 2024	YTD 03/2023	MS% 2023	Var.%
Privati	103.493	42,3%	100.550	42,3%	2,9%
Aziende	84.231	34,4%	98.784	41,6%	-14,7%
Noleggio	57.155	23,3%	38.231	16,1%	49,5%
<b>Totale</b>	<b>244.879</b>		<b>237.565</b>		<b>3,1%</b>

Elaborazione Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ANFAC

TABELLA 2

Alimentazione	YTD 03/2024	MS% 2024	YTD 03/2023	MS% 2023	Var.%
Benzina	97.057	39,6%	102.346	43,1%	-5,2%
Diesel	24.397	10,0%	32.279	13,6%	-24,4%
Alim. Alternative	123.425	50,4%	102.940	43,3%	19,9%
EV	11.386	4,6%	10.573	4,5%	7,7%
E-REV	0	0,0%	1	0,0%	-100,0%
PHEV	15.700	6,4%	14.875	6,3%	5,5%
HEV	88.983	36,3%	72.282	30,4%	23,1%
GPL	7.353	3,0%	5.191	2,2%	41,6%
Metano	2	0,0%	17	0,0%	-88,2%
Idrogeno	1	0,0%	1	0,0%	0,0%
<b>Totale</b>	<b>244.879</b>		<b>237.565</b>		<b>3,1%</b>

Elaborazione Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ANFAC

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«NELL'ANALISI DELLE ALIMENTAZIONI, CONTINUA IL CALO DEI MOTORI ENDOTERMICI, CON LE AUTO A BENZINA CHE PERDONO IL 5,2% DEI VOLUMI RISPETTO AL PRIMO TRIMESTRE 2023 E LE DIESEL CHE REGISTRANO UNA FLESSIONE DEL 24,4%.»

TABELLA 3

TOP TEN	
Marca / Modello	YTD 03/2024
Dacia / Sandero	7.161
Toyota / Corolla	6.187
Nissan / Qashqai	6.175
Hyundai / Tucson	5.256
Seat / Arona	5.129
MG / ZS	5.004
Peugeot / 2008	4.912
Seat / Ibiza	4.823
Toyota / Yaris Cross	4.350
Renault / Clio	4.303

Elaborazione Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ANFAC

con volumi che ormai superano quelli delle autovetture a benzina (MS 50,4%).

Nel dettaglio, le ibride tradizionali costituiscono la fetta più grande del mercato delle alimentazioni eco-friendly (36,3%) e raggiungono quasi 90 mila unità nei tre mesi, con una crescita del 23,1% sul 2023.

Le ricaricabili rappresentano l'11% del mercato del primo trimestre, in linea con la market share del primo trimestre dello scorso anno. Tra queste, le plug-in hybrid crescono del 5,5%, a quota 6,4%, le pure elettriche invece costituiscono il rimanente 4,6% e registrano una crescita del 7,7%.

Tra le vetture a gas, anche in Spagna si registra un fortissimo calo nelle immatricolazioni di auto a metano (-88,2%) e un incremento invece nel GPL (+41,6%); le due alimentazioni, insieme, rap-

presentano il 3% del mercato totale. (TABELLA 3)

L'auto più venduta in Spagna nel periodo gennaio-marzo 2023 è la Dacia Sandero, che supera per un migliaio di unità la Toyota Corolla. Al terzo posto la Nissan Qashqai. Unico modello del gruppo Stellantis presente in Top 10 è la Peugeot 2008 in settima posizione.

Le immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri contano 146.052 unità, in aumento del 22% rispetto al 2022. Il canale business, con 106.928 unità, è il traino delle vendite e registra un incremento del 37,7%. Le vendite ai lavoratori autonomi hanno chiuso il 2023 con 26.177 consegne e un calo del 14,1%.

A marzo 2024, le immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri hanno registrato un incremento del 3,3%, con 13.876 unità. Nel primo trimestre si sono raggiunte complessivamente 37.866 nuove immatricolazioni, ovvero il 10,9% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. (TABELLA 4)

Nell'analisi per alimentazione, risultano in calo le alimentazioni alternative (-37,2%) e i veicoli a benzina (-3,3%). In controtendenza, il diesel che cresce del 17,8% rispetto al primo trimestre 2023. I VCL a benzina, infine, costituiscono il 4,2% del mercato dei primi tre mesi del 2024, le alimentazioni alternative il 6,1% mentre il restante 89,7% del mercato è rappresentato da veicoli diesel, che accrescono la propria quota di mercato di 5,3 punti percentuali rispetto al primo quarter del 2023. (TABELLA 5)

Nel 2023, le immatricolazioni di veicoli industriali, autobus e minibus hanno registrato un aumento del 25,2% con un totale di 32.454 unità.

Tutte le tipologie di veicolo hanno incrementato le vendite, a partire dai veicoli industriali che hanno raggiunto quasi 29mila unità, con una

TABELLA 4

Acquisto	YTD 03/2024	MS% 2024	YTD 03/2023	MS% 2023	Var. %
Privati	6.045	16,0%	5.539	16,2%	9,1%
Aziende	27.104	71,6%	24.471	71,6%	10,8%
Noleggio	4.717	12,5%	4.149	12,1%	13,7%
<b>Totale</b>	<b>37.866</b>		<b>34.159</b>		<b>10,9%</b>

Elaborazione Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ANFAC

TABELLA 5

Alimentazione	YTD 03/2024	MS% 2024	YTD 03/2023	MS% 2023	Var. %
Benzina	1.598	4,2%	1.652	4,8%	-3,3%
Diesel	33.949	89,7%	28.814	84,4%	17,8%
Alim. Alternative	2.319	6,1%	3.693	10,8%	-37,2%
<b>Totale</b>	<b>37.866</b>		<b>34.159</b>		<b>10,9%</b>

Elaborazione Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ANFAC

RICAMBIO NEL MONDO

crescita del 22,3%. Anche autobus e minibus, con 3.769 unità immatricolate, hanno registrato un aumento del 52,7%.

Nel primo trimestre 2024, sono stati immatricolati 9.139 veicoli pesanti con un incremento del 15% rispetto ai volumi dello scorso anno. Per tipologia di veicolo, gli industriali registrano 8.078 nuove immatricolazioni, il 15,7% in più rispetto allo scorso anno. Autobus e minibus si fermano a 1.061 unità vendute, con una crescita del 9,5%.

**IL PORTOGALLO**

Il Portogallo è un Paese in cui l'industria automobilistica ha un'importanza significativa, sia in termini di creazione di posti di lavoro che per il suo peso nelle esportazioni. Secondo Banco de Portugal il settore automobilistico diretto comprende oltre 18 mila aziende, creano oltre 130 mila posti di lavoro diretti e generano un volume d'affari di 33,6 miliardi di euro. Oltre il 90% delle imprese portoghesi che operano nell'automotive sono microimprese, mentre le grandi aziende sono solo lo 0,5%.

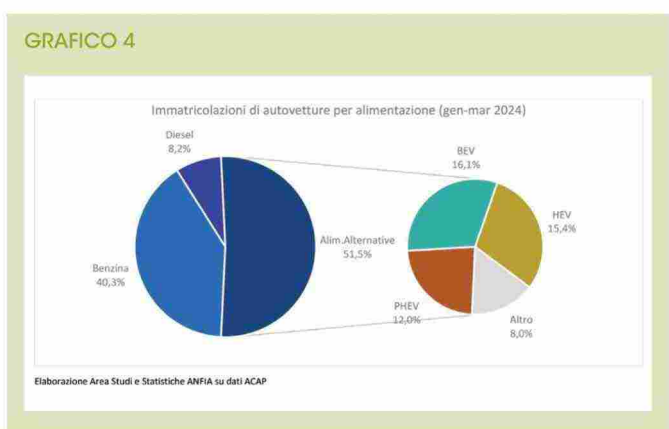
Il settore rappresenta l'11% delle esportazioni totali dal paese. La produzione automobilistica è significativa e riveste grande importanza nazionale per l'occupazione e le esportazioni. La produzione annua di veicoli ha superato per la prima volta le 300.000 unità nel 2019, grazie principalmente al Gruppo Volkswagen, il più grande produttore di veicoli in Portogallo, che dal 2017 produce nel distretto di Setúbal, un modello molto apprezzato sul mercato europeo: la T-Roc.

Nel 2023, sono usciti dagli stabilimenti portoghesi 318.231 veicoli, l'1,3% in meno rispetto al 2022. Nel febbraio 2024, in Portogallo sono stati prodotti 33.761 veicoli a motore, con una crescita del 9,0% rispetto allo stesso mese del 2023. Nei primi due mesi del 2024, la produzione ammonta a 63.850 veicoli, il 23,9% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

La produzione si concentra principalmente sulle autovetture, che costituiscono l'80,2% della produzione totale, la restante quota si compone di veicoli commerciali leggeri (18,3%) e di veicoli industriali (1,5%).

La maggior parte dei veicoli prodotti in Portogallo è destinata all'estero: secondo la Associação Automóvel de Portugal (ACAP), nel primo bimestre 2024 quasi la totalità della produzione è stato esportato (98,9%).

L'Europa continua a essere il primo mercato per l'export di veicoli prodotti sul territorio portoghese (il 77% della produzione resta in Europa) con Germania (21,1%), Italia (12,1%),



Spagna (8,8%) e Francia (8,0%) in testa alla classifica.

In termini di grandi regioni, il mercato africano, guidato dall'Algeria (12,9%), mantiene il secondo posto nelle esportazioni con il 15,6%. Al terzo posto si colloca l'Asia, con il 4,4% delle esportazioni di autoveicoli prodotti in Portogallo.

Nel 2023 le immatricolazioni di autoveicoli in Portogallo hanno superato le 236 mila unità, con una variazione percentuale positiva del 26,1% rispetto al 2022, ma ancora in flessione dell'11,9% se messe a confronto con il 2019.

Nel primo trimestre 2024, invece, sono stati messi in circolazione 68.520 nuovi veicoli, con una crescita di volumi pari al 13,1% rispetto al primo trimestre del 2023.

Le autovetture immatricolate nel primo quarter del 2024 sono 59.044, oltre l'86% del mercato totale. Il brand più venduto è Peugeot, con 6.854 unità immatricolate nel trimestre, seguita da Renault (4.863 unità) e Dacia (4.494 unità, in crescita del 43,2%).

Dall'analisi per alimentazione delle autovetture, si vede come le auto ad alimentazione alternativa costituiscano oltre la metà dell'intero mercato (51,5%) ed includano una quota molto alta di auto puramente elettriche (16%). Le auto a benzina mantengono una quota del 40,3% e infine le diesel sono l'8,2% delle immatricolazioni totali del primo trimestre. (GRAFICO 4)

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha raggiunto, nel trimestre, 7.591 unità, in aumento del 14,1% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Per quanto riguarda il mercato dei veicoli pesanti, che comprende trasporto passeggeri e merci, a marzo 2024 si è registrato un calo del 12,8% rispetto allo stesso mese del 2023. Ciò nonostante, nel primo trimestre del 2024, le immatricolazioni in questa categoria risultano in aumento del 9,5% rispetto allo stesso periodo del 2023, con 1.885 unità.

« NEL 2023, LE IMMATRICOLAZIONI DI VEICOLI INDUSTRIALI, AUTOBUS E MINIBUS HANNO REGISTRATO UN AUMENTO DEL 25,2% CON UN TOTALE DI 32.454 UNITÀ. I VEICOLI INDUSTRIALI HANNO UNA CRESCITA DEL 22,3% E ANCHE AUTOBUS E MINIBUS, CON 3.769 UNITÀ IMMATRICOLATE, HANNO REGISTRATO UN AUMENTO DEL 52,7%. »

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## MERCATO ITALIA

### Gennaio, sesto mese consecutivo in negativo: -5,9% L'elettrico cresce, ma il trend al ribasso non cambia

Gennaio apre le porte al mutamento, ma non a quello dell'automobile. Il mese infatti prosegue la tendenza ribassista mettendo in fila il sesto risultato negativo consecutivo. Con un effetto calendario indebolito da un giorno lavorativo in meno, l'immatricolato di 134mila autovetture porta una contrazione tendenziale del 5,9%. D'altronde non cambia né la condizione della domanda sottostante, in fiacchita dalle ormai strutturali debolezze, né tanto meno quella dell'offerta che si ritrova una volta di più a spingere forte sulle autoimmatricolazioni, capaci di ottenere la tutt'altro che gratificante miglior performance del mese con oltre 11mila targhe e una rappresentatività, nemmeno immoderata, dell'8,5%. Secondo quanto comunicato da Unrae, nella struttura del mercato per utilizzatore, quindi, dopo la quasi parità delle km0, sono i Privati a fare un poco meglio del mercato con un targato di 85mila unità e con la conquista di un punto e nove di quota. A seguire, le Società con una decrescita del 6,4% si avvicinano all'andamento negativo del totale immatricolato. Chiude lo scenario il Noleggio, vittima del fuoco amico in-

ciato. Da un lato il Lungo Termine che, con un -13,6%, investe il comparto con l'undicesima flessione consecutiva e con la quota ancora una volta al di sotto del 20%; e dall'altro il Breve Termine, privo dei giovamenti della bella stagione, che perde quasi un quarto del targato. Per il Lungo Termine, va tuttavia tenuta in evidenza l'incertezza causata dall'attesa sull'esito degli emendamenti fiscali riguardanti i fringe benefit. Nelle alimentazioni, il 2025 comincia con una buona crescita per l'auto elettrica: il +126% appare incoraggiante, ma il volume di 6.729 Bev e soprattutto la quota del 5% non danno esattamente l'impressione di un qualsivoglia mutamento in atto. Le auto a benzina perdono il 17%, mentre le diesel il 45%. L'ibrido migliora del 10,4%, e il plug-in torna alla ribalta con un progresso del 18%. A gennaio la Top 3 per marca vede nell'ordine Fiat (-0,1%), Dacia (+11,1%) e Toyota (-0,0%). Infine, è interessante notare come, secondo Dataforce, il mercato italiano di gennaio abbia già accumulato circa 321 milioni di euro di sanzioni relative alla normativa Cafe a carico dei Costruttori.



#### GENNAIO 2025, CHI SALE E CHI SCENDE

Marche	Quota %	Diff. %
BYD	0,62	-
Omoda&Jaecoo	0,41	-
Polestar	0,02	-
Altre	0,35	295,73
Mitsubishi	0,16	106,73
Lamborghini	0,04	63,89
MG	3,09	45,51
Aston Martin	0,01	41,67
Mercedes	3,16	41,26
Evo	0,49	37,16
EMC	0,12	34,43
Lexus	0,39	28,26
Alfa Romeo	1,70	17,68
Ferrari	0,06	15,71
Dacia	8,58	11,12
Cupra	0,84	10,16
Kia	2,96	6,32
Skoda	2,26	5,25
Lynk & Co	0,05	5,17
Audi	5,12	4,96
Renault	4,57	4,66
BMW	4,76	2,12
Tesla	0,31	0,99
Honda	0,50	0,91
Lotus	0,02	0,00
Toyota	7,55	-0,01
Fiat	11,89	-0,11
Sportequipe	0,08	-2,86
<b>Totale mercato</b>	<b>100,00</b>	<b>-5,86</b>
Hyundai	2,81	-7,03
Volkswagen	6,37	-9,30
Peugeot	5,42	-12,38
Citroën	4,14	-15,13
Ford	3,89	-16,12
Subaru	0,08	-16,54
Suzuki	2,05	-18,73
Jeep	4,41	-19,07
Nissan	2,35	-21,10
Porsche	0,44	-22,41
SsangYong	0,02	-22,50
Mini	0,71	-25,92
Mahindra	0,02	-27,78
Opel	2,49	-31,47
Volvo	0,83	-33,55
Maserati	0,12	-33,62
Seat	0,51	-34,92
DS	0,25	-35,73
Land Rover	0,48	-40,66
DR Motor	1,02	-41,75
Mazda	0,72	-42,87
smart	0,07	-62,26
Jaguar	0,03	-73,91
Lancia	0,67	-77,24

#### IMMATRICOLAZIONI 2025, 2024 E 2023 A CONFRONTO

	Immatricol. 2025	Immatricol. 2024	Immatricol. 2023	Diff. unità 2025 su '24	Diff. % 2025 su '24	Diff. unità 2025 su '23	Diff. % 2025 su '23
Gennaio	133.692	142.010	128.328	-8.318	-5,86	5.364	4,18
Febbraio		147.170	130.405				
Marzo		162.140	168.324				
1° trimestre		451.320	427.057				
Aprile		135.415	125.884				
Maggio		139.612	149.482				
Giugno		160.119	139.150				
2° trimestre		435.146	414.516				
1° semestre		886.466	841.573				
Luglio		124.870	119.247				
Agosto		69.126	79.787				
Settembre		121.720	136.316				
3° trimestre		315.716	335.350				
Primi 9 mesi		1.202.182	1.176.923				
Ottobre		126.543	139.078				
Novembre		124.267	139.319				
Dicembre		105.730	111.201				
4° trimestre		356.540	389.598				
2° semestre		672.256	724.948				
Totale anno		1.558.722	1.566.521				
1° consolidato		1.558.704	1.566.448				
Cumulato	133.692	142.010	128.328	-8.318	-5,86	5.364	4,18

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

#### EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> (G/KM) - MEDIA PONDERATA SU IMMATRICOLATO MERCATO ITALIA

	Gen. 2025	Gen. 2024	Diff. %	12 mesi 2024	12 mesi 2023	Diff. %
Media ponderata	116,9	122,9	-4,9	119,1	119,5	-0,3

Fonte: Elaborazioni Unrae al 31/01/2025

Elaborazione InterAutoNews (dati Min. Infrastrutture)

## MERCATO ITALIA

### IL MERCATO ITALIANO RESO NOTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Fonte: Unrae - Dati al 31/01/2025

Marche	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %	12 mesi 2024	Quota %	12 mesi 2023	Quota %	Diff. %
Fiat	15.901	11,89	15.919	11,21	-0,11	143.873	9,23	174.598	11,15	-17,60
Dacia	11.465	8,58	10.318	7,27	11,12	97.262	6,24	85.569	5,46	13,66
Toyota	10.100	7,55	10.101	7,11	-0,01	122.954	7,89	98.710	6,30	24,56
Volkswagen	8.514	6,37	9.387	6,61	-9,30	121.292	7,78	122.813	7,84	-1,24
Peugeot	7.240	5,42	8.263	5,82	-12,38	78.167	5,01	79.837	5,10	-2,09
Audi	6.839	5,12	6.516	4,59	4,96	67.810	4,35	66.932	4,27	1,31
BMW	6.369	4,76	6.237	4,39	2,12	71.047	4,56	60.530	3,86	17,37
Renault	6.115	4,57	5.843	4,11	4,66	87.146	5,59	80.963	5,17	7,64
Jeep	5.892	4,41	7.280	5,13	-19,07	68.443	4,39	71.453	4,56	-4,21
Citroën	5.541	4,14	6.529	4,60	-15,13	56.639	3,63	52.829	3,37	7,21
Ford	5.207	3,89	6.208	4,37	-16,12	68.720	4,41	81.747	5,22	-15,94
Mercedes	4.228	3,16	2.993	2,11	41,26	52.487	3,37	52.044	3,32	0,85
MG	4.131	3,09	2.839	2,00	45,51	39.953	2,56	30.266	1,93	32,01
Kia	3.956	2,96	3.721	2,62	6,32	47.787	3,07	46.878	2,99	1,94
Hyundai	3.758	2,81	4.042	2,85	-7,03	49.471	3,17	48.889	3,12	1,19
Opel	3.326	2,49	4.853	3,42	-31,47	44.203	2,84	44.311	2,83	-0,24
Nissan	3.137	2,35	3.976	2,80	-21,10	34.948	2,24	37.830	2,41	-7,62
Skoda	3.027	2,26	2.876	2,03	5,25	38.150	2,45	33.685	2,15	13,26
Suzuki	2.742	2,05	3.374	2,38	-18,73	37.684	2,42	34.794	2,22	8,31
Alfa Romeo	2.276	1,70	1.934	1,36	17,68	22.880	1,47	26.787	1,71	-14,59
DR Motor	1.359	1,02	2.333	1,64	-41,75	18.422	1,18	25.016	1,60	-26,36
Cupra	1.128	0,84	1.024	0,72	10,16	16.790	1,08	17.138	1,09	-2,03
Volvo	1.103	0,83	1.660	1,17	-33,55	19.242	1,23	16.919	1,08	13,73
Mazda	961	0,72	1.682	1,18	-42,87	14.218	0,91	15.129	0,97	-6,02
Mini	943	0,71	1.273	0,90	-25,92	12.306	0,79	18.756	1,20	-34,39
Lancia	890	0,67	3.911	2,75	-77,24	32.179	2,06	44.884	2,87	-28,31
BYD	827	0,62	47	0,03	-	2.770	0,18	215	0,01	-
Seat	684	0,51	1.051	0,74	-34,92	11.521	0,74	14.007	0,89	-17,75
Honda	662	0,50	656	0,46	0,91	7.449	0,48	6.944	0,44	7,27
Evo	657	0,49	479	0,34	37,16	6.724	0,43	7.121	0,45	-5,58
Land Rover	645	0,48	1.087	0,77	-40,66	9.340	0,60	10.328	0,66	-9,57
Porsche	592	0,44	763	0,54	-22,41	8.212	0,53	7.716	0,49	6,43
Omoda&Jaeccoo	546	0,41	20	0,01	-	2.495	0,16	5	0,00	-
Lexus	522	0,39	407	0,29	28,26	6.090	0,39	3.764	0,24	61,80
Tesla	408	0,31	404	0,28	0,99	15.650	1,00	16.633	1,06	-5,91
DS	331	0,25	515	0,36	-35,73	5.408	0,35	6.997	0,45	-22,71
Mitsubishi	215	0,16	104	0,07	106,73	3.253	0,21	1.044	0,07	211,59
EMC	164	0,12	122	0,09	34,43	1.310	0,08	872	0,06	50,23
Maserati	154	0,12	232	0,16	-33,62	2.241	0,14	3.841	0,25	-41,66
Subaru	111	0,08	133	0,09	-16,54	1.663	0,11	2.639	0,17	-36,98
Sportequipe	102	0,08	105	0,07	-2,86	978	0,06	468	0,03	108,97
smart	97	0,07	257	0,18	-62,26	2.824	0,18	5.329	0,34	-47,01
Ferrari	81	0,06	70	0,05	15,71	755	0,05	654	0,04	15,44
Lynk & Co	61	0,05	58	0,04	5,17	982	0,06	3.612	0,23	-72,81
Lamborghini	59	0,04	36	0,03	63,89	482	0,03	385	0,02	25,19
Jaguar	36	0,03	138	0,10	-73,91	920	0,06	1.756	0,11	-47,61
SsangYong	31	0,02	40	0,03	-22,50	465	0,03	324	0,02	43,52
Lotus	27	0,02	27	0,02	0,00	356	0,02	137	0,01	159,85
Mahindra	26	0,02	36	0,03	-27,78	223	0,01	657	0,04	-66,06
Polestar	26	0,02	2	0,00	-	316	0,02	838	0,05	-62,29
Aston Martin	17	0,01	12	0,01	41,67	97	0,01	101	0,01	-3,96
Altre	463	0,35	117	0,08	295,73	2.094	0,13	787	0,05	166,07
<b>Totale mercato</b>	<b>133.692</b>	<b>100,00</b>	<b>142.010</b>	<b>100,00</b>	<b>-5,86</b>	<b>1.558.691</b>	<b>100,00</b>	<b>1.566.481</b>	<b>100,00</b>	<b>-0,50</b>

### ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE PER GRUPPI - Fonte: Unrae - Dati al 31/01/2025

Marche	Gennaio 2025	Quota %	Gennaio 2024	Quota %	Diff. %	12 mesi 2024	Quota %	12 mesi 2023	Quota %	Diff. %
Gruppo Stellantis	41.551	31,08	49.436	34,81	-15,95	454.033	29,13	505.537	32,27	-10,19
Gruppo Volkswagen	20.251	15,15	20.890	14,71	-3,06	256.045	16,43	254.960	16,28	0,43
Gruppo Renault	17.580	13,15	16.161	11,38	8,78	184.408	11,83	166.532	10,63	10,73
Gruppo Toyota	10.622	7,95	10.508	7,40	1,08	129.044	8,28	102.474	6,54	25,93
Gruppo Hyundai Kia	7.714	5,77	7.763	5,47	-0,63	97.258	6,24	95.767	6,11	1,56
Gruppo BMW	7.312	5,47	7.510	5,29	-2,64	83.353	5,35	79.286	5,06	5,13
Gruppo Ford	5.207	3,89	6.208	4,37	-16,12	68.720	4,41	81.747	5,22	-15,94
Gruppo Daimler	4.325	3,24	3.250	2,29	33,08	55.311	3,55	57.373	3,66	-3,59
Gruppo Nissan	3.137	2,35	3.976	2,80	-21,10	34.948	2,24	37.830	2,41	-7,62
Gruppo DR	2.118	1,58	2.917	2,05	-27,39	26.124	1,68	32.605	2,08	-19,88
Jaguar Land Rover	681	0,51	1.225	0,86	-44,41	10.260	0,66	12.084	0,77	-15,09
Altre marche	13.194	9,87	12.166	8,57	8,45	159.187	10,21	140.286	8,96	13,47
<b>Totale mercato</b>	<b>133.692</b>	<b>100,00</b>	<b>142.010</b>	<b>100,00</b>	<b>-5,86</b>	<b>1.558.691</b>	<b>100,00</b>	<b>1.566.481</b>	<b>100,00</b>	<b>-0,50</b>



## MERCATO ITALIA

### VENDITE PER GIORNO LAVORATIVO

	2025 Giorni	2025 Vendite	2024 Giorni	2024 Vendite	2023 Giorni	2023 Vendite	2022 Giorni	2022 Vendite	2021 Giorni	2021 Vendite	2020 Giorni	2020 Vendite	2019 Giorni	2019 Vendite
Gennaio	21	6.366	22	6.455	21	6.111	20	5.393	19	7.063	21	7.422	22	7.512
Febbraio	20		21	7.008	20	6.520	20	5.546	20	7.158	20	8.156	20	8.925
Marzo	21		21	7.721	23	7.318	23	5.198	23	7.386	22	1.292	21	9.252
Aprile	20		20	6.771	18	6.994	19	5.124	21	6.916	21	205	20	8.746
Maggio	21		22	6.346	22	6.795	22	5.516	21	6.806	20	4.992	22	8.995
Giugno	20		20	8.006	21	6.626	21	6.059	21	7.127	21	6.319	20	8.616
Luglio	23		23	5.429	21	5.678	21	5.220	22	5.023	23	5.946	23	6.667
Agosto (-10 gg)	11		11	6.284	12	6.649	12	5.934	12	5.397	11	8.088	11	8.108
Settembre	22		21	5.796	21	6.491	22	5.045	22	4.787	22	7.107	21	6.787
Ottobre	23		23	5.502	22	6.322	21	5.517	21	4.814	22	7.145	23	6.837
Novembre	20		20	6.213	21	6.634	21	5.708	21	4.977	21	6.601	20	7.550
Dicembre	20		20	5.287	18	6.178	20	5.248	22	3.942	21	5.696	20	7.022
<b>Media annua</b>	<b>20</b>	<b>6.366</b>	<b>20</b>	<b>6.401</b>	<b>20</b>	<b>6.526</b>	<b>20</b>	<b>5.459</b>	<b>20</b>	<b>5.950</b>	<b>20</b>	<b>5.747</b>	<b>20</b>	<b>7.918</b>
<i>Media periodo</i>	<i>20</i>	<i>6.366</i>	<i>22</i>	<i>6.455</i>	<i>21</i>	<i>6.111</i>	<i>20</i>	<i>5.393</i>	<i>19</i>	<i>7.063</i>	<i>21</i>	<i>7.422</i>	<i>22</i>	<i>7.512</i>

### LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO PER USO - Fonte: Unrae - Dati al 31/01/2025

Uso	Gennaio 2025	Quota %	Gennaio 2024	Quota %	Diff. %	12 mesi 2024	Quota %	12 mesi 2023	Quota %	Diff. %
<b>PRIVATI</b>	<b>84.778</b>	<b>63,02</b>	<b>88.121</b>	<b>61,15</b>	<b>-3,79</b>	<b>915.236</b>	<b>58,01</b>	<b>882.977</b>	<b>55,52</b>	<b>3,65</b>
<b>AUTOIMMATICOL.</b>	<b>11.205</b>	<b>8,33</b>	<b>11.404</b>	<b>7,91</b>	<b>-1,75</b>	<b>178.182</b>	<b>11,29</b>	<b>161.689</b>	<b>10,17</b>	<b>10,20</b>
Uso privato	10.207	7,59	10.913	7,57	-6,47	167.195	10,60	151.230	9,51	10,56
Uso noleggio	998	0,74	491	0,34	103,26	10.987	0,70	10.459	0,66	5,05
<b>NOLEGGIO</b>	<b>31.005</b>	<b>23,05</b>	<b>36.539</b>	<b>25,35</b>	<b>-15,15</b>	<b>392.605</b>	<b>24,88</b>	<b>450.086</b>	<b>28,30</b>	<b>-12,77</b>
Lungo termine	26.501	19,70	30.656	21,27	-13,55	313.301	19,86	385.720	24,25	-18,78
- Top (1)	12.177	9,05	18.792	13,04	-35,20	158.216	10,03	204.984	12,89	-22,82
- Captive (2)	13.578	10,09	8.206	5,69	65,46	133.280	8,45	144.327	9,07	-7,65
- Altre	746	0,55	3.658	2,54	-79,61	21.805	1,38	36.409	2,29	-40,11
Breve termine	4.504	3,35	5.883	4,08	-23,44	79.304	5,03	64.366	4,05	23,21
- Top (1)	2.723	2,02	4.134	2,87	-34,13	61.033	3,87	47.430	2,98	28,68
- Altre*	1.781	1,32	1.749	1,21	1,83	18.271	1,16	16.936	1,06	7,88
<b>SOCIETÀ</b>	<b>7.531</b>	<b>5,60</b>	<b>8.050</b>	<b>5,59</b>	<b>-6,45</b>	<b>91.728</b>	<b>5,81</b>	<b>95.636</b>	<b>6,01</b>	<b>-4,09</b>
<b>Totale</b>	<b>134.519</b>	<b>100,00</b>	<b>144.114</b>	<b>100,00</b>	<b>-6,66</b>	<b>1.577.751</b>	<b>100,00</b>	<b>1.590.388</b>	<b>100,00</b>	<b>-0,79</b>
di cui persone giuridiche	49.741	36,98	55.993	38,85	-11,17	662.515	41,99	707.411	44,48	-6,35
di cui noleggio	32.003	23,79	37.030	25,69	-13,58	403.592	25,58	460.545	28,96	-12,37

(1) Top = principali società di noleggio a Breve e Lungo Termine; (2) Captive = società di diretta emanazione delle Case auto; (3) Newcomers = società di noleggio che iniziano ad avere volumi rilevanti in parco; (\*) autoimmatricolazioni uso noleggio effettuate da Concessionari e Case auto

### IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE PER REGIONI E AREE

Regione-Area	Gen. 2025	Q. %	Gen. 2024	Q. %	Diff. %
Valle d'Aosta	395	0,30	349	0,25	13,18
Piemonte	13.548	10,13	16.110	11,34	-15,90
Lombardia	21.870	16,36	21.859	15,39	0,05
Liguria	2.532	1,89	2.531	1,78	0,04
<b>Italia Nord-Ovest</b>	<b>38.345</b>	<b>28,68</b>	<b>40.849</b>	<b>28,76</b>	<b>-6,13</b>
Friuli	2.114	1,58	2.092	1,47	1,05
Trentino Alto Adige	14.982	11,20	18.832	13,26	-20,44
Veneto	9.343	6,99	9.212	6,49	1,42
Emilia Romagna	12.018	8,99	13.379	9,42	-10,17
<b>Italia Nord-Est</b>	<b>38.457</b>	<b>28,76</b>	<b>43.515</b>	<b>30,64</b>	<b>-11,62</b>
Toscana	15.408	11,52	17.652	12,43	-12,71
Umbria	1.711	1,28	1.609	1,13	6,34
Marche	2.601	1,95	2.693	1,90	-3,42
Lazio	15.000	11,22	13.460	9,48	11,44
<b>Italia Centro</b>	<b>34.720</b>	<b>25,97</b>	<b>35.414</b>	<b>24,94</b>	<b>-1,96</b>
Abruzzo	2.065	1,54	2.180	1,54	-5,28
Basilicata	599	0,45	672	0,47	-10,86
Campania	5.454	4,08	5.873	4,14	-7,13
Molise	272	0,20	294	0,21	-7,48
Puglia	3.788	2,83	3.823	2,69	-0,92
Calabria	2.393	1,79	2.254	1,59	6,17
Sicilia	5.724	4,28	5.341	3,76	7,17
Sardegna	1.894	1,42	1.804	1,27	4,99
<b>Italia Sud-Isole</b>	<b>22.189</b>	<b>16,59</b>	<b>22.241</b>	<b>15,66</b>	<b>-0,23</b>
<b>Italia</b>	<b>133.711</b>	<b>100,00</b>	<b>142.019</b>	<b>100,00</b>	<b>-5,85</b>

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Canfia

### TOP 5 MESI DI GENNAIO

Gennaio 1990	309.425
Gennaio 1991	295.395
Gennaio 1992	283.641
Gennaio 1998	274.464
Gennaio 2001	272.279

### TOP 5 MESI DI FEBBRAIO

Febbraio 2000	241.305
Febbraio 1998	226.704
Febbraio 2007	225.695
Febbraio 2001	225.015
Febbraio 1990	218.828

### BOTTOM 5 MESI DI GENNAIO - DAL 1980

Gennaio 2022	107.853
Gennaio 2013	114.102
Gennaio 2014	118.464
Gennaio 2023	128.328
Gennaio 2015	132.109

### BOTTOM 5 MESI DI FEBBRAIO - DAL 1980

Febbraio 2013	108.963
Febbraio 2022	110.918
Febbraio 2014	118.976
Febbraio 1983	127.095
Febbraio 2023	130.404

## MERCATO ITALIA

### TOP 50 PROVINCE

Province	Gennaio 2025	Quota %
1 Roma	12.862	9,56
2 Trento	10.853	8,07
3 Torino	9.527	7,08
4 Firenze	8.327	6,19
5 Milano	7.276	5,41
6 Bolzano	4.109	3,05
7 Reggio Emilia	2.806	2,09
8 Bologna	2.704	2,01
9 Napoli	2.616	1,94
10 Brescia	2.472	1,84
11 Bergamo	2.158	1,60
12 Monza e Brianza	2.152	1,60
13 Varese	2.086	1,55
14 Padova	2.024	1,50
15 Verona	2.023	1,50
16 Modena	1.845	1,37
17 Como	1.707	1,27
18 Vicenza	1.684	1,25
19 Treviso	1.573	1,17
20 Palermo	1.484	1,10
21 Venezia	1.415	1,05
22 Bari	1.374	1,02
23 Perugia	1.310	0,97
24 Genova	1.303	0,97
25 Pisa	1.294	0,96
26 Catania	1.238	0,92
27 Parma	1.229	0,91
28 Pavia	1.226	0,91
29 Lucca	1.189	0,88
30 Salerno	1.179	0,88
31 Cuneo	1.079	0,80
32 Lecce	974	0,72
33 Caserta	954	0,71
34 Ravenna	942	0,70
35 Udine	937	0,70
36 Alessandria	884	0,66
37 Livorno	876	0,65
38 Ancona	872	0,65
39 Cosenza	868	0,65
40 Novara	821	0,61
41 Cremona	814	0,61
42 Pistoia	800	0,59
43 Latina	796	0,59
44 Arezzo	793	0,59
45 Messina	785	0,58
46 Forlì - Cesena	777	0,58
47 Prato	755	0,56
48 Lecco	718	0,53
49 Cagliari	716	0,53
50 Ferrara	690	0,51

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

### TOP 5 IMMATRICOLAZIONI PER REGIONE

Regione	Gennaio 2025	Quota %
1 Lombardia	22.026	16,37
2 Toscana	15.568	11,57
3 Lazio	15.001	11,15
4 Trentino Alto Adige	14.962	11,12
5 Piemonte	13.589	10,10

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

### TOP 10 - GENNAIO 2025 - Fonte: Unrae - Dati al 31/01/2025

#### GENNAIO 2025

1 Fiat Panda	13.333
2 Dacia Sandero	5.577
3 Jeep Avenger	4.685
4 Citroën C3	4.565
5 Dacia Duster	4.363
6 Peugeot 208	3.727
7 Toyota Yaris	2.935
8 Renault Captur	2.575
9 Toyota Yaris Cross	2.573
10 MG ZS	2.438

#### DIESEL 12 MESI 2024

1 Volkswagen Tiguan	14.598
2 Audi Q3	10.936
3 Mercedes GLA	10.345
4 Volkswagen T-Roc	9.543
5 BMW X1	8.475
6 Jeep Compass	7.917
7 Alfa Romeo Tonale	7.574
8 Fiat Tipo	6.648
9 Fiat 500X	5.893
10 Skoda Octavia	5.719

#### PLUG-IN GENNAIO 2025

1 Toyota C-HR	929
2 BYD Seal U	503
3 BMW X1	222
4 Volkswagen Tiguan	210
5 Audi Q5	171
6 Ford Kuga	163
7 BMW X3	151
8 Cupra Formentor	148
9 MG EHS	124
10 Toyota Rav4	122

#### 12 MESI 2024

1 Fiat Panda	99.871
2 Dacia Sandero	60.380
3 Jeep Avenger	41.184
4 Citroën C3	38.591
5 Toyota Yaris Cross	36.942
6 Renault Clio	35.809
7 Peugeot 208	32.488
8 Toyota Yaris	32.294
9 Lancia Ypsilon	32.167
10 Renault Captur	31.901

#### GPL GENNAIO 2025

1 Dacia Sandero	4.402
2 Dacia Duster	3.444
3 Renault Captur	1.548
4 Renault Clio	874
5 DR 5.0	738
6 Dacia Jogger	503
7 Kia Picanto	319
8 Kia Stonic	233
9 Evo 5	231
10 Kia Sportage	225

#### PLUG-IN 12 MESI 2024

1 Cupra Formentor	3.812
2 BMW X1	3.145
3 Ford Kuga	2.578
4 Volvo XC60	2.539
5 Audi Q3	2.426
6 Audi Q5	2.233
7 Jeep Renegade	2.119
8 Toyota C-HR	1.805
9 Porsche Cayenne	1.631
10 Jeep Compass	1.558

#### BENZINA GENNAIO 2025

1 Citroën C3	4.146
2 Jeep Avenger	2.332
3 Peugeot 208	2.295
4 Volkswagen T-Cross	2.265
5 Opel Corsa	2.195
6 Toyota Aygo X	1.758
7 MG ZS	1.573
8 Dacia Sandero	1.175
9 Volkswagen T-Roc	1.164
10 Kia Picanto	1.152

#### GPL 12 MESI 2024

1 Dacia Sandero	46.046
2 Renault Captur	18.543
3 Dacia Duster	17.856
4 Renault Clio	14.650
5 DR 5.0	8.733
6 Dacia Jogger	5.649
7 Lancia Ypsilon	4.259
8 DR 6.0	3.312
9 Kia Sportage	2.928
10 Evo 5	2.728

#### ELETTRICHE GENNAIO 2025

1 Dacia Spring	961
2 Citroën C3	418
3 Tesla Model Y	265
4 Jeep Avenger	245
5 Fiat 500	238
6 Volvo EX30	232
7 BMW iX1	229
8 Renault 5	185
9 Renault Mégane	175
10 Volkswagen ID.3	168

#### BENZINA 12 MESI 2024

1 Citroën C3	33.842
2 MG ZS	26.736
3 Peugeot 208	25.748
4 Opel Corsa	25.222
5 Jeep Avenger	24.884
6 Vw T-Cross	24.233
7 Toyota Aygo X	21.281
8 Volkswagen T-Roc	20.953
9 Peugeot 208	16.565
10 Dacia Sandero	14.333

#### IBRIDE GENNAIO 2025

1 Fiat Panda	13.328
2 Toyota Yaris	2.909
3 Toyota Yaris Cross	2.573
4 Ford Puma	2.202
5 Jeep Avenger	2.108
6 Fiat 600	1.499
7 Nissan Qashqai	1.339
8 Alfa Romeo Junior	1.333
9 Peugeot 208	1.285
10 Kia Sportage	1.246

#### ELETTRICHE 12 MESI 2024

1 Tesla Model 3	7.943
2 Tesla Model Y	7.435
3 Volvo EX30	3.836
4 Dacia Spring	3.542
5 Jeep Avenger	2.477
6 BMW iX1	2.366
7 Fiat 500	2.345
8 Audi Q4	2.006
9 MG4	1.850
10 Peugeot 208	1.616

#### DIESEL GENNAIO 2025

1 Audi Q3	1.311
2 Volkswagen Tiguan	974
3 Mercedes GLA	848
4 Audi A3	675
5 BMW X1	645
6 Volkswagen T-Roc	569
7 Fiat Tipo	482
8 Ford Focus	396
9 BMW Serie 1	379
10 Volkswagen Golf	370

#### IBRIDE 12 MESI 2024

1 Fiat Panda	97.614
2 Toyota Yaris Cross	36.941
3 Toyota Yaris	31.643
4 Ford Puma	28.167
5 Lancia Ypsilon	27.532
6 Kia Sportage	18.921
7 Nissan Qashqai	18.369
8 Fiat 500	14.779
9 Toyota C-HR	14.593
10 Jeep Avenger	13.823

#### METANO 12 MESI 2024

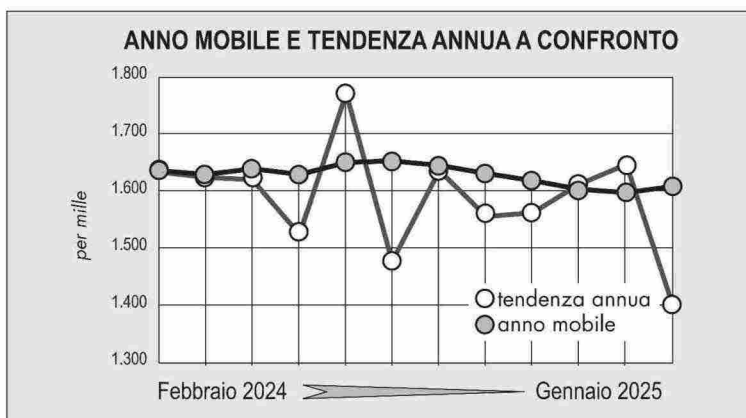
1 Volkswagen Polo	721
2 Skoda Octavia	234
3 Skoda Kamiq	134
4 Audi A3	89
5 Volkswagen Golf	57
6 Skoda Scala	4
7 Audi A4	1
7 Fiat Doblò	1
7 Fiat Multipla	1



## MERCATO ITALIA

TENDENZA ANNUA		Diff. %
Settembre	1.698.365	-7,88
Ottobre	1.674.589	-1,40
Novembre	1.764.646	5,38
Dicembre	1.691.618	-4,14
<b>Gennaio 2024</b>	<b>1.490.081</b>	<b>-11,91</b>
Febbraio	1.594.828	7,03
Marzo	1.585.060	-0,61
Aprile	1.581.616	-0,22
Maggio	1.485.358	-6,09
Giugno	1.732.528	16,64
Luglio	1.438.356	-16,98
Agosto	1.597.234	11,05
Settembre	1.516.513	-5,05
Ottobre	1.523.659	0,47
Novembre	1.573.994	3,30
Dicembre	1.608.392	2,19
<b>Gennaio 2025</b>	<b>1.402.802</b>	<b>-12,78</b>

ANNO MOBILE		Diff. %
Ott. '22 - Set. '23	1.517.611	1,70
Nov. '22 - Ott. '23	1.540.837	1,53
Dic. '22 - Nov. '23	1.560.285	1,26
<b>Gen. '23 - Dic. '23</b>	<b>1.566.521</b>	<b>0,40</b>
Feb. '23 - Gen. '24	1.580.203	0,87
Mar. '23 - Feb. '24	1.596.968	1,06
Apr. '23 - Mar. '24	1.590.784	-0,39
Mag. '23 - Apr. '24	1.600.315	0,60
Giù. '23 - Mag. '24	1.590.445	-0,62
Lug. '23 - Giù. '24	1.611.414	1,32
Ago. '23 - Lug. '24	1.617.037	0,35
Set. '23 - Ago. '24	1.606.376	-0,66
Ott. '23 - Set. '24	1.591.780	-0,91
Nov. '23 - Ott. '24	1.579.245	-0,79
Dic. '23 - Nov. '24	1.564.193	-0,95
<b>Gen. '24 - Dic. '24</b>	<b>1.558.722</b>	<b>-0,35</b>
Feb. '24 - Gen. '25	1.550.404	-0,53



### PRODUZIONE NAZIONALE AUTO

Anno	Produzione	Diff. % su periodo prec.
2011	485.606	-15,28
2012	396.817	-18,28
2013	388.465	-2,10
2014	401.317	3,31
2015	663.139	65,24
2016	712.971	7,55
2017	742.642	4,16
2018	670.982	-9,65
2019	542.472	-19,49
2020	451.718	-16,73
2021	443.819	-1,75
2022	473.194	6,62
2023	538.212	13,74

### ESPORTAZIONI DI AUTO NAZIONALI

Anno	Esportazioni	Diff. % su periodo prec.
2014	189.112	18,18
2015	385.739	103,97
2016	398.277	3,26
2017	418.324	5,03
2018	380.503	-9,04
2019	292.415	-23,56
2020	252.452	-13,67

Fonte: elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

### PRODUZIONE DI AUTOVETTURE

Mese	2024	2023	Diff. %
Gennaio	29.439	41.495	-29,05
Febbraio	43.937	44.121	-0,42
Marzo	38.958	56.729	-31,33
<i>I trimestre</i>	<i>112.334</i>	<i>142.345</i>	<i>-21,08</i>
Aprile	31.829	43.585	-26,97
Maggio	31.256	57.419	-45,57
Giugno	24.233	54.960	-55,91
<i>II trimestre</i>	<i>87.318</i>	<i>155.964</i>	<i>-44,01</i>
<b>I semestre</b>	<b>143.986</b>	<b>298.309</b>	<b>-51,73</b>
Luglio	25.051	50.707	-50,60
Agosto	6.318	15.205	-58,45
Settembre	25.299	51.081	-50,47
<i>III trimestre</i>	<i>56.668</i>	<i>116.993</i>	<i>-51,56</i>
Ottobre	16.249	50.402	-67,76
Novembre	22.893	46.157	-50,40
Dicembre		30.092	
<i>IV trimestre</i>		<i>126.651</i>	
<b>II semestre</b>		<b>243.644</b>	
<b>Cumulato</b>	<b>295.462</b>	<b>511.861</b>	<b>-42,28</b>

Fonte: Anfia

### LA QUOTA % DI CIASCUN MESE NEL CORSO DELL'ANNO

Mese	Media*	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Gennaio	9,53%	9,11%	8,19%	8,19%	9,20%	11,28%	8,62%	9,33%	8,73%	8,54%	8,38%	8,71%	8,75%	9,82%
Febbraio	9,23%	9,44%	8,32%	8,42%	9,82%	11,81%	9,31%	9,54%	9,35%	9,48%	8,59%	8,74%	8,35%	9,36%
Marzo	10,23%	10,40%	10,75%	9,08%	11,65%	2,06%	10,14%	11,21%	11,50%	10,48%	10,29%	10,30%	10,18%	9,89%
Aprile	8,56%	8,69%	8,04%	7,39%	9,96%	0,31%	9,13%	9,00%	8,17%	9,21%	9,50%	8,81%	8,96%	9,29%
Maggio	9,40%	8,96%	9,54%	9,22%	9,80%	7,23%	10,32%	10,45%	10,39%	10,33%	9,36%	9,72%	10,49%	10,54%
Giugno	9,24%	10,27%	8,88%	9,66%	10,27%	9,60%	8,99%	9,17%	9,56%	9,10%	9,37%	9,43%	9,41%	9,20%
Luglio	8,68%	8,01%	7,61%	8,32%	7,58%	9,90%	8,00%	8,00%	7,40%	7,52%	8,41%	8,44%	8,30%	7,81%
Agosto	4,33%	4,43%	5,09%	5,41%	4,44%	6,44%	4,65%	4,80%	4,24%	3,94%	3,78%	3,93%	4,09%	4,04%
Settembre	8,03%	7,81%	8,70%	8,43%	7,22%	11,32%	7,44%	6,56%	8,50%	8,46%	8,30%	8,16%	8,20%	7,81%
Ottobre	8,31%	8,12%	8,88%	8,80%	6,93%	11,38%	8,20%	7,70%	8,04%	8,07%	8,48%	9,00%	8,54%	8,37%
Novembre	7,90%	7,97%	8,89%	9,10%	7,17%	10,03%	7,88%	7,71%	7,96%	8,02%	8,55%	7,98%	7,88%	7,63%
Dicembre	6,57%	6,78%	7,10%	7,97%	5,95%	8,66%	7,33%	6,52%	6,17%	6,85%	6,98%	6,78%	6,85%	6,24%

Fonte: elaborazioni InterAutoNews. \* la media è calcolata dal 1997

MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 31/01/2025

SEGMENTO A - BERLINE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Fiat Panda	13.333	81,14	11.168	69,43	19,39
2 Kia Picanto	1.471	8,95	747	4,64	96,92
3 Hyundai i10	1.122	6,83	1.288	8,01	-12,89
4 Fiat 500	246	1,50	2.093	13,01	-88,25
5 Leapmotor T03	153	0,93	0	0,00	-
6 Renault Twingo	42	0,26	306	1,90	-86,27
7 DREQ1	39	0,24	42	0,26	-7,14
8 Abarth 500	25	0,15	156	0,97	-83,97
9 Fiat 600	1	0,01	0	0,00	-
10 Peugeot 108	0	0,00	1	0,01	-100,00
Altre	0	0,00	284	1,77	-100,00
<b>Totale segm. A - Berline</b>	<b>16.432</b>	<b>100,00</b>	<b>16.085</b>	<b>100,00</b>	<b>2,16</b>
<b>% segm. A - Berline su tot. mercato</b>		<b>12,2</b>		<b>11,2</b>	

SEGMENTO A - SUV

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Toyota Aygo X	1.758	54,08	1.242	52,16	41,55
2 Dacia Spring	961	29,56	175	7,35	449,14
3 Suzuki Ignis	532	16,36	964	40,49	-44,81
<b>Totale segm. A - Suv</b>	<b>3.251</b>	<b>100,00</b>	<b>2.381</b>	<b>100,00</b>	<b>36,54</b>
<b>% segm. A - Suv su tot. mercato</b>		<b>2,4</b>		<b>1,7</b>	

SEGMENTO B - BERLINE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Dacia Sandero	5.577	23,55	6.616	21,29	-15,70
2 Peugeot 208	3.727	15,74	3.058	9,84	21,88
3 Toyota Yaris	2.935	12,39	1.666	5,36	76,17
4 Opel Corsa	2.340	9,88	2.277	7,33	2,77
5 Renault Clio	2.171	9,17	2.353	7,57	-7,73
6 MG MG3	1.157	4,89	0	0,00	-
7 Audi A1	965	4,08	355	1,14	171,83
8 Lancia Ypsilon	890	3,76	3.911	12,59	-77,24
9 Skoda Fabia	751	3,17	500	1,61	50,20
10 Suzuki Swift	697	2,94	651	2,10	7,07
Altre	2.470	10,43	9.685	31,17	-74,50
<b>Totale segm. B - Berline</b>	<b>23.680</b>	<b>100,00</b>	<b>31.072</b>	<b>100,00</b>	<b>-23,79</b>
<b>% segm. B - Berline su tot. mercato</b>		<b>17,6</b>		<b>21,6</b>	

SEGMENTO B - SUV

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Jeep Avenger	4.685	11,28	4.390	10,26	6,72
2 Citroën C3	4.559	10,97	0	0,00	-
3 Dacia Duster	4.363	10,50	3.018	7,05	44,57
4 Renault Captur	2.575	6,20	2.481	5,80	3,79
5 Toyota Yaris Cross	2.573	6,19	3.800	8,88	-32,29
6 MG ZS	2.438	5,87	2.322	5,43	5,00
7 Volkswagen T-Cross	2.265	5,45	1.016	2,37	122,93
8 Ford Puma	2.202	5,30	2.836	6,63	-22,36
9 Peugeot 2008	1.770	4,26	3.292	7,69	-46,23
10 Volkswagen T-Roc	1.725	4,15	3.238	7,57	-46,73
Altre	12.385	29,81	16.394	38,32	-24,45
<b>Totale segm. B - Suv</b>	<b>41.540</b>	<b>100,00</b>	<b>42.787</b>	<b>100,00</b>	<b>-2,91</b>
<b>% segm. B - Suv su tot. mercato</b>		<b>30,9</b>		<b>29,7</b>	

SEGMENTO C - BERLINE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Audi A3	1.371	22,16	1.423	23,52	-3,65
2 Volkswagen Golf	1.063	17,18	631	10,43	68,46
3 BMW Serie 1	764	12,35	936	15,47	-18,38

SEGMENTO C - BERLINE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
4 Ford Focus	505	8,16	723	11,95	-30,15
5 Fiat Tipo	484	7,82	310	5,12	56,13
6 Citroën C4	442	7,15	422	6,97	4,74
7 Mercedes Classe A	394	6,37	277	4,58	42,24
8 Peugeot 308	199	3,22	203	3,35	-1,97
9 Renault Mégane	175	2,83	31	0,51	464,52
10 Volkswagen ID.3	168	2,72	57	0,94	194,74
Altre	621	10,04	1.038	17,15	-40,17
<b>Totale segm. C - Berline</b>	<b>6.186</b>	<b>100,00</b>	<b>6.051</b>	<b>100,00</b>	<b>2,23</b>
<b>% segm. C - Berline su tot. mercato</b>		<b>4,6</b>		<b>4,2</b>	

SEGMENTO C - SUV

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Volkswagen Tiguan	1.814	7,40	1.078	4,21	68,27
2 Toyota C-HR	1.746	7,13	1.274	4,97	37,05
3 BMW X1	1.653	6,75	1.659	6,47	-0,36
4 Audi Q3	1.610	6,57	1.313	5,12	22,62
5 Kia Sportage	1.537	6,27	1.854	7,23	-17,10
6 Nissan Qashqai	1.339	5,46	2.110	8,23	-36,54
7 Hyundai Tucson	1.259	5,14	800	3,12	57,38
8 Mercedes GLA	1.134	4,63	1.002	3,91	13,17
9 Peugeot 3008	1.058	4,32	918	3,58	15,25
10 Ford Kuga	929	3,79	1.269	4,95	-26,79
Altre	10.425	42,54	12.357	48,21	-15,63
<b>Totale segm. C - Suv</b>	<b>24.504</b>	<b>100,00</b>	<b>25.634</b>	<b>100,00</b>	<b>-4,41</b>
<b>% segm. C - Suv su tot. mercato</b>		<b>18,2</b>		<b>17,8</b>	

SEGMENTO D - BERLINE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Tesla Model 3	141	18,48	84	11,95	67,86
2 Audi A5	116	15,20	45	6,40	157,78
3 BMW Serie 4 GC	77	10,09	141	20,06	-45,39
4 BMW Serie 3	74	9,70	73	10,38	1,37
5 Alfa Romeo Giulia	62	8,13	54	7,68	14,81
6 BYD Seal	60	7,86	4	0,57	-
7 Mercedes Classe C	46	6,03	45	6,40	2,22
8 Peugeot 408	44	5,77	130	18,49	-66,15
9 Skoda Octavia	36	4,72	26	3,70	38,46
10 Volkswagen ID.7	30	3,93	5	0,71	500,00
Altre	77	10,09	96	13,66	-19,79
<b>Totale segm. D - Berline</b>	<b>763</b>	<b>100,00</b>	<b>703</b>	<b>100,00</b>	<b>8,53</b>
<b>% segm. D - Berline su tot. mercato</b>		<b>0,6</b>		<b>0,5</b>	

SEGMENTO D - SUV

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 BMW X3	919	11,22	1.130	13,66	-18,67
2 Audi Q5	790	9,65	845	10,21	-6,51
3 Mercedes GLC	696	8,50	259	3,13	168,73
4 BYD Seal U	534	6,52	0	0,00	-
5 Mercedes GLC Coupé	505	6,17	123	1,49	310,57
6 Skoda Kodiaq	339	4,14	366	4,42	-7,38
7 Land Rover Defender	320	3,91	432	5,22	-25,93
8 Nissan X-Trail	319	3,90	415	5,02	-23,13
9 Tesla Model Y	265	3,24	306	3,70	-13,40
10 Alfa Romeo Stelvio	263	3,21	301	3,64	-12,62
Altre	3.238	39,55	4.098	49,52	-20,99
<b>Totale segm. D - Suv</b>	<b>8.188</b>	<b>100,00</b>	<b>8.275</b>	<b>100,00</b>	<b>-1,05</b>
<b>% segm. D - Suv su tot. mercato</b>		<b>6,1</b>		<b>5,7</b>	



## MERCATO ITALIA

### IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 31/01/2025

#### SEGMENTO E/F - BERLINE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 BMW Serie 5	85	32,20	41	20,60	107,32
2 Mercedes Classe E	81	30,68	47	23,62	72,34
3 Audi A6	19	7,20	17	8,54	11,76
4 BMW i5	15	5,68	7	3,52	114,29
5 Mercedes Classe S	14	5,30	17	8,54	-17,65
6 BMW Serie 7	14	5,30	15	7,54	-6,67
7 Audi A8	9	3,41	8	4,02	12,50
8 Maserati Ghibli	6	2,27	7	3,52	-14,29
9 Mercedes EQE	5	1,89	4	2,01	25,00
10 Lotus Emeya	3	1,14	0	0,00	-
Altre	13	4,92	36	18,09	-63,89
<b>Totale segm. E/F - Berline</b>	<b>264</b>	<b>100,00</b>	<b>199</b>	<b>100,00</b>	<b>32,66</b>
% segm. E/F - Berline su tot. mercato		0,2			0,1

#### SEGMENTO E/F - SUV

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Audi Q8	319	14,43	297	14,09	7,41
2 BMW X5	266	12,03	295	13,99	-9,83
3 Range Rover Sport	259	11,71	331	15,70	-21,75
4 Mercedes GLE	192	8,68	109	5,17	76,15
5 Porsche Cayenne	172	7,78	103	4,89	66,99
6 BMW X6	166	7,51	114	5,41	45,61
7 Volvo XC90	113	5,11	109	5,17	3,67
8 Mercedes GLE Coupé	111	5,02	146	6,93	-23,97
9 Ford Explorer	107	4,84	5	0,24	-
10 Mercedes Classe G	85	3,84	71	3,37	19,72
Altre	421	19,04	528	25,05	-20,27
<b>Totale segm. E/F - Suv</b>	<b>2.211</b>	<b>100,00</b>	<b>2.108</b>	<b>100,00</b>	<b>4,89</b>
% segm. E/F - Suv su tot. mercato		1,6			1,5

#### SEGMENTO STATION WAGON

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Skoda Octavia	431	12,20	693	13,68	-37,81
2 BMW Serie 3	344	9,74	451	8,90	-23,73
3 BMW Serie 5	323	9,14	39	0,77	728,21
4 Ford Focus	307	8,69	262	5,17	17,18
5 Audi A5	290	8,21	0	0,00	-
6 Audi A4	261	7,39	685	13,52	-61,90

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
7 Peugeot 308	255	7,22	410	8,09	-37,80
8 Toyota Corolla	250	7,08	569	11,23	-56,06
9 Audi A6	248	7,02	244	4,82	1,64
10 Volkswagen Passat	170	4,81	322	6,35	-47,20
Altre	653	18,49	1.392	27,47	-53,09
<b>Tot. segm. Station wagon</b>	<b>3.532</b>	<b>100,00</b>	<b>5.067</b>	<b>100,00</b>	<b>-30,29</b>
% segm. Station wagon su tot. mercato		2,6			3,5

#### SEGMENTO MPV

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Ford Tourneo Courier	822	28,59	133	5,09	518,05
2 Dacia Jogger	582	20,24	813	31,14	-28,41
3 BMW Serie 2	247	8,59	508	19,46	-51,38
4 Volkswagen Caddy	195	6,78	216	8,27	-9,72
5 Mercedes Classe V	183	6,37	164	6,28	11,59
6 Citroën Berlingo	172	5,98	68	2,60	152,94
7 Ford Tourneo Connect	95	3,30	80	3,06	18,75
8 Renault Kangoo	91	3,17	128	4,90	-28,91
9 Peugeot Rifter	77	2,68	57	2,18	35,09
10 Toyota Proace City	67	2,33	56	2,14	19,64
Altre	344	11,97	388	14,86	-11,34
<b>Totale segm. Mpv</b>	<b>2.875</b>	<b>100,00</b>	<b>2.611</b>	<b>100,00</b>	<b>10,11</b>
% segm. Mpv su tot. mercato		2,1			1,8

#### SEGMENTO SPORTIVE

Marca e modello	Gen. 2025	Quota %	Gen. 2024	Quota %	Diff. %
1 Porsche 911	176	16,10	259	22,70	-32,05
2 BMW Serie 4	113	10,34	76	6,66	48,68
3 Mercedes CLE	112	10,25	80	7,01	40,00
4 Mini Mini	97	8,87	125	10,96	-22,40
5 BMW Serie 2	81	7,41	64	5,61	26,56
6 Mazda MX-5	68	6,22	86	7,54	-20,93
7 Porsche Panamera	60	5,49	6	0,53	900,00
8 Ferrari 296	39	3,57	18	1,58	116,67
9 Audi A7	27	2,47	12	1,05	125,00
10 BMW i4	25	2,29	28	2,45	-10,71
Altre	295	26,99	387	33,92	-23,77
<b>Totale segm. Sportive</b>	<b>1.093</b>	<b>100,00</b>	<b>1.141</b>	<b>100,00</b>	<b>-4,21</b>
% segm. Sportive su tot. mercato		0,8			0,8

### LA STRUTTURA DEL MERCATO - Fonte: Elaborazioni Unrae su dati del CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al 31/01/2025 (Aut. Min. D09420/H4)

	Gennaio 2025	Quota %	Gennaio 2024	Quota %	Diff. %
<b>Per alimentazione</b>					
Benzina	36.138	26,86	43.512	30,19	-16,95
Diesel	12.572	9,35	22.701	15,75	-44,62
Gpl	13.713	10,19	15.778	10,95	-13,09
Metano	0	0,00	226	0,16	-100,00
Ibride	60.500	44,98	54.789	38,02	10,42
Ibride plug-in	4.867	3,62	4.124	2,80	18,02
Elettriche	6.729	5,00	2.984	2,10	125,50
<b>Per utilizzatore</b>					
Privati	84.778	63,02	88.121	61,15	-3,79
Autoimmatricolazioni	11.205	8,33	11.404	7,91	-1,75
Noleggio Lungo Termine	26.501	19,70	30.656	21,27	-13,55
Noleggio Breve Termine	4.504	3,35	5.883	4,08	-23,44
Società ed Enti	7.531	5,60	8.050	5,59	-6,45
<b>Per area geografica</b>					
Nord Occidentale	38.547	28,66	41.321	28,67	-6,71
Nord Orientale	38.606	28,70	44.223	30,69	-12,70
Centrale	34.926	25,96	35.915	24,92	-2,75
Meridionale	14.766	10,98	15.393	10,68	-4,07
Insulare	7.674	5,70	7.262	5,04	5,67
<b>Totale mercato</b>	<b>134.519</b>	<b>100,00</b>	<b>144.114</b>	<b>100,00</b>	<b>-6,66</b>

\* autoimmatricolazioni uso noleggio effettuate da Concessionari e Case auto



# Cala la produzione di auto e aumenta il fatturato

**Avete capito bene, non c'è contraddizione tra le due affermazioni. I fabbricanti di auto hanno da tempo trovato la soluzione: produrre meno e fatturare di più. La domanda posta da un gruppo di operatori è lecita e necessita di una risposta alquanto articolata**



DI VALTER ZULIANI

**D**a qualche anno a questa parte stiamo assistendo al paradigma che alla minor produzione di veicoli si registra un maggior fatturato da parte dei fabbricanti. Apparentemente la cosa potrebbe non stare in piedi, ma se analizziamo i motivi ci rendiamo conto del cambiamento di strategie messe in atto, da parte dei costruttori, rispetto alla concezione di qualche anno fa, che prevedeva la costruzione di veicoli destinati alla massa dei consumatori. L'uovo di Colombo - se così lo vogliamo definire - sta nelle analisi di mercato e nella nuova impostazione messa in atto che ha portato a costruire veicoli di gamma superiore e più costosi, rispetto a quelli fabbricati in quantità, destinati a tutti i consumatori. Questo è tanto vero che sono spariti dai listini alcuni settori: il segmento delle auto entro i 14mila euro (7% delle vendite); e quelle fino al 20mila euro (36% del

mercato) che sono oggi al 20%. Infatti, il prezzo medio di un veicolo si aggira oggi sui 30mila euro, contro i 21mila registrati nel pre-covid, mentre il fatturato è cresciuto del 2%. Renault, per

esempio, fra il 2016 e il 2023 ha ridotto di un terzo i veicoli prodotti e distribuiti, con un incremento del 79% della marginalità. Volkswagen ha ridotto di quasi un decimo le auto prodotte e distribuite, a fronte dell'aumento del 67% del profitto per ogni macchina, come segnala anche Il Sole 24 Ore.

I listini sono aumentati artificiosamente per compensare l'andamento deludente del mercato, e quindi ottenere gli stessi ricavi se non addirittura superiori. Oggi questo tipo di strategia mostra i suoi limiti, grazie proprio alla mancanza di richiesta e collasso delle vendite, che registra una marginalità necessariamente ridotta rispetto ad altri comparti industriali, del 7%.

In questo contesto tutto non avviene per caso, l'aumento indiscriminato del costo delle auto non ha fatto seguito al proporzionale aumento delle retribuzioni, nota dolente non solo per l'automotive. La catena del valore è stata

**I LISTINI SONO AUMENTATI ARTIFICIOSAMENTE PER COMPENSARE L'ANDAMENTO DELUDENTE DEL MERCATO E OTTENERE RICAVI UGUALI SE NON ADDIRITTURA SUPERIORI AI PRECEDENTI**

DOMANDA E RISPOSTA

**L'UOVO DI COLOMBO** SE COSÌ, LO VOGLIAMO DEFINIRE, STA NELLE **ANALISI DI MERCATO** E NELLA NUOVA **IMPOSTAZIONE** CHE HA PORTATO A **CONSTRUIRE** VEICOLI DI GAMMA **SUPERIORE** E PIÙ **COSTOSI**, RISPETTO A QUELLI DESTINATI AL GRANDE **PUBBLICO**



mantenuta, anche se a fatica per chi si poteva ancora permettere l'acquisto di vetture alto di gamma o veicoli aziendali. È pur vero che l'auto è oggi un prodotto tecnologicamente avanzato, con dotazioni di sicurezza impensabili solo qualche anno fa, per cui il costo, anche di modelli destinati al grande pubblico, è necessariamente cresciuto. Questo lo sanno bene i costruttori, che hanno contestualizzato l'obsolescenza del pro-

che compete, per un settore importante che produce il 5,6% del PIL nazionale (ANFIA), con una movimentazione dell'intera filiera di circa 63miliardi di euro, soprattutto se questa industria ha il monopolio della costruzione di veicoli di un intero Paese. Pensare però che il tutto si risolva ritornando a costruire veicoli in quantità a prezzi contenuti è oggi anacronistico. La battaglia vera non si può fare sui prezzi, in concorren-

tare alle ortiche tutto questo patrimonio nel tentativo di soddisfare le esigenze climatiche vuol dire sognare un mondo irreali nel quale tutti i Paesi che lo compongono agiscono all'unisono, anche se sappiamo bene che non è così. Il sonno profondo che ha attraversato l'Europa nel definire le norme sulla transizione ecologica, ha offerto un assist eccezionale al mercato cinese che si era preparato da tempo, con acquisi-



dotto non più di qualche anno, ma per un periodo più lungo, cosa che sta già avvenendo da tempo, portando l'età del parco veicoli circolanti sempre più alta. Se l'industria dell'auto ha in parte risolto il problema finanziario non l'ha fatto per il contesto sociale e occupazionale

za con quelli cinesi, ma solo sulla tecnologia disponibile in Europa, che ha dato in oltre un secolo migliaia di brevetti, frutto di una ricerca avanzatissima, patrimonio mondiale che non può andare disperso e che allo stato attuale nessuno è ancora in grado di eguagliare. But-

zioni di miniere in tutto il mondo per le materie prime necessarie alla costruzione di batterie, cui ha fatto seguito l'adesione dei costruttori che si sono adagiati senza opporsi alla svendita e alla destrutturazione dell'industria automobilistica europea.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Stellantis, a Termoli la produzione dei cambi per le auto ibride

## Automotive

La nuova linea produttiva al via nel 2026 con l'obiettivo di 300mila pezzi l'anno

Positiva la valutazione dei sindacati metalmeccanici, resta il nodo gigafactory

**Filomena Greco**

TORINO

L'Italia si aggiudica un altro pezzo delle produzioni future di componenti per le famiglie di modelli ibridi Stellantis. Dopo Mirafiori tocca a Termoli, storica fabbrica di motori di casa Fiat, ospitare una linea di produzione dei cambi eDCT (Electrified Dual Clutch Transmission), a partire dal 2026. L'obiettivo, a regime, è di arrivare a 300mila unità all'anno, con lo stabilimento molisano destinato a diventare il terzo polo produttivo Stellantis per questo componente essenziale alle motorizzazioni ibride, accanto a Mirafiori e a Metz, in Francia. «Con questa decisione, Stellantis ribadisce il proprio impegno nelle fabbriche italiane - si legge in una nota - in linea con il piano industriale presentato lo scorso dicembre presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy».

«Questa notizia rappresenta un segnale importante per lo stabilimento, poiché l'assegnazione di questa nuova produzione impiegherà circa 300 lavoratori - spiegano i sindacati metalmeccanici Fim, Fiom,

Uilm, Ugl, Fismic e Quadri - che tuttavia non saranno nuove assunzioni, ma andranno a compensare in parte la perdita occupazionale dovuta alla chiusura della produzione del motore FIRE». Accoglienza positiva, dunque, per la comunicazione che non era finora entrata nel piano presentato a dicembre scorso a ministero, sindacati e Anfia. E per un risultato, dicono i rappresentanti dei lavoratori, «frutto anche delle mobilitazioni che in questi mesi hanno visto protagonisti i lavoratori. Questo segnale conferma l'attenzione su Termoli, ma attendiamo una risposta sulla gigafactory e più in generale sulle produzioni che possono garantire un futuro allo stabilimento». La nuova produzione inizierà nel primo semestre dell'anno prossimo mentre «non prima di giugno e comunque entro l'anno» ACC - joint venture tra Stellantis, Mercedes-Benz e TotalEnergies - scioglierà le riserve sui suoi piani di investimento tanto per l'Italia quanto per la Germania, con l'obiettivo di prendere una decisione sul futuro impegno a realizzare nuove Gigafactory in Europa.

Sono duemila gli addetti nella fabbrica molisana, dove circa la metà degli addetti è in contratto di solidarietà. Il polo di Termoli sconta due ordini di problemi spiega Marco Laviano della Fim Cisl: «Da un lato il calo dei volumi che ha portato da 800mila e mezzo milione il numero di motori prodotti negli ultimi anni, e poi le strategie industriali del Gruppo, che hanno favorito i motori di derivazione PSA e svantaggiato la famiglia dei GSE, in produzione qui a Termoli». L'arrivo della nuova Fiat 500 ibrida a Mirafiori rappresenterà un possibile cambio di rotta visto che quel modello monterà un motore GSE ibrido.

La produzione di cambi elettrificati continuerà sia a Mirafiori che a Metz dove a regime si raggiungeranno i 600mila pezzi all'anno. I cambi eDCT equipaggiano tutta la gamma Stellantis dei veicoli Mild Hybrid e la nuova generazione dei Plug-in. L'iniziativa su Termoli, in particolare, si presenta, evidenzia il Gruppo, come una logica conseguenza dell'acquisizione, a fine gennaio, dell'intero processo di sviluppo e produzione del cambio eDCT, in precedenza portato avanti in partnership con il Gruppo Dumarey, ex Punch, che a Torino ha il suo Centro di riferimento per lo sviluppo di motori. In linea con l'aumento di produzione di cambi eDCT, comunica Stellantis, verranno incrementati anche i livelli produttivi dei suoi componenti chiave, prodotti a Sint Truiden (Belgio) e Metz dove sarà realizzata una nuova linea di assemblaggio.

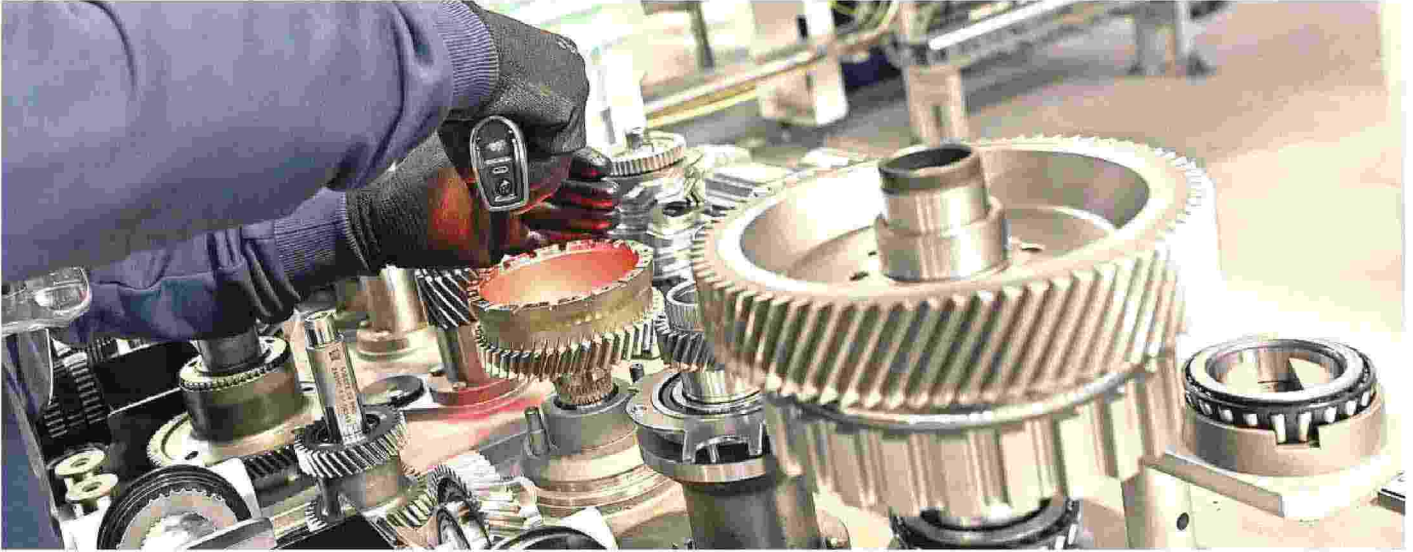
La notizia è arrivata ai sindacati italiani ieri mattina, a ridosso della comunicazione ufficiale fatta dal Gruppo che contestualmente conferma i piani di sviluppo anche negli stabilimenti francesi, «che hanno beneficiato di consistenti investimenti negli ultimi anni, volti a garantirne l'ammmodernamento e la conversione in linea con la transizione elettrica» scrive l'azienda in una nota. L'unica Gigafactory del Gruppo attiva in Europa è stata inaugurata a Douvrin, in Francia, nella primavera del 2023. Mentre per la conferma dell'investimento in Italia e in Germania sostenuto da ACC - joint venture tra Stellantis, Mercedes-Benz e TotalEnergies - bisognerà aspettare ancora, mentre nel frattempo il Gruppo ha annunciato la collaborazione con CATL per una gigafactory in Spagna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 300

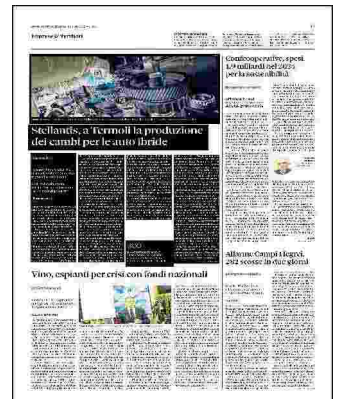
## I LAVORATORI COINVOLTI

Stime sindacali sui lavoratori interessati dalla nuova linea di Termoli per i cambi alle ibride



**Automotive.** Nell'impianto di Termoli, in Molise, Stellantis concentrerà la produzione di cambi elettrificati destinati a essere montati sulle vetture ibride

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

## Per il settore dell'auto il 2025 sarà un anno difficile. Il report Allianz

TELEBORSA

Publicato il 19/02/2025  
Ultima modifica il 19/02/2025 alle ore 18:16



**Allianz Trade**, leader mondiale dell'assicurazione del credito, ha pubblicato un'analisi approfondita sullo stato attuale dell'industria automobilistica globale e sulle sfide che l'Europa dovrà affrontare per riconquistare la sua posizione di leadership nel mercato. Lo riferisce

l'agenzia di stampa **Energia Oltre**.

## IL SETTORE AUTO IN ITALIA

Il settore automotive, di fondamentale importanza per il nostro Paese – solo la componentistica vale oltre 60 miliardi di euro – similmente ad altri grandi produttori (come la Germania e la Francia) ha subito un duro colpo.

Nel dicembre 2024 la produzione dell'industria automotive italiana secondo i dati ANFIA ha registrato un calo significativo del 36,6%, rispetto a dicembre 2023, con una diminuzione complessiva del 22,7% nell'intero anno. La produzione di autovetture è scesa del 64,9% a dicembre e del 42,8% nell'anno, raggiungendo un totale di 310mila unità prodotte.

Il 2025 si prospetta altrettanto impegnativo, con il mese di gennaio che ha già visto un calo delle immatricolazioni del 5,9% rispetto allo stesso mese nel 2024. Le auto elettriche pure (BEV) e le ibride plug-in (PHEV) continuano a faticare nel guadagnare terreno, rappresentando rispettivamente solo il 5,0% e il 3,6% del mercato.

## IACOVINO (ALLIANZ): "SERVE UNA STRATEGIA INDUSTRIALE A LIVELLO EUROPEO"

"Senza una strategia industriale unificata a livello europeo – ha commentato Gianluigi Iacovino, Head of Credit Assessment Allianz Trade MMEA (Paesi Mediterranei, Medio Oriente e Africa) –, sarà difficile affrontare le sfide del mercato globale e competere con la crescente leadership della Cina nel settore dei veicoli elettrici. Nel 2024 l'economia italiana ha rallentato, soprattutto nell'ultimo trimestre, registrando una crescita annua limitata allo 0,5%. Le previsioni per il PIL del 2025 indicano un lieve miglioramento, con un

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

03/01/2025



Stellantis, nel 2024 crolla la produzione di auto in Italia: -45,7%, il livello più basso dal 1956

11/02/2025

Sustainability Yearbook 2025 di S&P Global, Pirelli tra aziende "Top 1%"

23/01/2025

Il calendario societario 2025 di IGD

> Altre notizie

## NOTIZIE FINANZA

19/02/2025

Recordati, operatività su azioni proprie

19/02/2025

Enel sottoscrive linea di credito committed revolving da 12 miliardi di euro

19/02/2025

Giornata negativa per l'equity europeo. A Milano vola STM

aumento stimato dello 0,8%. Tuttavia, il raggiungimento di questo obiettivo è minacciato da diversi rischi, in particolare dai dazi statunitensi, che potrebbero modificare le rotte commerciali. Ciò potrebbe tradursi in una riduzione dell'export italiano verso gli Stati Uniti e in una maggiore aggressività commerciale di alcuni Paesi, come la Cina, verso l'Unione Europea".

### GLI INVESTIMENTI SONO IN CALO

In questo contesto di incertezza, si è già osservato un calo degli investimenti dell'1,2% nell'ultimo trimestre e un peggioramento del saldo con l'estero, con le esportazioni in diminuzione dello 0,9% e le importazioni in aumento dell'1,2%.

Un altro aspetto preoccupante è l'incremento delle insolvenze aziendali, aumentate del 22% nel 2024, colpendo duramente i settori del commercio, manifatturiero e delle costruzioni. Questo aumento è attribuibile anche al crescente ricorso alla composizione negoziata, che ha registrato un incremento di oltre il 60% nel 2024.

### NEL 2024 INDUSTRIA DELL'AUTO IN STALLO

Il 2024 ha rappresentato un duro banco di prova per l'industria automobilistica globale. Dopo una crescita del +10% nel 2023, le immatricolazioni di veicoli hanno registrato un modesto +1,7% nel 2024, con una previsione di crescita globale di circa +2% per il 2025. Tuttavia, l'Europa rischia di restare indietro (+1,5%) rispetto alla Cina (+4%) e agli Stati Uniti (+2,5%), anche a causa del protezionismo, in particolare in Germania.

L'adozione dei veicoli elettrici (EV) sta trainando il mercato cinese, con vendite in crescita del +40% nel 2024 e un netto calo delle vendite di veicoli con motore a combustione interna (-17%).

### LE VENDITE DI AUTO NEI PAESI EUROPEI

In Europa, invece, le vendite di EV sono diminuite, rendendola l'unico grande mercato a registrare una contrazione in questo segmento. Solo il comparto degli ibridi ha mostrato segnali di vitalità (+20% nel 2024), anche se a beneficio dei produttori asiatici.

All'interno di un contesto estremamente instabile c'è poi il caso della Germania, colonna portante del settore automobilistico europeo, che sta affrontando una grave crisi di sovrapproduzione e margini in calo. La domanda di veicoli tradizionali è in diminuzione ma la produzione resta elevata, generando costi di inventario e vedendo grandi impianti sottoutilizzati. Senza interventi decisi, il 2025 potrebbe portare a chiusure di stabilimenti e a una contrazione delle supply chain.

### I 3 OSTACOLI STRUTTURALI PER IL SETTORE EUROPEO

Innovazione mancata nell'elettrificazione: I produttori europei hanno investito meno della metà rispetto ai concorrenti cinesi in ricerca e sviluppo, con una spesa media del 6% dei ricavi, rendendo i veicoli europei meno competitivi e più costosi (15-30% in più rispetto ai modelli cinesi).

Dipendenza dalla Cina: La Cina domina il mercato delle batterie, fornendo circa due terzi della produzione globale e aumentando la sua quota di mercato in Europa (7-8% nel 2024). Una guerra commerciale con la Cina aggraverebbe ulteriormente il declino delle quote di mercato europee in Asia.

19/02/2025

New York: Occidental Petroleum in rally

> 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?

Disallineamento tra ambizioni politiche e realtà di mercato: Le nuove normative europee sul CO2 rischiano di penalizzare il settore con multe superiori ai 10 miliardi di euro, mentre l'alto costo dell'elettricità rende l'utilizzo di EV meno conveniente rispetto ai veicoli tradizionali.

### IL PIANO PER RILANCIARE IL SETTORE DELL'AUTO

Gli esperti suggeriscono una roadmap per rafforzare la competitività europea, ispirata a modelli di successo come la politica industriale cinese, l'approccio equilibrato della Norvegia e la strategia tecnologica di Tesla.

Per i leader del settore le azioni potrebbero consistere nel ridurre la gamma di modelli a 5-6, concentrandosi su versioni ibride ed elettriche, nell'investire nella verticalizzazione della filiera e in soluzioni di ricarica personalizzate, nell'aumentare il capitale investito in tecnologia, ricerca e sviluppo fino al 10% dei ricavi, nell'esplorare nuovi mercati emergenti come India, Vietnam e Sud America e, infine, nel favorire joint-venture e progetti collaborativi per ridurre i costi e accelerare l'innovazione.

Per i policymaker le azioni potrebbero consistere nell'applicare tariffe del 40-50% per veicoli con componenti non europei che entrano nel mercato comune, nell'offrire incentivi fiscali alle joint venture con partner non europei per la produzione in Europa, nel finanziare infrastrutture di ricarica.

Gli investimenti necessari ammonterebbero a 200-300 miliardi di euro, a seconda delle misure da mettere in campo, come un sistema di incentivi per i consumatori su EV sotto i 45.000 euro che abbiano almeno il 75% di componenti europei.

Servizio a cura di **teleborsa**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

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.

[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.

089849

Seguici su:

## Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

# Per il settore dell'auto il 2025 sarà un anno difficile. Il report Allianz



19 febbraio 2025 - 18.21

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Allianz Trade, leader mondiale dell'assicurazione del credito, ha pubblicato un'analisi approfondita sullo stato attuale dell'industria automobilistica globale e sulle sfide che l'Europa dovrà affrontare per riconquistare la sua posizione di leadership nel mercato. Lo riferisce l'agenzia di stampa **Energia Oltre**.

## IL SETTORE AUTO IN ITALIA

Il settore automotive, di fondamentale importanza per il nostro Paese – solo la componentistica vale oltre 60 miliardi di euro – similmente ad altri grandi produttori (come la Germania e la Francia) ha subito un duro colpo.

Nel dicembre 2024 la produzione dell'industria automotive italiana secondo i dati ANFIA ha registrato un calo significativo del 36,6%, rispetto a dicembre 2023, con una diminuzione complessiva del 22,7% nell'intero anno. La produzione di autovetture è scesa del 64,9% a dicembre e del 42,8% nell'anno, raggiungendo un totale di 310mila unità prodotte.

Il 2025 si prospetta altrettanto impegnativo, con il mese di gennaio che ha già visto un calo delle immatricolazioni del 5,9% rispetto allo stesso mese nel 2024. Le auto elettriche pure (BEV) e le ibride plug-in (PHEV) continuano a faticare nel guadagnare terreno, rappresentando rispettivamente solo il 5,0% e il 3,6% del mercato.

## Market Overview

MERCATI

MATERIE PRIME

TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	44.386	-0,38%
FTSE 100	8.713	-0,62%
FTSE MIB	38.348	-0,53%
Germany DAX	22.434	-1,80%
Hang Seng Index*	22.976,81	+1,59%
Nasdaq	20.029	-0,06%
Nikkei 225	39.125,00	-0,37%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

## calcolatore Valute

EUR

USD

## IACOVIDO (ALLIANZ): "SERVE UNA STRATEGIA INDUSTRIALE A LIVELLO EUROPEO"

"Senza una strategia industriale unificata a livello europeo – ha commentato Gianluigi Iacovino, Head of Credit Assessment Allianz Trade MMEA (Paesi Mediterranei, Medio Oriente e Africa) -, sarà difficile affrontare le sfide del mercato globale e competere con la crescente leadership della Cina nel settore dei veicoli elettrici. Nel 2024 l'economia italiana ha rallentato, soprattutto nell'ultimo trimestre, registrando una crescita annua limitata allo 0,5%. Le previsioni per il PIL del 2025 indicano un lieve miglioramento, con un aumento stimato dello 0,8%. Tuttavia, il raggiungimento di questo obiettivo è minacciato da diversi rischi, in particolare dai dazi statunitensi, che potrebbero modificare le rotte commerciali. Ciò potrebbe tradursi in una riduzione dell'export italiano verso gli Stati Uniti e in una maggiore aggressività commerciale di alcuni Paesi, come la Cina, verso l'Unione Europea".

### GLI INVESTIMENTI SONO IN CALO

In questo contesto di incertezza, si è già osservato un calo degli investimenti dell'1,2% nell'ultimo trimestre e un peggioramento del saldo con l'estero, con le esportazioni in diminuzione dello 0,9% e le importazioni in aumento dell'1,2%.

Un altro aspetto preoccupante è l'incremento delle insolvenze aziendali, aumentate del 22% nel 2024, colpendo duramente i settori del commercio, manifatturiero e delle costruzioni. Questo aumento è attribuibile anche al crescente ricorso alla composizione negoziata, che ha registrato un incremento di oltre il 60% nel 2024.

### NEL 2024 INDUSTRIA DELL'AUTO IN STALLO

Il 2024 ha rappresentato un duro banco di prova per l'industria automobilistica globale. Dopo una crescita del +10% nel 2023, le immatricolazioni di veicoli hanno registrato un modesto +1,7% nel 2024, con una previsione di crescita globale di circa +2% per il 2025. Tuttavia, l'Europa rischia di restare indietro (+1,5%) rispetto alla Cina (+4%) e agli Stati Uniti (+2,5%), anche a causa del protezionismo, in particolare in Germania.

L'adozione dei veicoli elettrici (EV) sta trainando il mercato cinese, con vendite in crescita del +40% nel 2024 e un netto calo delle vendite di veicoli con motore a combustione interna (-17%).

### LE VENDITE DI AUTO NEI PAESI EUROPEI

In Europa, invece, le vendite di EV sono diminuite, rendendola l'unico grande mercato a registrare una contrazione in questo segmento. Solo il comparto degli ibridi ha mostrato segnali di vitalità (+20% nel 2024), anche se a beneficio dei produttori asiatici.

All'interno di un contesto estremamente instabile c'è poi il caso della Germania, colonna portante del settore automobilistico europeo, che sta affrontando una grave crisi di sovrapproduzione e margini in calo. La domanda

1

1,04

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

di veicoli tradizionali è in diminuzione ma la produzione resta elevata, generando costi di inventario e vedendo grandi impianti sottoutilizzati. Senza interventi decisi, il 2025 potrebbe portare a chiusure di stabilimenti e a una contrazione delle supply chain.

### 13 OSTACOLI STRUTTURALI PER IL SETTORE EUROPEO

Innovazione mancata nell'elettrificazione: I produttori europei hanno investito meno della metà rispetto ai concorrenti cinesi in ricerca e sviluppo, con una spesa media del 6% dei ricavi, rendendo i veicoli europei meno competitivi e più costosi (15-30% in più rispetto ai modelli cinesi).

Dipendenza dalla Cina: La Cina domina il mercato delle batterie, fornendo circa due terzi della produzione globale e aumentando la sua quota di mercato in Europa (7-8% nel 2024). Una guerra commerciale con la Cina aggraverebbe ulteriormente il declino delle quote di mercato europee in Asia.

Disallineamento tra ambizioni politiche e realtà di mercato: Le nuove normative europee sul CO2 rischiano di penalizzare il settore con multe superiori ai 10 miliardi di euro, mentre l'alto costo dell'elettricità rende l'utilizzo di EV meno conveniente rispetto ai veicoli tradizionali.

### IL PIANO PER RILANCIARE IL SETTORE DELL'AUTO

Gli esperti suggeriscono una roadmap per rafforzare la competitività europea, ispirata a modelli di successo come la politica industriale cinese, l'approccio equilibrato della Norvegia e la strategia tecnologica di Tesla.

Per i leader del settore le azioni potrebbero consistere nel ridurre la gamma di modelli a 5-6, concentrandosi su versioni ibride ed elettriche, nell'investire nella verticalizzazione della filiera e in soluzioni di ricarica personalizzate, nell'aumentare il capitale investito in tecnologia, ricerca e sviluppo fino al 10% dei ricavi, nell'esplorare nuovi mercati emergenti come India, Vietnam e Sud America e, infine, nel favorire joint-venture e progetti collaborativi per ridurre i costi e accelerare l'innovazione.

Per i policymaker le azioni potrebbero consistere nell'applicare tariffe del 40-50% per veicoli con componenti non europei che entrano nel mercato comune, nell'offrire incentivi fiscali alle joint venture con partner non europei per la produzione in Europa, nel finanziare infrastrutture di ricarica.

Gli investimenti necessari ammonterebbero a 200-300 miliardi di euro, a seconda delle misure da mettere in campo, come un sistema di incentivi per i consumatori su EV sotto i 45.000 euro che abbiano almeno il 75% di componenti europei.

# Dazi Trump del 25% su auto straniere: quale impatto sull'Italia?



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Scopri i dazi di Trump sulle auto straniere e il loro impatto sul commercio internazionale, e sull'industria automobilistica italiana

Share on:



Euro 5 benzina: fino a quando possono circolare?

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di **Raffaele Dambra**  19 Febbraio 2025 - 10:00

In **quest'epoca di dazi** l'ultima trovata sono quelli 'reciproci' di **Donald Trump**, introdotti per rispondere ai Paesi che impongono tasse sui beni americani e risolvere così quelle che il presidente USA considera pratiche commerciali scorrette. Trump però non si ferma qui e ha già annunciato che a breve, probabilmente dal **2 aprile 2025**, arriveranno anche i **dazi sulle auto straniere**, sottolineando che andranno ad aggiungersi alle tariffe reciproche. Superfluo sottolineare che l'impatto di questi dazi sarebbe **devastante** per l'industria automobilistica mondiale (per lo meno quella non statunitense) e anche **l'Italia**, nel suo piccolo, verrebbe coinvolta. Specie se verrà imposta una pesantissima **aliquota del 25%**, come ha anticipato lo stesso Trump.

**Aggiornamento del 19 febbraio 2025** con l'anticipazione dell'aliquota dei dazi sull'import negli USA di auto prodotte all'estero.

## CONSEGUENZE DEI DAZI DI TRUMP SULLE AUTO STRANIERE

Il magazine economico Bloomberg ha calcolato che gli eventuali **dazi di Trump** sulle importazioni di **auto dall'estero** colpirebbero innanzitutto i costruttori **tedeschi** e **sudcoreani**. Nel 2024, infatti, risultava importato l'80% delle Volkswagen vendute negli Stati Uniti, il 65% delle Hyundai-Kia, il 63% delle Mercedes-Benz e il 52% di Bmw (guarda le percentuali degli altri gruppi nella tabella in basso). Complessivamente, l'anno scorso **le importazioni hanno rappresentato la metà del mercato automobilistico statunitense** per un totale di circa 8 milioni tra nuove autovetture e camion leggeri e un valore superiore a 240 miliardi di dollari. Il maggiore importatore di auto negli USA è stato il **Messico con 2,9 milioni di veicoli**, dinanzi a Corea del Sud con 1,54 milioni, Giappone con 1,38 milioni e Canada con 1,07 milioni.

Sempre secondo Bloomberg, se Trump dovesse confermare i **dazi del 25% sulle importazioni da Messico e Canada** (attualmente sospesi fino al 6 marzo ma che continuano a pendere minacciosi sui due Paesi confinanti) gli utili operativi di Stellantis,

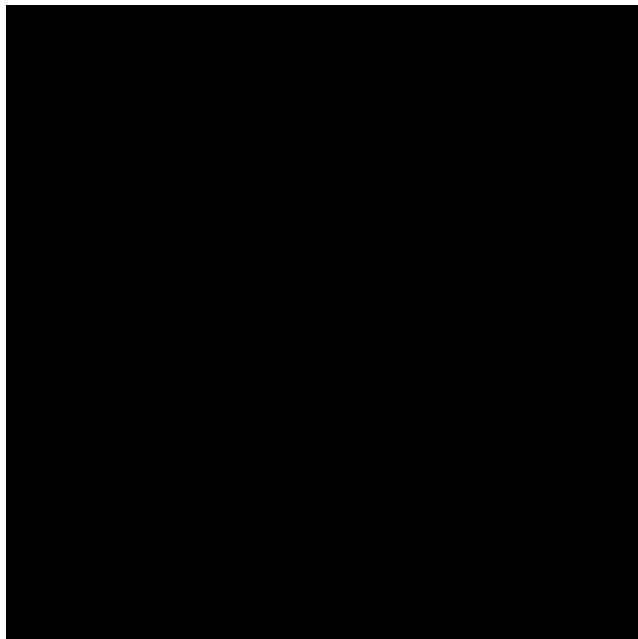
ACEA: "no a revisioni più severe, difetti causano l'1% di incidenti"

Dazi Trump del 25% su auto straniere: quale impatto sull'Italia?



Macchine per neopatentati 2025: la lista dei modelli e i limiti

Volkswagen, Bmw e Mercedes-Benz si assottiglierebbero di **6 miliardi di euro**. Tanto per capire le dimensioni del disastro, circa il 65% delle auto a marchio proprio vendute da VW negli Stati Uniti sono prodotte proprio in Messico.



## DAZI TRUMP SU AUTO ESTERE: L'IMPATTO SULL'ITALIA

E l'Italia, invece, come sta messa? A dire il vero gli stabilimenti italiani non esportano molti veicoli negli USA. Tuttavia l'impatto non sarebbe **indolore**. Nel 2023, ultimo dato annuale completo disponibile, in base ai dati **Anfia** rielaborati da Motor1 l'Italia ha esportato verso gli Stati Uniti **74.731 auto**, il **20,9%** del totale di **358.203 auto made in Italy** esportate in tutto il mondo, per un valore di 3.883.300.000 euro. Percentuale che tra l'altro è già vistosamente scesa nei primi dieci mesi del **2024, anno horror per la produzione italiana di autovetture**, con appena **25.202** auto esportate dall'Italia negli USA, il **12,6%** sul totale esportato dal nostro Paese, per un valore di 2.854.700.000 euro. Nello stesso periodo le auto statunitensi importate in Italia sono state appena 3.415 (0,3% delle importazioni di auto estere in Italia).

## CASE AUTO ITALIANE PIÙ COLPITE DAI DAZI USA

Fatta questa premessa, quali sarebbero i **marchi italiani più colpiti** dai dazi di Trump? Probabilmente non la **Fiat**, che nel 2023 ha venduto negli USA appena 605 unità. Oggi l'unica vettura Fiat venduta negli Stati Uniti è la 500e, che viene prodotta a Mirafiori. Viceversa l'**Alfa Romeo** è molto popolare da quelle parti, anche se non a livello delle competitor tedesche, con 10.898 modelli venduti nel 2023. Nel caso del 'biscione' gli eventuali dazi americani risulterebbero **molto più impattanti**. Ad esempio se il dazio applicato fosse davvero del 25%, una Stelvio che oggi negli USA costa 45.950 dollari arriverebbe a costarne 57.437, risultando inevitabilmente 'fuori mercato'.

Discorso leggermente diverso per le **supercar**: è vero che per **Ferrari, Lamborghini, Maserati** e le varie realtà di nicchia (p.es. Pagani) quello nordamericano rappresenta il primo mercato globale. Ma è altrettanto vero che la clientela di queste vetture non sta a vedere troppo il prezzo. In ogni caso un eventuale rincaro del 25% a causa dei dazi **non passerebbe inosservato** neppure per i marchi di lusso (specie per l'agonizzante Tridente che vende il 40% delle sue vetture negli USA).

In ogni caso Trump ha detto di voler dare alle aziende **il tempo di intervenire** prima di annunciare nuove tasse sulle importazioni: *"Se arrivano negli Stati Uniti e aprono qua un loro stabilimento non ci saranno tariffe doganali, quindi vogliamo dare loro una piccola possibilità"*. Tradotto: entro il prossimo 2 aprile molte case auto dovranno scegliere se spostare parte della produzione negli USA o abbandonare il mercato americano.


#EUROPA #TASSE #USA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Commenta con la tua opinione**

Scrivi cosa ne pensi

## Nuovi Fringe Benefit per le auto aziendali: Lettera aperta delle Associazioni al Governo. Un autogol

Le Associazioni, [Anfia](#), Aniasa e Unrae hanno inviato al Governo una lettera aperta contro le "scellerate"  decisioni sulle auto assegnate ai dipendenti. Che pagheranno di più Riceviamo e pubblichiamo la lettera aperta che le Associazioni, [Anfia](#), Aniasa e Unrae hanno inviato al Governo per portare alla Vostra attenzione le gravi problematiche sia per il settore commerciale ed industriale automotive che per aziende e dipendenti, derivanti dalla nuova disciplina dei fringe benefit per autovetture aziendali, introdotta dal comma 48 della Legge 30 dicembre 2024, n. 207 (Legge di Bilancio 2025). Come evidenziato nel documento in allegato, le modifiche apportate all'art. 51, comma 4, del TUIR, in particolare l'aumento dell'aliquota fiscale al 50% per tutti i veicoli non ricaricabili, rischiano di generare pesanti aggravii economici per i lavoratori dipendenti e di compromettere la produzione nazionale di autovetture (la Panda è la principale auto aziendale) e il mercato delle flotte aziendali, che nel 2024 ha rappresentato il 42% delle immatricolazioni complessive. Le nuove disposizioni, inoltre, sembrano contraddire il principio di neutralità tecnologica, da sempre sostenuto dalle nostre Associazioni e dal Governo italiano a livello europeo, in quanto basate sulle tipologie di alimentazione anziché sulle emissioni effettive dei veicoli. Facendo seguito anche a quanto accaduto durante i lavori parlamentari del cd. Decreto Milleproroghe, riteniamo indispensabile un confronto diretto con i vostri Gabinetti e le Direzioni Generali interessate, per illustrare nel dettaglio le problematiche evidenziate e discutere le nostre proposte di revisione della normativa, volte a tutelare i lavoratori, le imprese e l'intera filiera produttiva e commerciale italiana. Confidando in un Vostro cortese riscontro, restiamo a disposizione per qualsivoglia necessità di chiarimento e per l'organizzazione di un incontro Nuove aliquote e nessun rinvio: un autogol fiscale da parte del Governo Come Aniasa ha già detto più volte, scelta finisce per danneggiare la mobilità delle nostre imprese (già penalizzate dal punto di vista fiscale rispetto ai competitor europei), l'industria automotive per la conseguente riduzione di nuove immatricolazioni, il rinnovo del parco circolante e l'Erario (che incasserà oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno). Abbiamo parlato di: [Anfia](#) Aniasa Unrae

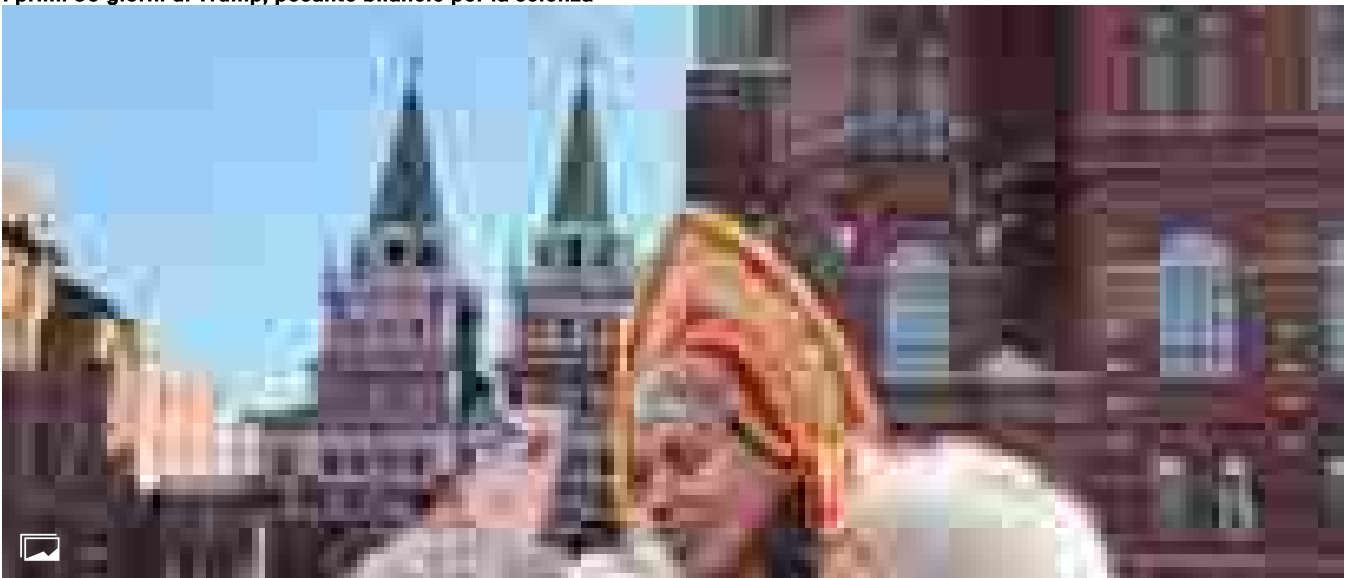
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



I primi 30 giorni di Trump, pesante bilancio per la scienza



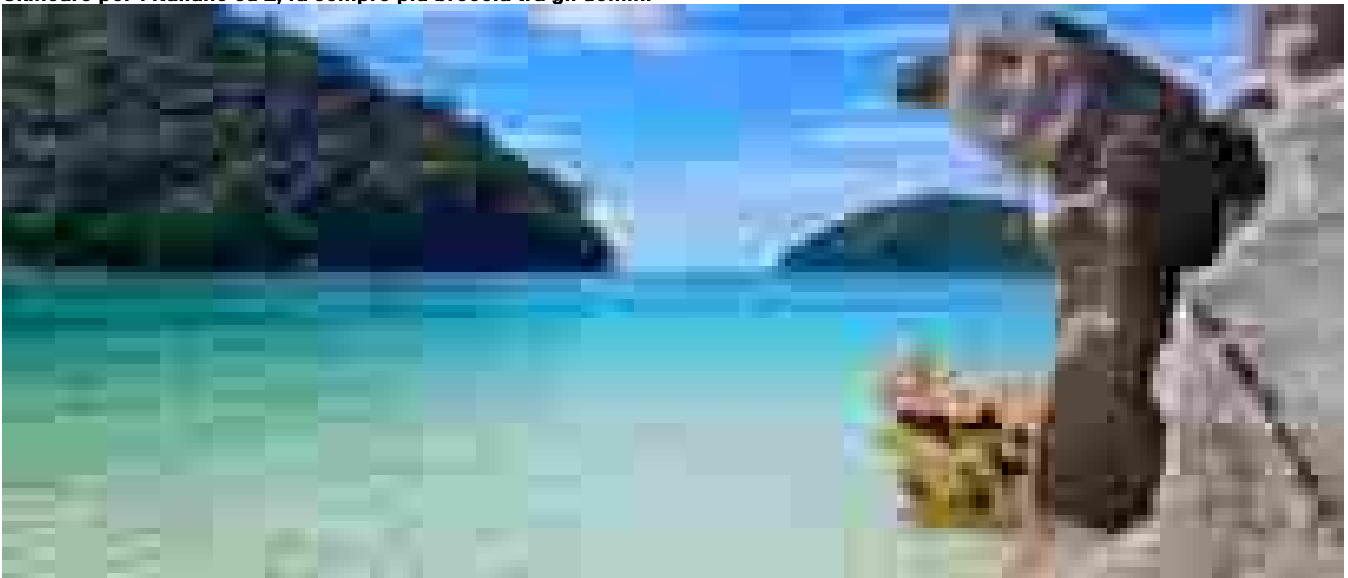
Il festival 'Moscow Maslenitsa' colora le vie della capitale russa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Skincare per 1 italiano su 2, fa sempre più breccia tra gli uomini



I viaggi lontani dalla folla, dalle Isole ai borghi, nei luoghi non toccati dall'overtourism



Bossoli di proiettili e frammenti di missili gioielli dalla guerra in Ucraina

Temi caldi Papa Ucraina Del mastro Medio Oriente sorteggi  
/ **MOTORI** / Mondo Motori

Naviga ::

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Città Motori (Anci), a Maranello focus sul futuro dell'automotive

E del turismo motoristico. Presenti 28 comuni

ROMA, 21 febbraio 2025, 17:13

Redazione ANSA



↑ Italian Motor Week dal 13 al 21 settembre - RIPRODUZIONE RISERVATA

**U**n'occasione preziosa per confrontarci sui temi rilevanti per la Rete e per il comparto: dalla promozione del Made in Italy dei motori all'organizzazione della terza edizione di Italian Motor Week dal 13 al 21 settembre; dall'iter della proposta di legge sul riconoscimento del turismo motoristico, che portiamo avanti con l'Intergruppo parlamentare 'Amici dei Motori', alla fase delicatissima dell'automotive italiano ed europeo, senza trascurare il tema della sicurezza e dei costi sociali dell'incidentalità stradale". Così Luigi Zironi, sindaco di Maranello e presidente Città dei Motori, sintetizza i punti salienti dell'Assemblea straordinaria della Rete Anci in corso a Maranello, nella lounge della Sim, azienda produttrice di simulatori di guida ad alta tecnologia.

A Maranello sono presenti 28 Comuni di tutta Italia sui 38 che compongono ad oggi la Rete del 'Made in Italy' motoristico.

Altri tre sono pronti ad aderire. Presente una delegazione di parlamentari dell'Intergruppo 'Amici dei Motori', presieduto dal deputato modenese Stefano Vaccari. Da parte sua Marco Stella, presidente del Gruppo componenti di **Anfia**, intervenendo in Assemblea ha affermato che il settore attende "dall'Europa un profondo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ripensamento del percorso che, senza ridurre l'ambizione green, renda però la transizione più giusta e sostenibile per l'industria e la società. Il 2025 sarà un anno critico per l'Italia dell'automotive - ha proseguito Stella - in particolare per il persistere della stagnazione dei volumi produttivi nel Paese e del mercato europeo. La filiera produttiva rimane in attesa di un piano industriale per il settore, che metta in campo con urgenza strumenti di politica industriale per potenziare la competitività della manifattura in Italia ed in Europa".

Ai lavori di Maranello è intervenuto il presidente dell'Intergruppo parlamentare 'Amici dei Motori', on. Stefano Vaccari, assieme all'on. Andrea Dara, componente dell'Ufficio di presidenza. "C'è bisogno di una solida ripartenza del comparto automotive - ha detto Vaccari - in termini produttivi, salvaguardando allo stesso tempo l'occupazione, per evitare derive disastrose per l'Italia dei motori, tassello di prestigio del Made in Italy nel mondo. Nel ripensare l'intero settore non si può prescindere da innovazione e ricerca, che si uniscono alla necessità - ha concluso il presidente dell'Intergruppo parlamentare - di valorizzare i luoghi e le tradizioni che raccontano la storia del nostro Paese. Le Città dei Motori debbono essere in prima fila nel sostenere una svolta non più rinviabile". L'Assemblea è stata anche un'opportunità per condividere con tutti i partecipanti le potenzialità del turismo motoristico e delle eccellenze di Maranello e del suo territorio. Dopo la visita alla Sim, una delegazione di sindaci dei Comuni soci guidata dal presidente Zironi è stata accolta nello stabilimento Ferrari, mentre un altro gruppo ha ammirato il Museo del Cavallino.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

17:23

Waltz, 'Zelensky firmerà a breve l'accordo sulle terre rare'

17:19

Ramy, carabinieri: 'Diffidammo testimone sul video dei soccorsi'

17:11

Borsa: Milano resiste (-0,4%), sprint di Campari, Mfe e Oiddata

17:13

Scholz e Zelensky hanno discusso di una 'pace giusta'

16:43

Verso il cdm martedì, si lavora per portare decreto bollette

Video >

16:33

Al via il bonus Zes per l'assunzione di over 35 al Sud



▶ **Lutte le news >**  
FI, Londra si tinge di rosso: svelata la Ferrari SF-25



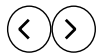
▶ **Sicurezza stradale:** i messaggi da Sanremo di Olly, Corsi e Brunori



▶ **Sportequipe 6 GT,** vestito sportivo per viaggi premium



▶ **Senza patente alla guida di un camion,** fugge contromano



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

21 febbraio 2025

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 16°C



# askanews

HOME 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 | FESTIVAL SANREMO 2025



CRONACA MOTORI

## A Maranello si discute di turismo motoristico e futuro automotive

Assemblea straordinaria rete Anci del 'Made in Italy' motoristico

FEB 21, 2025 Motori

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

178.026 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Milano, 21 feb. (askanews) – “Un’occasione preziosa per confrontarci sui temi rilevanti per la Rete e per il comparto: dalla promozione del Made in Italy dei motori all’organizzazione della terza edizione di Italian Motor Week dal 13 al 21 settembre; dall’iter della proposta di legge sul riconoscimento del turismo motoristico, che portiamo avanti con l’Intergruppo parlamentare ‘Amici dei Motori’, alla fase delicatissima dell’automotive italiano ed europeo, senza trascurare il tema della sicurezza e dei costi sociali dell’incidentalità stradale”. Così Luigi Zironi, sindaco di Maranello e presidente Città dei Motori, sintetizza i punti salienti dell’Assemblea straordinaria della Rete Anci in corso a Maranello, nella lounge della Sim, azienda produttrice di simulatori di guida ad alta tecnologia.

A Maranello sono presenti 28 Comuni di tutta Italia sui 38 che compongono ad oggi la Rete del ‘Made in Italy’ motoristico. Altri tre sono pronti ad aderire. Presente una delegazione di parlamentari dell’Intergruppo ‘Amici dei Motori’, presieduto dal deputato modenese Stefano Vaccari.

Da parte sua Marco Stella, presidente del Gruppo componenti di [Anfia](#), intervenendo in Assemblea ha affermato che il settore attende “dall’Europa un profondo ripensamento del percorso che, senza ridurre l’ambizione green, renda però la transizione più giusta e sostenibile per l’industria e la società. Il 2025 sarà un anno critico per l’Italia dell’automotive – ha proseguito Stella – in particolare per il persistere della stagnazione dei volumi produttivi nel Paese e del mercato europeo. La filiera produttiva rimane in attesa di un piano industriale per il settore, che metta in campo con urgenza strumenti di politica industriale per potenziare la competitività della manifattura in Italia ed in Europa”.

Ai lavori di Maranello è intervenuto il presidente dell’Intergruppo parlamentare ‘Amici dei Motori’, on. Stefano Vaccari, assieme all’on. Andrea Dara, componente dell’Ufficio di presidenza. “C’è bisogno di una solida ripartenza del comparto automotive – ha detto Vaccari – in termini produttivi, salvaguardando allo stesso tempo l’occupazione, per

evitare derive disastrose per l'Italia dei motori, tassello di prestigio del Made in Italy nel mondo. Nel ripensare l'intero settore non si può prescindere da innovazione e ricerca, che si uniscono alla necessità – ha concluso il presidente dell'Intergruppo parlamentare – di valorizzare i luoghi e le tradizioni che raccontano la storia del nostro Paese. Le Città dei Motori debbono essere in prima fila nel sostenere una svolta non più rinviabile”.

L'Assemblea è stata anche un'opportunità per condividere con tutti i partecipanti le potenzialità del turismo motoristico e delle eccellenze di Maranello e del suo territorio. Dopo la visita alla SIM, una delegazione di sindaci dei Comuni soci guidata dal presidente Zironi è stata accolta nello stabilimento Ferrari, mentre un altro gruppo ha ammirato il Museo del Cavallino. L'Assemblea dei soci CdM si chiuderà domani, sabato 22 febbraio, con una 'immersione' nella tradizione enogastronomica del territorio: appuntamento per tutti con la degustazione dell'aceto balsamico tradizionale di Modena.



**CRONACA VENETO**

**Da R.Veneto altri 12 mln a strutture an... autosufficienti**

FEB 21, 2025

**CAMPANIA CRONACA**

**Assenteismo polizia municipale a Vico Equense:**

FEB 21, 2025

**CRONACA VENETO**

**Pesca, Regione Veneto: via a vivificazio... del Po**

FEB 21, 2025

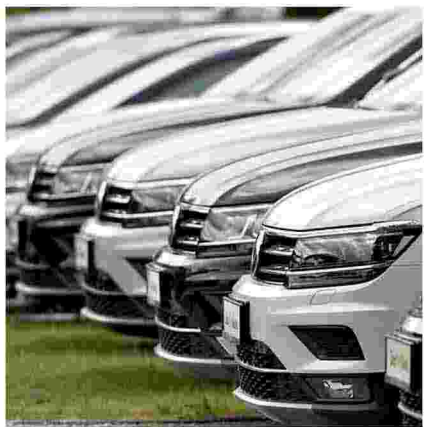
- |            |                    |                |                |               |                  |                |
|------------|--------------------|----------------|----------------|---------------|------------------|----------------|
| Home       | Salute e Benessere | Sistema        | Abruzzo        | 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         |
| Cultura    | Turismo            | PCM – Attività | Lazio          | Adige         | 2025             | Whistleblowing |
| Spettacolo | Motori             | di Governo     | Liguria        | Umbria        |                  | Pubblicità     |
| Videonews  | Moda               |                | Lombardia      | Valle d'Aosta |                  |                |
|            |                    |                | Marche         | Veneto        |                  |                |

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Lo speciale

## L'anno dell'auto inizia in frenata vendite in calo in tutte le province



Sono scomparsi altri 2500 veicoli. Abbondanti. Anche gennaio conferma la tendenza del mercato dell'auto: si soffre e si frena, tanto che - nel primo mese dell'anno - le immatricolazioni in Piemonte e Valle d'Aosta sono scese dalle 16.459 di gennaio 2024 a 13.945. Una curva discendente che prosegue ormai da parecchi mesi, a riprova di una domanda sempre più fiacca. Lo dicono i dati **Anfia** elaborati su base del ministero dei Trasporti.

● da pagina 7 a pagina 13

I DATI

# L'anno inizia in frenata

Vendite in calo in quasi tutte le province piemontesi, si salva solo il Vco  
Crescono ibride e elettriche, dimezzati i veicoli a diesel e benzina

di **Massimiliano Sciuolo** ● alle pagine 8 e 9

di **Massimiliano Sciuolo**

Sono scomparsi altri 2500 veicoli. Abbondanti. Anche il mese di gennaio conferma la tendenza del mercato dell'auto: si soffre e si frena, tanto che - nel primo mese dell'anno - le immatricolazioni in Piemonte e Valle d'Aosta sono scese dalle 16.459 di gennaio 2024 a 13.945. Una curva discendente che prosegue ormai da parecchi mesi, a riprova di una domanda sempre più fiacca, che finisce per immobilizzare anche la produzione (come hanno confermato i lunghi periodi di fermo anche alle Carrozzerie di Mirafiori). Lo dicono i dati **Anfia** elaborati su base del ministero dei Trasporti.

Tra le varie province piemontesi

non ci sono particolari segnali di vitalità, con la sola Verbania che sembra andare in controtendenza salendo da 274 vetture messe su strada un anno fa alle attuali 289. In tutte le altre aree geografiche, invece, i cali sono piuttosto diffusi. A cominciare proprio dalla provincia di Torino che scende addirittura sotto la soglia delle diecimila vetture.

L'inizio dell'anno, insomma, non si è rivelato un buon periodo per cambiare l'auto e in particolare, nel capoluogo della regione, si è passati dalle 11.556 vetture di gennaio 2024 alle 9512 del mese da poco concluso. Una situazione di impaccio che però è condivisa anche da altre province: per esempio Cuneo, che da 1306 immatricolazioni fatica a rimanere sopra quota mille, assestandosi a 1071. Quota mille che

## Vendite in calo l'anno dell'auto parte con il freno tirato

Segni negativi in tutte le province piemontesi, il Vco unica eccezione  
Crescono le ibride e le elettriche, dimezzati i veicoli a motore tradizionale

invece viene abbandonata in maniera anche piuttosto netta dalla provincia di Alessandria: si passa infatti, nel giro di dodici mesi, da 1031 vetture immatricolate a 876. Una quota che, in valore assoluto, si avvicina a quella fatta registrare dalla provincia di Novara che, però, scende da 852 a 818. In valore assoluto, insomma, limita i danni. Ma la diminuzione resta evidente.

Si muovono su quote più ridotte gli altri territori piemontesi, ma il trend non si modifica: Asti scende da 388 a 367 vetture immatricolate, mentre la provincia di Biella cala da 355 a 326. Giù anche la provincia di Vercelli, infine, che da 348 passa a 291 e finisce per appaiarsi a quella del Vco, sui gradini più bassi della graduatoria regionale. Curiosa invece l'inversione di tendenza

della Valle d'Aosta: nella piccola regione vicina al Piemonte, infatti, il dato appare in crescita, per quanto moderata. Si passa da un totale di 349 vetture immatricolate a gennaio 2024 alle attuali 395. Fosse una provincia piemontese, si sistemerebbe a metà classifica.

A livello di motorizzazione, tuttavia, qualcosa sembra muoversi nella direzione delle nuove tecnologie. Anche se con volumi decisamente differenti tra di loro, infatti, le due voci a bilancio che mostrano segnali di crescita sono le ibride e le elettriche. In particolare, le auto ibride sono salite da 6139 a 7211. Un vero balzo quello delle auto elettriche: dalle 178 del primo mese del 2024 sono salite a 424, dunque più che raddoppiando il risultato. Crescita confermata anche dalle auto plug in ready: da 229 sono diventate 268 le immatricolazioni, mentre completano il quadro le 2 vetture biodiesel che sono una novità, nel panorama delle quattro ruote piemontesi.

Sull'altro piatto della bilancia, invece, si confermano le difficoltà dei mezzi a motorizzazione tradizionale: le auto a benzina, infatti, sono scese da quota 5769 a 3266, mentre le diesel si muovono a quote ancora più basse, scendendo da 2409 immatricolazioni nel mese di gennaio 2024 alle 1166 del primo mese del 2025. Un dato che fa ancora più impressione se si mette a paragone con i mezzi alimentati a Gpl: pur in discesa, infatti, si è consumato il sorpasso, perché si è passati da 1383 a quota 1213. Quota zero, infine, per i mezzi a metano, ormai da diversi mesi condannati all'irrelevanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

**IL MERCATO DELL'AUTO A GENNAIO**  
Vetture immatricolate

■ Gennaio 2024 ■ Gennaio 2025

1 PIEMONTE	16.110	13.550
2 ALESSANDRIA	1.031	876
3 ASTI	388	367
4 BIELLA	355	326
5 CUNEO	1.306	1.071
6 NOVARA	852	818
7 TORINO	11.556	9.512
8 VERBANIA	274	289
9 VERCELLI	348	291
10 VALLE D'AOSTA	349	395

**LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA**

FIAT PANDA	3.106
Jeep JEEP AVENGER	727
OPEL CORSA	636
PEUGEOT 208	494
DACIA SANDERO	425
DACIA DUSTER	378
CITROEN C3	334
LANCIA YPSILON	300
ALFA ROMEO TONALE	231
PEUGEOT 2008	229

**LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA**

**1 TORINO**

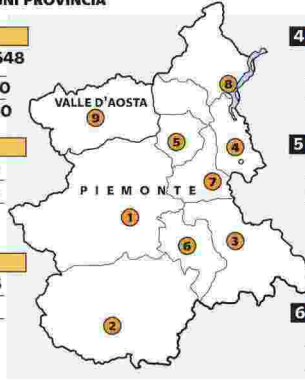
FIAT PANDA	2.648
OPEL CORSA	560
JEEP AVENGER	480

**2 CUNEO**

FIAT PANDA	98
JEEP AVENGER	64
DACIA DUSTER	53

**3 ALESSANDRIA**

FIAT PANDA	135
JEEP AVENGER	62
DACIA SANDERO	53



**4 NOVARA**

FIAT PANDA	60
PEUGEOT 208	45
DACIA SANDERO	35

**5 BIELLA**

FIAT PANDA	32
DACIA SANDERO	25
DACIA DUSTER	19

**6 ASTI**

FIAT PANDA	35
JEEP AVENGER	20
DACIA SANDERO	19

**7 VERCELLI**

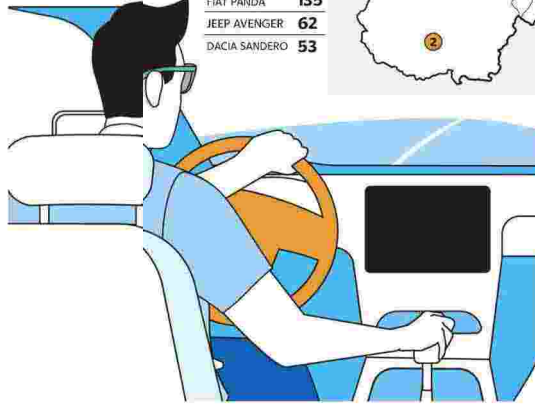
DACIA DUSTER	24
FIAT PANDA	22
DACIA SANDERO	20

**8 VERBANIA**

FIAT PANDA	62
DACIA SANDERO	16
DACIA DUSTER	10

**9 AOSTA**

PEUGEOT 208	48
JEEP AVENGER	47
MG MOTOR ZS	46



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

*Le tendenze*

## Le utilitarie fanno meglio dei suv

• a pagina 9

Scendono gli acquisti da parte di aziende e famiglie. La Panda si conferma regina, seguono Jeep Avenger e Opel Corsa

La ripartenza del noleggio. Ecco la novità che porta con sé il mese di gennaio 2025 tra le rilevazioni del ministero dei Trasporti rielaborate da Anfia. Delle tre voci di acquisto per le immatricolazioni, infatti, questa è l'unica a segnare una tendenza di aumento all'interno di una dinamica complessiva di calo (anche piuttosto accentuato). Da gennaio 2024 a quello appena concluso si è passati da 5279 immatricolazioni in Piemonte e valle d'Aosta a 5433. Di senso opposto, oltre all'andamento generale, anche quello degli acquisti da parte di privati e quello che vede in prima fila

*Le tendenze*

# Il noleggio fa da traino Utilitarie meglio dei suv

le società. Nel primo caso il calo si evidenzia passando da 7350 immatricolazioni a 6559. Ancora più netta la diminuzione nel secondo caso: la discesa passa da 3830 a 1953 vetture.

Analizzando l'andamento per segmenti, invece, appare più evidente come gli utenti si siano orientati verso mezzi di dimensioni più ridotte. Nel calo generalizzato sono le utilitarie a tenere botta: da 6738 a 6579 nel giro di un solo anno. Ma fanno decisamente peggio sia le auto di medie dimensioni (da 1236 a 867), sia - soprattutto - i cosiddetti Suv, che scendono da 8205 a 6108 vetture messe su strada. Cifre e pesi percentuali più ridotti per le altre tipologie, con i soli monovolume a mostrare qualche vivacità passando da 147 a 237 immatricolazioni in tutta la regione.

Se però si cerca la vera regina del mercato dell'auto in Piemonte e Valle d'Aosta, non si potrebbe che parlare di dittatura: su tutto il

panorama dei modelli si staglia in maniera inattaccabile la Panda, che ormai da mesi e mesi non perde il suo primato. Ma che in questo mese di gennaio sembra volerlo ribadire in maniera ancora più netta e orgogliosa: nel giro di 31 giorni, infatti, sono state immatricolate 3106 vetture di questo genere. Una cifra che assicura al mezzo storico della Fiat un primato nemmeno avvicicabile dalle altre due vetture sul podio: la Jeep Avenger (727 esemplari) e la Opel Corsa, che chiude a 636 esemplari.

Tutto il resto della top ten si muove a distanza ancora più netta: basti pensare che ai piedi del podio la Peugeot 208 non supera quota 500 (495, per l'esattezza), mentre la Dacia Sandero fa 425 e la Duster 378. Scorrono via via la Citroen C3, la Lancia Ypsilon e la Alfa Romeo Junior, mentre a chiudere la classifica delle dieci vetture più immatricolate c'è la Peugeot 2008, ferma a 229 esemplari. - **m.sci.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Le cifre**

**5.433**

**Auto in affitto**

A gennaio in Piemonte e Valle d'Aosta sono state immatricolate 5.433 auto da aziende di noleggio, unico dato in crescita. Calano i privati (6.559) e le società (1.953)

**6.579**

**Le utilitarie**

Rappresentano il segmento più venduto a gennaio. I suv si fermano a 6.108, le medie a 867



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

21 Febbraio 2025

Il magazine online per le piccole e medie imprese

IN PRIMO PIANO INFOIMPRESA TECNOLOGIA CRESCIMPRESA INNOVAZIONE INTERNAZIONALIZZAZIONE TECNOLOGIA

TRASFORMAZIONE DIGITALE

FLASH



## Intervista esclusiva con Philip Kotler e Gabriele Carboni

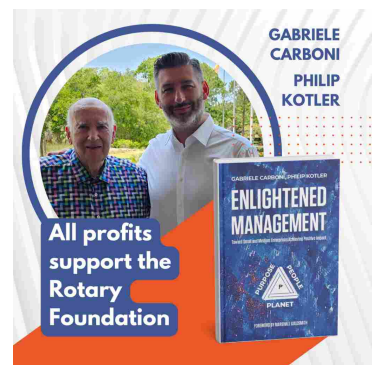
2 Mesi Ago

Home » INFOIMPRESA » Come l'Europa può riprendere il controllo del settore automobilistico?

INFOIMPRESA

# Come l'Europa può riprendere il controllo del settore automobilistico?

Redazione 9 Minuti Ago 0 10 Mins



- Nel 2024, le immatricolazioni hanno avuto una modesta crescita registrando +1,7% a livello globale, mentre, per il 2025 la crescita sarà pressoché simile con un +2%
- In Italia, nel quarto trimestre 2024 c'è stato un peggioramento sul fronte immatricolazioni che ha portato a una lieve contrazione dell'indicatore su base annua (-0,5% vs 2023).
- Il 2025 si prospetta altrettanto difficile, con il mese di gennaio che, sempre in Italia, ha già visto un calo delle immatricolazioni del -5,9%.

Allianz Trade, il leader mondiale dell'assicurazione del credito, ha pubblicato un'analisi approfondita sullo stato attuale dell'industria automobilistica globale e sulle sfide che l'Europa dovrà affrontare per riconquistare la sua posizione di leadership nel mercato.

**Prima un approfondimento sulla situazione italiana.** Il settore automotive, di fondamentale importanza per il nostro Paese – solo la componentistica vale oltre 60 miliardi di euro – similmente ad altri grandi produttori (come la Germania e la Francia) ha subito un **duro colpo**. Nel **dicembre 2024**, la produzione dell'industria automotive italiana secondo i dati ANFIA ha registrato un **calo significativo del 36,6%**, rispetto a dicembre 2023, con una **diminuzione complessiva del 22,7% nell'intero anno**. La **produzione di autovetture è scesa del 64,9% a dicembre** e

### Iscriviti alla newsletter

Email \*

Privacy policy \*

 Accetti i termini

Iscriviti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

del **42,8% nell'anno**, raggiungendo un totale di 310mila unità prodotte.

Il 2025 si prospetta altrettanto impegnativo, con il **mese di gennaio** che ha già visto un **calo delle immatricolazioni del 5,9%** rispetto allo stesso mese nel 2024. Le auto elettriche pure (BEV) e le ibride plug-in (PHEV) continuano a faticare nel guadagnare terreno, rappresentando rispettivamente solo il 5,0% e il 3,6% del mercato.

**Gianluigi Iacovino, Head of Credit Assessment Allianz Trade MMEA** (Paesi Mediterranei, Medio Oriente e Africa) ha commentato: *“Senza una strategia industriale unificata a livello europeo, sarà difficile affrontare le sfide del mercato globale e competere con la crescente leadership della Cina nel settore dei veicoli elettrici”.*

*“Nel 2024 – continua Iacovino – l'economia italiana ha rallentato, soprattutto nell'ultimo trimestre, registrando una crescita annua limitata allo 0,5%. Le previsioni per il PIL del 2025 indicano un lieve miglioramento, con un aumento stimato dello 0,8%. Tuttavia, il raggiungimento di questo obiettivo è minacciato da diversi rischi, in particolare dai dazi statunitensi, che potrebbero modificare le rotte commerciali. Ciò potrebbe tradursi in una riduzione dell'export italiano verso gli Stati Uniti e in una maggiore aggressività commerciale di alcuni paesi, come la Cina, verso l'Unione Europea”.*

In questo contesto di incertezza, si è già osservato un calo degli investimenti dell'1,2% nell'ultimo trimestre e un peggioramento del saldo con l'estero, con le esportazioni in diminuzione dello 0,9% e le importazioni in aumento dell'1,2%. Un altro aspetto preoccupante è l'incremento delle insolvenze aziendali, aumentate del 22% nel 2024, colpendo duramente i settori del commercio, manifatturiero e delle costruzioni. Questo aumento è attribuibile anche al crescente ricorso alla composizione negoziata, che ha registrato un incremento di oltre il 60% nel 2024.

### Nel 2024 il mercato globale in stallo

Il 2024 ha rappresentato un duro banco di prova per l'industria automobilistica globale. Dopo una crescita del +10% nel 2023, le immatricolazioni di veicoli hanno registrato un modesto +1,7% nel 2024, con una previsione di crescita globale di circa +2% per il 2025. Tuttavia, l'Europa rischia di restare indietro (+1,5%) rispetto alla Cina (+4%) e agli Stati Uniti (+2,5%), anche a causa del protezionismo, in particolare in Germania.

L'adozione dei veicoli elettrici (EV) sta trainando il **mercato cinese**, con vendite in crescita del **+40%** nel 2024 e un netto calo delle vendite di veicoli con motore a combustione interna (-17%). In **Europa**, invece, **le vendite di EV sono diminuite**, rendendola l'unico grande mercato a registrare una contrazione in questo segmento. Solo il comparto degli ibridi ha mostrato segnali di vitalità (+20% nel 2024), anche se a beneficio dei produttori asiatici.

### Anche l'industria tedesca in crisi

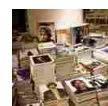
All'interno di un contesto estremamente instabile c'è poi il **caso della Germania**, colonna portante del settore automobilistico europeo, che sta affrontando una grave crisi di sovrapproduzione e margini in calo. La domanda di veicoli tradizionali è in diminuzione ma la produzione resta elevata, generando costi di inventario e vedendo grandi impianti sottoutilizzati. Senza interventi decisi, il 2025 potrebbe portare a chiusure di stabilimenti e a una contrazione delle supply chain.

### Tre ostacoli strutturali per il settore europeo

- Innovazione mancata nell'elettrificazione:** I produttori europei hanno investito meno della metà rispetto ai concorrenti cinesi in ricerca e sviluppo, con una spesa media del 6% dei ricavi, rendendo i veicoli europei meno competitivi e più costosi (15-30% in più rispetto ai modelli cinesi).
- Dipendenza dalla Cina:** La Cina domina il mercato delle batterie, fornendo circa due terzi della produzione globale e aumentando la sua quota di mercato in Europa (7-8% nel 2024). Una guerra commerciale con la Cina aggraverebbe ulteriormente il declino delle quote di mercato europee in Asia.
- Disallineamento tra ambizioni politiche e realtà di mercato:** Le nuove normative europee sul CO2 rischiano di penalizzare il settore con multe superiori ai 10 miliardi di euro, mentre l'alto costo dell'elettricità rende l'utilizzo di EV meno conveniente rispetto ai veicoli tradizionali.



## Il Giornale



[La pubblicità sul nostro giornale](#)  
Leggi tutto



[Entra nella redazione](#)  
Leggi tutto



[Dalle aziende](#)  
Leggi tutto

## Industria 4.0



## Il Giornale

- ▶ [Chi siamo](#)
- ▶ [I nostri collaboratori](#)
- ▶ [Contatti](#)
- ▶ [Pubblicità](#)

## Un piano in 10 punti per rilanciare l'auto in Europa

Gli esperti suggeriscono una **roadmap** per rafforzare la competitività europea, ispirata a modelli di successo come la politica industriale cinese, l'approccio equilibrato della Norvegia e la strategia tecnologica di Tesla. Per i leader del settore le azioni potrebbero consistere nel ridurre la gamma di modelli a 5-6, concentrandosi su versioni ibride ed elettriche, nell'investire nella verticalizzazione della filiera e in soluzioni di ricarica personalizzate, nell'aumentare il capitale investito in tecnologia, ricerca e sviluppo fino al 10% dei ricavi, nell'esplorare nuovi mercati emergenti come India, Vietnam e Sud America e, infine, nel favorire *joint venture* e progetti collaborativi per ridurre i costi e accelerare l'innovazione. Per i *policymaker* le azioni potrebbero consistere nell'applicare tariffe del 40-50% per veicoli con componenti non europei che entrano nel mercato comune, nell'offrire incentivi fiscali alle *joint venture* con partner non europei per la produzione in Europa, nel finanziare infrastrutture di ricarica. Gli investimenti necessari ammonterebbero a 200-300 miliardi di euro, a seconda delle misure da mettere in campo, come un sistema di incentivi per i consumatori su EV sotto i 45.000 euro che abbiano almeno il 75% di componenti europei.

« Previous:

[Brindisi: al via nuova Call for Innovation per startup e spinoff](#)

### LASCIA UN COMMENTO

Devi essere [connesso](#) per inviare un commento.

Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. [Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.](#)

### Related News

#### Brindisi: al via nuova Call for Innovation per startup e spinoff



Redazione 19 Minuti Ago 0

#### STUDI CONFARTIGIANATO – Germania gigante addormentato d'Europa. Nel 2024 persi 10 milioni € al giorno di vendite del made in Italy



Redazione 23 Ore Ago 0

#### Congiuntura Confcommercio: manca spinta consumi, crescita 2025 va costruita da zero



Redazione 2 Giorni Ago 0

#### Giovani imprenditori in ritirata: in 10 anni, 153mila attività in meno (-24%)



Redazione 3 Giorni Ago 0

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



- HOME
- CRONACA
- ATTUALITÀ
- TURISMO
- CULTURA
- EVENTI
- SPORT
- ITINERARI ED AGROALIMENTARE
- CONTATTI



Tradizione e Agroalimentare di qualità Made in Italy



Seguilo su Facebook, Instagram e [www.girovagandoitalia.com](http://www.girovagandoitalia.com)  
 Publiteam Tel. +39 353 4114438 - Whatsapp +39 329 1750151  
[publiteam.1@libero.it](mailto:publiteam.1@libero.it)

**nicodemo**  
arredamenti



Via La Martella 174 - Matera +39 0835 334506  
[info@costruzionindustriale.com](mailto:info@costruzionindustriale.com)

BASILICATA POLITICA

## Cluster Lucano Automotive, Braia riconfermato Presidente

21/02/2025 REDAZIONE

Visite Articolo: 37

L'Assemblea dei soci del Cluster Lucano dell'Automotive - Fabbrica Intelligente ha confermato Antonio Braia alla guida del Cluster per il triennio 2025 - 2027. Braia, presidente del gruppo Brecav, è presidente vicario di Confindustria Basilicata e componente del Consiglio Direttivo del Cluster Nazionale Fabbrica Intelligente.

Oltre all'elezione del presidente, nel corso della riunione si è proceduto al rinnovo del Consiglio Direttivo e del Comitato Tecnico Scientifico.

"Esprimo un sincero ringraziamento ai soci per l'importante lavoro di squadra realizzato in questi anni - ha commentato il Presidente Braia - E' stata una grande esperienza per tutti poter mettere a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

valore la trasversalità e le diversità di competenze presenti all'interno del nostro Cluster, portando al centro della nostra azione il confronto, la conoscenza e il trasferimento di quanto di buono le nostre aziende fanno quotidianamente, sia all'interno che all'esterno nell'area ricerca e sviluppo. Questo percorso ha creato fiducia, così da avviare insieme anche ai Centri di Ricerca e all'Università della Basilicata, una serie di importanti progettualità per la crescita delle aziende e del territorio, grazie all'acquisizione di una mentalità orientata all'innovazione, investendo sempre più in internazionalizzazione, ricerca e sviluppo, così da essere riconosciuti dai mercati nazionali e internazionali".

Anche il rinnovo del Consiglio Direttivo del Cluster è avvenuto all'insegna della continuità e, oltre al presidente Braia, sarà composto da: Raffaele De Rosa (Atlas Scarl), Mariano Negri (Cmd SpA), Mario Zagaria (Com scpa), Filippo Ragazzo (Consorzio Train), Domenico Lorusso (Daken SpA), Angelo Donvito (Digimat Srl), Piero De Fazio (Enea), Stefania D'Adamo (Ht&I Srl), Vincenzo Di Miscio (Plasticform Srl), Luigi Montano (Sit Srl), Rocco Mozzillo (Unibas), Francesco Iantorno (Inelectric srl).

Il Comitato Tecnico Scientifico che rappresenta il grande laboratorio strategico del Cluster, sarà composto dal coordinatore Piero De Fazio (Enea) e da Angelo Raffaele Braia (Brecav Srl), Stefano Capobianco (Centro Ricerche Fiat S.C.p.A.), Antonio Sordetti (Cmd SpA), Paola D'Antonio (Unibas), Antonio Santagata (Cnr), Gianfranco Spalluto (Coing Soc. Coop. A r.l.), Luca Corrado (Daken Spa), Angelo Donvito (Digimat Srl), Vincenzo Antenori (Feba srl), Giovanni Ignomirelli (Istituto Pilota Srl), Giuseppe Lorusso - (Lokhen SpA), Umberto Brindisi (Sintesi Srl), Francesco Zirpoli (Stm Industriale SpA), Elena Pierro (Unibas), Gianpiero Ricciardi (Luxant Srl), Donato Carriero (Asd Sas), Giovanni Patrone (Patrone e Mongiello spa).

"Fondamentale sarà - ha concluso Braia - rafforzare ulteriormente la nostra presenza nel Cluster Tecnologico Nazionale "Fabbrica Intelligente" e il rapporto con ANFIA che ci permetterà di confrontarci con ulteriori esperienze vissute sul territorio nazionale ed internazionale, intercettando e valorizzando le tante opportunità che il mercato offre. Anche grazie agli strumenti attivati dalla Regione Basilicata e ai fondi nazionali ed europei potremo dare continuità e ulteriormente rafforzare nuove progettualità e attività orientate al mondo dell'innovazione".

Guardia di Finanza di Foggia nelle scuole per promuovere la legalità economica

La nota della ministra Santanchè sulla Giornata Internazionale della guida turistica

Potrebbe anche interessarti



Regione Puglia, procedure snelle e rapide per i ristoranti

**La nostra energia per lo sviluppo del Sud**

TotalEnergies

**MAZZIA S.R.L.**

Via S. M. delle Grazie n. 23/B  
85030 TERRANOVA DI POLLINO (PZ)  
C.F. P. I.V.A. N°01744540764  
TEL. 0973/93509 FAX. 0973/93509  
E-MAIL [mazzia@libero.it](mailto:mazzia@libero.it)  
PEC. [mazzia@pec.it](mailto:mazzia@pec.it)

**GT CARTA**  
di Carmine Carpentieri

Vendita all'ingrosso di attrezzature alberghiere, plastica e carta, detergenza professionale.

Contrada San Francesco, snc - 75100 MATERA  
Tel. 0835.1854748 - Call. 329.6624967 • 348.2137184  
C.F. CRPCMNB9T31F052P • P.I. 01304170770  
[www.ristocarta.com](http://www.ristocarta.com) • [gtcarta@hotmail.com](mailto:gtcarta@hotmail.com)

**NUZZACI STRADE S.R.L.**

Via Le Martelle, 96 - MATERA - Tel. 0835 261624 Fax 0835 261784  
[www.nuzzacistrade.it](http://www.nuzzacistrade.it) • e-mail: [info@nuzzacistrade.it](mailto:info@nuzzacistrade.it)

**Basilicata**  
Eccellenze Agroalimentari

**BM TECHNOLOGY**  
impossibile *is nothing*

VIA TORRACA, 33 • VIA CONVERSI, 54  
MATERA - TEL. 0835 404963

INFO@BMMATERA.IT - WWW.BMMATERA.IT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



21/02/2025 **TERRITORIO**

## Torino – Crisi dell’automotive e ricadute sull’indotto in Piemonte: Paglia (Confindustria): “Servono interventi urgenti”

CONDIVIDI

**P**resso la Sala Auditorium della Città Metropolitana di Torino, **si è svolto l’incontro intitolato “La crisi dell’industria automobilistica e le sue conseguenze per l’indotto nel territorio piemontese”.**

All’evento ha preso parte **Patrizia Paglia**, rappresentante di Confindustria Piemonte, in qualità di Delegata per il settore Automotive e membro del Consiglio di Presidenza **dell’ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

L’industria automobilistica rappresenta un settore chiave per l’economia italiana, con oltre 270.000 lavoratori impiegati e un valore della filiera che incide per il 5,6% del PIL nazionale. Tuttavia, il comparto sta attraversando una fase critica: mentre in Italia vengono immatricolati circa 1,5 milioni di veicoli all’anno, la produzione interna si ferma a 540.000 unità, segnalando un significativo squilibrio che rende necessaria un’azione immediata.

**Secondo Patrizia Paglia**, il Piemonte possiede il know-how e una visione strategica adeguata per affrontare le profonde trasformazioni che stanno investendo il settore. Tuttavia, per garantire un futuro competitivo e sostenibile alla filiera dell’automotive, è fondamentale mettere in campo strategie condivise e iniziative concrete.

“Condividiamo l’intervento di Patrizia Paglia, Vice Presidente di Confindustria Canavese – è la nota di Confindustria Canavese – ” effettuato anche in rappresentanza dell’area canavesana, con l’analisi sulle difficoltà ma anche la volontà di rilancio da parte delle imprese, in occasione della seduta aperta del Consiglio regionale del Piemonte dedicata al settore dell’automotive in Piemonte e ricadute sull’indotto del territorio”.

**TERRITORIO**

Treni, revocato lo sciopero nel week end. La circolazione sarà regolare? Le ultime news

## Il mercato

# Auto, Brescia apre il 2025 con le elettriche in ripresa

• A gennaio sono quasi triplicate le immatricolazioni di questo tipo di vetture. In totale l'anno parte con un -4% tendenziale

**BRESCIA** Il mercato dell'auto targato Brescia inizia il nuovo anno con il freno a mano tirato. Il primo mese del 2025 segna un calo rispetto a gennaio 2024, confermando le difficoltà del comparto: se un anno prima in provincia erano state immatricolate 2.571 vetture, nel primo mese di quest'anno il numero, rilevato dalla banca dati del Portale dell'automobilista, è sceso a 2.467, con un calo percentuale del 4%. Un dinamica che riflette anche l'andamento registrato a livello nazionale. I dati pubblicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e rielaborati da **Anfia**, indicano che in avvio di 2025 il mercato italiano dell'automobile ha totalizzato 133.692 immatricolazioni, in ribasso del 5,9% sullo stesso periodo del 2024, che aveva chiuso a 142.010 unità.

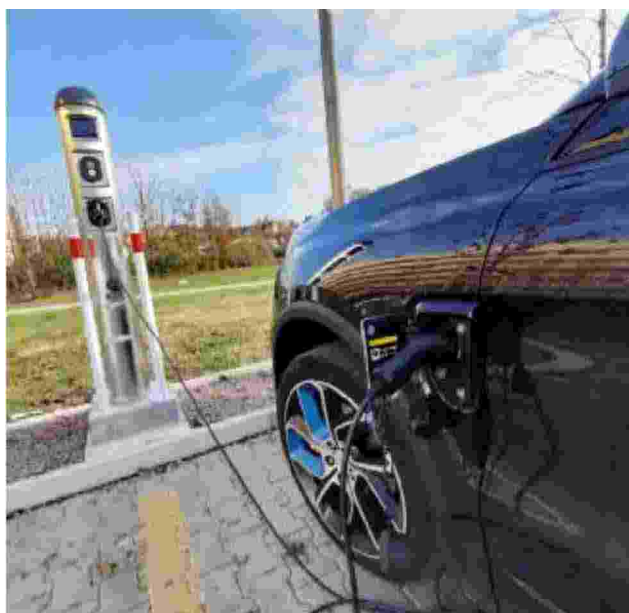
«È evidente che le politiche europee continuano ad impattare la nostra realtà nazionale, caratterizzata da un contesto interno debole - ricordiamo che l'anno appena trascorso nel Paese si è chiuso con -0,5% sul 2023 e -18,7% sul 2019 - e una filiera produttiva in difficoltà - sottolinea Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** -. Elementi che rimarcano la necessità di adottare un piano europeo di guida razionale verso gli obiettivi del 2035, come discusso anche in occasione del Dialogo strategico sul futuro dell'industria automotive europea avviato

lo scorso 30 gennaio dalla Presidente della Commissione Ue».

Guardando al dettaglio per la provincia di Brescia - che nel complesso ha archiviato lo scorso esercizio con immatricolazioni in crescita del 6% sul 2023 -, in base ai numeri del Portale dell'automobilista, a soffrire sono soprattutto le auto alimentate a gasolio, che scendono da 258 immatricolazioni di gennaio 2024 alle 197 di quest'anno (-23,6%), e quelle a benzina, con un calo da 919 a 693 unità, con una flessione che sfiora il -25%. Restano stabili le vendite di auto a benzina/gpl (335 contro 334), mentre salgono le ibride: dai 1.003 esemplari immatricolati nel primo mese dell'anno scorso (di cui 881 benzina+elettrico e 122 diesel+elettrico) si è passati ai 1.088 di quest'anno (936 più 152), con un salto dell'8,4%. Ancora meglio fanno le elettriche, che quasi triplicano le vendite rispetto a gennaio 2024, da 53 a 154.

## Gli altri dati

Il mercato dell'usato, invece, segue una direzione opposta rispetto a quella imboccata dal nuovo: come emerge dalla recente edizione di «Auto-Trend», l'analisi statistica sulle tendenze del mercato auto in Italia realizzata da Aci, a gennaio 2025 i passaggi di proprietà in provincia (al netto delle minivolture, vale a dire la registrazione al Pra di un passaggio di proprietà di un veicolo a favore di un concessionario, ai fini della rivendita a terzi) sono stati 6.191, 316 in più a confronto con i 5.875 di dodici mesi prima (+5,3%). In aumento anche le radiazioni, in misura decisamente più consistente, passando da 1.787 a 2.069, con un +15,7% tendenziale. **Ma.Vent.**



Nel Bresciano il 2025 si apre in crescita per le auto elettriche



## L'ELEZIONE

## Cluster Lucano Automotive: Braia confermato Presidente

**L'**Assemblea dei soci del Cluster Lucano dell'Automotive - Fabbrica Intelligente ha confermato Antonio Braia alla guida del Cluster per il triennio 2025 - 2027. Braia, presidente del gruppo Brecav, è presidente vicario di Confindustria Basilicata e componente del Consiglio Direttivo del Cluster Nazionale Fabbrica Intelligente. Oltre all'elezione del presidente, nel corso della riunione (...)

■ continua a pagina 4 |

Il presidente vicario di Confindustria Basilicata resta alla guida anche per il triennio 2025-2027: rinnovato all'insegna della continuità anche il Consiglio direttivo

# Braia riconfermato presidente del Cluster Lucano Automotive



**L'**Assemblea dei soci del Cluster Lucano dell'Automotive-Fabbrica Intelligente ha confermato Antonio Braia alla guida del Cluster per il triennio 2025 - 2027.

Braia, presidente del gruppo Brecav, è presidente vicario di Confindustria Basilicata e componente

del Consiglio Direttivo del Cluster Nazionale Fabbrica Intelligente.

Oltre all'elezione del presidente, nel corso della riunione si è proceduto al rinnovo del Consiglio Direttivo e del Comitato Tecnico Scientifico.

«Esprimo un sincero ringraziamento ai soci per l'importante lavoro di squadra realizzato in questi anni - ha commentato il Presidente Braia -. È stata una grande esperienza per tutti poter mettere a valore la trasversalità e le diversità di competenze presenti all'interno del nostro Cluster, portando al centro della nostra azione il confronto, la conoscenza e il trasferimento di quanto di buono le nostre aziende fanno quotidiana-

mente, sia all'interno che all'esterno nell'area ricerca e sviluppo. Questo percorso ha creato fiducia, così da avviare insieme anche ai Centri di Ricerca e all'Università della Basilicata, una serie di importanti progettualità per la crescita delle aziende e del territorio, grazie all'acquisizione di una mentalità orientata all'innovazione, investendo sempre più in internazionalizzazione, ricerca e sviluppo, così da essere riconosciuti dai mercati nazionali e internazionali».

Anche il rinnovo del Consiglio Direttivo del Cluster è avvenuto all'insegna della continuità e, oltre al presidente Braia, sarà composto da: Raffaele De Rosa (Atlas Scarl), Ma-

riano Negri (Cmd SpA), Mario Zagaria (Comscpa), Filippo Ragazzo (Consorzio Train), Domenico Lorusso (Daken SpA), Angelo Donvito (Digimat Srl), Piero De Fazio (Enea), Stefania D'Adamo (Ht&I Srl), Vincenzo Di Miscio (Plasticform Srl), Luigi Montano (Sit Srl), Rocco Mizzillo (Unibas), Francesco Iantorno (Inelectric srl). Il Comitato Tecnico Scientifico che rappresenta il grande laboratorio strategico del Cluster, sarà composto dal coordinatore Piero De Fazio (Enea) e da Angelo Raffaele Braia (Brecav Srl), Stefano

giello SpA). «Fondamentale sarà - ha concluso Braia - rafforzare ulteriormente la nostra presenza nel Cluster Tecnologico Nazionale "Fabbrica Intelligente" e il rapporto con Anfia che ci permetterà di confrontarci con ulteriori esperienze vissute sul territorio nazionale ed internazionale, intercettando e valorizzando le tante opportunità che il mercato offre. Anche grazie agli strumenti attivati dalla Regione Basilicata e ai fondi nazionali ed europei potremo dare continuità e ulteriormente rafforzare nuove progettualità e attività orientate al mondo dell'innovazione».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## LE NOMINE

# Cluster automotive Braia riconfermato presidente

Durante l'assemblea, tenutasi l'altro giorno, è stato anche eletto il comitato direttivo e quello scientifico

POTENZA

L'Assemblea dei soci del Cluster Lucano dell'Automotive – Fabbrica Intelligente ha confermato Antonio Braia alla guida del Cluster per il triennio 2025 – 2027. Braia, presidente del gruppo Brecav, è presidente vicario di Confindustria Basilicata e componente del Consiglio Direttivo del Cluster Nazionale Fabbrica Intelligente. Oltre all'elezione del presidente, si è proceduto al rinnovo del Consiglio Direttivo e del Comitato Tecnico Scientifico. Anche il rinnovo del Consiglio Direttivo del Cluster è avvenuto all'insegna della continuità e, oltre al presidente Braia, sarà composto da: Raffaele De Rosa (Atlas Scarl), Mariano Neri (Cmd SpA), Mario Zagaria (Com scpa), Filippo Raggio (Consorzio Train), Domenico Lorusso (Daken SpA), Angelo Donvito (Digimat Srl), Piero De Fazio (Enea), Stefania D'Adamo (Ht&l Srl), Vincenzo Di Misco (Plasticform Srl), Luigi

Montano (Sit Srl), Rocco Mozzillo (Unibas), Francesco Iantorno (Inelectric).

## Gli eletti

Il Comitato Tecnico Scientifico che rappresenta il grande laboratorio strategico del Cluster, sarà composto dal coordinatore Piero De Fazio (Enea) e da Angelo Raffaele Braia (Brecav Srl), Stefano Capobianco (Centro Ricerche Fiat S.C.p.A.), Antonio Sordetti (Cmd SpA), Paola D'Antonio (Unibas), Antonio Santagata (Cnr), Gianfranco Spalluto (Coing Soc. Coop. A r.l.), Luca Corrado (Daken Spa), Angelo Donvito (Digimat Srl), Vincenzo Antenori (Feba srl), Giovanni Ignomirelli (Istituto Pilota Srl, Giuseppe Lorusso – (Lokhen SpA), Umberto Brindisi (Sintesi Srl), Francesco Zirpoli (Stm Industriale SpA), Elena Piero (Unibas), Gianpiero Ricciardi (Luxant Srl), Donato Carriero (Asd Sas), Giovanni Patrone (Patrone e Mongiello spa). «Fondamentale sarà – ha concluso Braia – rafforzare la nostra presenza nel Cluster Tecnologico Nazionale “Fabbrica Intelligente” e il rapporto con ANFIA che ci permetterà di confrontarci con ulteriori esperienze vissute, intercettando le tante opportunità».





# «L'Europa ritrovi l'orgoglio» «No alle sanzioni sulle auto»

**Transizione.** Vavassori (Anfia): subito un piano di rinnovo del parco mezzi De Meo (Renault): non solo elettrico. Fim, Fiom, Uilm: rinnovare il contratto

**FRANCESCA BELOTTI**

Verrebbe quasi da dire che si stava meglio quando si stava peggio. Perché «cento anni fa un operaio della Ford si poteva permettere una Ford T, mentre oggi uno dei miei operai non si può comprare neanche una Dacia». Da dietro la scrivania del suo ufficio parigino, in collegamento video per l'evento al Kilometro Rosso, l'amministratore delegato di Renault, Luca De Meo, ammette che la perdita di potere d'acquisto del ceto medio - quello, per intenderci, che avrebbe la disponibilità economica per sostenere il settore dell'auto - è un problema. Epperò - ma non è certo «colpa» della casa francese - il rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici nostrani è al palo, come hanno ricordato anche i tre segretari generali di Fim (Ferdinando Uliano), Fiom (Michele De Palma) e Uilm (Rocco Palombella), intervenuti alla tavola rotonda «Automotive, gestire la transizione».

Ma più che la transizione, il problema sembra essere la transazione: «C'è una questione salariale: ma chi le acquista le auto? - si interroga Palombella della Uilm -. Mancano i soldi per comprarle». Il sindacalista tarantino dipinge un quadro desolato di «un Paese dove il sistema industriale è completamente distrutto», afflitto dalle «grandi crisi che comprendono la siderurgia, gli elettrodomestici, l'automotive, settori che trainano l'economia italiana e i posti di lavoro».

## Ricette per ripartire

La bacchetta magica non esiste, ma si potrebbe cominciare con «un piano decennale immediato di rinnovo del parco auto in Europa», come propone il pre-

sidente di Anfia (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica), Roberto Vavassori. Certo, il Vecchio Continente non è che stia attraversando uno dei suoi momenti migliori, ma del resto «nel nostro settore il 95% delle regole sono europee e dettano l'occupazione o la disoccupazione, gli investimenti o i disinvestimenti», sottolinea Vavassori. E la capacità produttiva non è sfruttata appieno: «In Europa - prosegue il presidente di Anfia - abbiamo un'industria che deve produrre almeno 19 milioni di veicoli, con i relativi componenti che rappresentano l'80% del valore. Se ne stanno producendo e vendendo 16,5 milioni, con un gap del 20% rispetto al pre Covid». Tutto questo mentre «la Cina - in quattro anni - è passata dall'esportare un milione di veicoli a cinque, diventando il primo esportatore mondiale».

Ecco perché sarebbe bene che «l'Europa ritrovasse un senso di orgoglio del dove vuole andare rispetto a essere schiacciata tra due grandi blocchi - America e Cina - che stanno facendo politiche industriali come mai si è visto nella storia», afferma il vicepresidente dell'Emilia Romagna, Vincenzo Colla. C'è un problema grande come una casa che si chiama energia: «Noi non possiamo essere competitivi con questi costi energetici». Un assunto che trova d'accordo De Palma (Fiom): «Senza l'autonomia e l'indipendenza energetica e un prezzo comune dell'energia in Europa, la competizione tra i singoli Paesi europei rischia di diventare il punto su cui si rompe l'Ue». Il tema è anche sindacale, perché «per noi la questione industriale non è disgiungi-

bile da quella occupazionale». È Uliano (Fim) a evidenziare che «un altro aspetto importante è la valorizzazione dei lavoratori attraverso i rinnovi contrattuali e la contrattazione aziendale: noi stiamo facendo iniziative di sciopero ("avete visto tutti le bandiere qui fuori", dice rivolgendosi alla platea), perché avendo fatto responsabilmente un accordo con Federmeccanica per portare all'attenzione del governo il tema dell'auto con l'obiettivo di salvare il settore, dall'altra parte ci aspettiamo coesione sul rinnovo contrattuale».

## Investimenti pubblico-privati

È Vinicio Peluffo (Pd) della commissione parlamentare Attività produttive, a ricordare «la necessità di fare investimenti di politica industriale, innanzitutto a livello europeo e poi nazionale».

«Non dimentichiamoci che quella che oggi lodiamo come la Motor Valley, anni fa era una terra abbastanza disastrosa e questo dimostra che politica e innovazione devono lavorare insieme per promuovere il rilancio», dice ancora Vavassori. Che lancia l'idea di «un fondo europeo con capitali soprattutto privati: 100 miliardi per l'energia, altri 100 per l'intelligenza artificiale, 100 per il quantum computing e 100 per iniziare ad avere data center europei, perché è una follia che le nostre aziende debbano affidarsi all'hypertech americano per mettere al sicuro i dati».

Tornando alla transizione, siamo sicuri che sia una buona strategia scommettere in toto sull'elettrico? «Nel 70% dei casi un'auto elettrica ha un impatto positivo sull'ambiente, quindi vale la pena continuare a inve-

stire su questa tecnologia, soprattutto per quanto riguarda la mobilità urbana e i veicoli commerciali - sostiene l'a.d. di Renault, De Meo -. Questo non vuol dire che si debba puntare tutto su un numero o un colore».

## «Incentivi alle imprese»

Intervenendo a un altro panel, il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, bolla come «una follia» le sanzioni sull'auto. Il leader degli industriali chiede piuttosto incentivi per le imprese: «Non sono contrario all'auto elettrica - spiega -. Il tema non è l'endotermico sì o no». Ma «togliamo la follia pura delle sanzioni e diamo gli incentivi che servono».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Giorgio Gori dialoga con l'amministratore delegato di Renault, Luca De Meo, in collegamento da Parigi



Da sinistra i sindacalisti Uliano (Fim), Palombella (Uilm) e De Palma (Fiom); Colla, Peluffo e Vavassori (Anfia)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Aziende che contano Contatti Podcast Feed Rss

f y t in

Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista  
 Mobility Innovation Tour  
 Vedi tutte le categorie v

Naviga per  
 marca v

Home ► **Gli autobus a idrogeno sono aumentati dell'82% nel 2024 in Europa: 387 immatricolazioni, 60 in Italia**

# Gli autobus a idrogeno sono aumentati dell'82% nel 2024 in Europa: 387 immatricolazioni, 60 in Italia

Le immatricolazioni di autobus a celle a combustibile in Europa sono cresciute dell'82% nel 2024, ma sono ancora inferiori al 5% del mercato degli autobus a zero emissioni (7.779 quelli elettrici targati) Sono 387 i FCEV immatricolati in tutta Europa nel 2024, con una crescita del +82% rispetto al 2023: Solaris ha raggiunto una quota [...]

24 Febbraio 2025 di Admin



**Le immatricolazioni di autobus a celle a combustibile in Europa sono cresciute dell'82% nel 2024, ma sono ancora inferiori al 5% del mercato degli autobus a zero**

## In primo piano

PODCAST / AUTOBUS  
 Weekly - Ascolta l'ultimo  
 episodio!

🕒 20 Febbraio 2025 📁 News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

emissioni (7.779 quelli elettrici targati)

Sono 387 i FCEV immatricolati in tutta Europa nel 2024, con una crescita del +82% rispetto al 2023: **Solaris ha raggiunto una quota di mercato del 65% grazie alle 245 unità consegnate lo scorso anno. Il mercato più importante? La Germania.**

Se consideriamo il mercato degli autobus a zero emissioni nel Vecchio Continente (considerando quindi anche gli autobus elettrici a batteria), **gli autobus a idrogeno coprono solo il 4,6 di tale mercato, mentre gli autobus BEV coprono il restante 95%.**

I dati provengono da enti statistici nazionali, elaborati da DVV e riportati dal media tedesco [omnibus.news](#).

## Mercato degli autobus a celle a combustibile in Europa 2024, Solaris davanti a tutti

Come anticipato, **Solaris ha superato in modo significativo i concorrenti Wrightbus (54 unità, 14% di quota di mercato) e Caetano (31 unità, 8,2% di quota di mercato).** Va notato che lo stesso Solaris, se si guarda all'immatricolato relativo agli autobus elettrici a batteria, ha subito un calo del 36,6% nelle immatricolazioni, passando da 725 unità nel 2023 ad appena 460 nel 2024.

### Potrebbe interessarti

Mercato autobus 2024 in Europa: elettrici a quota 7.779 unità (+22%)

🕒 19 Febbraio 2025 📁 Bus elettrici

**Secondo il rapporto, dal 2012 alla fine del 2024 sono stati immatricolati in tutta Europa 955 autobus a idrogeno sopra le 8 tonnellate.** L'analisi a lungo termine delle immatricolazioni di autobus a idrogeno negli ultimi 12 anni conferma ulteriormente la leadership di Solaris. Dal 2012, Solaris ha immatricolato 425 autobus a idrogeno di peso superiore a 8 tonnellate, conquistando una quota di mercato del 44,5%. Wrightbus segue con 151 unità (15,8%) e Van Hool, nonostante la dichiarazione di fallimento nel 2024, rimane al terzo posto con 141 unità (14,8%). Tra gli altri attori principali figurano Caetano (105 unità, 11%), Mercedes-Benz (40), Neso Bus (34) e Alexander Dennis (21).

**La Germania è in testa per dimensioni totali della flotta H2 con 429 unità** (44,9%), seguita da Polonia (81 unità) e Spagna (76 unità). Il Regno Unito, se considerato parte dell'Europa nell'analisi, si posizionerebbe al secondo posto con 140 unità (14,7%). Tra il 2012 e il 2024, tra gli altri mercati europei spiccano i Paesi Bassi (67 unità), **l'Italia** e la Francia (60 unità ciascuno). Una parentesi doverosa sul mercato tricolore: secondo **Anfia** gli hydrogen buses targati in Italia nel 2024 sarebbero 44, non 60.

I Paesi della Scandinavia hanno dimostrato un'adozione limitata, con la Norvegia che ha registrato 5 unità, la Danimarca 4 e la Svezia 2.

## Giachino: A Torino competenze uniche per costruire l'auto

Ora tutti uniti in Europa attorno alla proposta del governo italiano di modifica del green deal. Ci voleva Alfredo Altavilla, il manager italiano più vicino a Sergio Marchionne, per dire ai Torinesi, tramite il Corriere, che qui a Torino ci sono competenze uniche, ovviamente nella produzione di auto. Nel nostro Paese, e a Torino in particolare, c'è tutto per costruire un'auto come ripete giustamente l'Anfia. E l'auto è la filiera industriale più importante non solo per le migliaia di aziende dell'indotto che producono le parti dell'auto ma perché



attorno ci sono aziende di design, aziende meccaniche, agenzie pubblicitarie, fotografiche, tutti i servizi da quelli più complessi come le attività di ricerca. Un settore che vale 8% del PIL nazionale e che paga stipendi discreti, più alti di quelli del commercio e del turismo per intenderci. Non so come han reagito i torinesi che negli ultimi anni hanno assistito, senza dire nulla, sul calo progressivo delle produzioni a Mirafiori e alla vendita alla Peugeot della più grande azienda italiana, la capofila della filiera industriale più importante in Italia e in Europa quella dell'auto. Amministratori comunali, dirigenti sindacali e di associazioni, che pur non avendo mai amministrato una azienda che parlavano di togliersi dal giogo della grande azienda per lanciarsi nei territori del turismo, della cultura e del loisir senza mai fare i conti a fine anno dell'andamento del PIL cittadino. Molti di questi non li ho mai visti alle Assemblee della Direzione torinese di Banca d'Italia dove si certificava che Torino stava decrescendo. Incuranti degli avvertimenti dell'Arcivescovo di Torino che parlava delle due Torino, quella che sta bene che non si accorge della metà che sta male. Personaggi autorevoli cui veniva dato spazio per parlare della importanza dei grandi eventi anche se neanche nel 2006, l'anno delle Olimpiadi invernali, il PIL piemontese era riuscito a crescere più della media nazionale. Mentre la linea logica sarebbe stata quella di difendere il grande patrimonio industriale e competitivo della industria dell'auto con tutte le innovazioni del caso dall'auto elettrica al diesel di ultima generazione, l'euro 7 al quale è difficilissimo calcolare quanto inquinare e di puntare anche sul turismo ma anche sulle fiere e sul turismo d'affari, sulla cultura, sui nostri bellissimi Musei e battendosi per realizzare le infrastrutture europee necessarie. Invece la manifestazione per salvare la TAV l'ho dovuta organizzare io con la collaborazione delle madamin così come per i fondi dell'auto, che non figuravano nell'ultima finanziaria di Draghi, senza che nessun deputato o senatore piemontese se ne accorgesse, e che sono nati da una mia proposta raccolta da un ottimo deputato alessandrino, la terra di Rivera, l'on. Riccardo Molinari. Ora mi auguro che tutti i torinesi facciano il tifo per la proposta di modifica alla scellerata delibera del green deal presentata dal governo italiano che dovrebbe trovare il 5 di marzo una prima importante modifica nella proposta di Ursula Von der Leyen. Mino Giachino SITAV SILAVORO Leggi qui le ultime notizie: IL TORINESE Your email address will not be published.

Abbonati

Menu

Cerca

Repubblica Logo

Abbonati

Abbonati

Cerca articoli o argomenti

Ricerca su Repubblica

Menu di navigazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Contenuti per gli abbonati

- Tutte le offerte
- Sezioni
- Politica
- Economia
- Esteri
- Italia
- Cronaca
- Commenti
- Scuola
- Cultura
- Sport
- Spettacoli
- Serie TV
- Video
- Metropolis
- Rubriche
- Podcast
- Salute
- Green&Blue
- Italian Tech
- Moda e Beauty
- Il Gusto
- La Zampa
- Motori
- Design
- Vaticano
- Londra
- Viaggi
- Elezioni
- Mondo Solidale
- Repubblica@Scuola
- Edizioni Locali
- Roma
- Milano
- Bari
- Bologna
- Firenze
- Genova
- Napoli
- Palermo
- Torino
- Dirette Sportive
- Diretta Serie A
- Diretta Serie B
- Diretta Coppa Italia
- Diretta Champions League
- Diretta Europa League
- Diretta Formula 1
- Diretta Moto GP
- Inserti
- Affari&Finanza
- D
- Il Venerdì
- Robinson
- U
- Speciali
- Oncologia
- Salute Seno
- Giochi senza barriere
- Europa, Italia
- Repubblica dei cavalli
- Servizi e partner
- Annunci
- Aste
- Biblioteca
- Codici Sconto
- Consigli.it
- Edicola
- Giochi e scommesse
- Giochi online
- Ilmiolibro
- Joy.it
- Lavoro
- Meteo
- Necrologie
- Newsletter
- Oroscopo
- Preventivi auto
- Dizionari
- Dizionario di Italiano
- Dizionario di Inglese
- Dizionario dei sinonimi
- Codici Sconto
- Codice sconto Unisure

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Codice sconto Omneuro  
Codice sconto Zalando Privé  
Codice sconto Mediaworld  
Codice sconto ITA Airways  
Codice sconto Luisa Via Roma

Redazione  
Scriveteci  
Seguici su:

### Motori

### Motori

- Home
- Attualità
- Modelli
- The best
- Tecnologia&Ambiente
- E-bike
- 2Ruote
- Classic Cars
- Foto
- Dossier
- Offerte auto

adv



IL CASO

## Auto aziendali, stretta sulle termiche: l'aumento delle tasse colpirà gli stipendi di chi le usa

di Graziella Marino

*La norma sui fringe benefit contenuta nel Milleproroghe salva solo elettriche e ibride plug-in. Per l'Aniasa rischi per le flotte, che in Italia rappresentano il 42% delle immatricolazioni*

24 FEBBRAIO 2025 ALLE 19:24

3 MINUTI DI LETTURA

### Leggi anche

Ecco i marchi automobilistici che valgono di più al mondo nel 2025. Conferme e sorprese

Emissioni, a gennaio le case auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ROMA – Con l'approvazione definitiva della legge di conversione del decreto Milleproroghe e la bocciatura degli emendamenti che prevedevano il rinvio dell'entrata in vigore della norma che cambia il criterio di tassazione delle auto in fringe benefit, non solo l'auto aziendale rischia per molti di trasformarsi da beneficio in aggravio di stipendio, ma il mercato delle flotte aziendali, che rappresenta il 42% delle immatricolazioni totali, potrebbe subire pesanti contrazioni, con conseguente taglio per l'erario di 125 milioni di euro.

La riforma della tassazione sui fringe benefit, contenuta nella legge di conversione del Milleproroghe, inserisce dal primo gennaio 2025 nuovi coefficienti di calcolo della base imponibile per le auto aziendali ad uso promiscuo. Coefficienti che non saranno più basati sulle emissioni CO2 del veicolo ma sulla tipologia di alimentazione, con l'obiettivo di favorire l'inserimento nelle flotte di veicoli elettrici ed ibridi plug-in, disincentivando l'utilizzo di quelli con motore termico. In base a questa nuova formulazione, le auto elettriche vengono valorizzate con un coefficiente del 10% e le ibride plug-in del 20%, con un beneficio tra il 5 e il 10% rispetto alla normativa precedente, che prevedeva un coefficiente del 25% per la fascia di emissioni tra 0 e 60 g/km di CO2 emessa. Tutte le altre tipologie di alimentazione, indipendentemente dalle emissioni, vedranno invece applicato un coefficiente del 50%. Questo significa che ad essere penalizzati non saranno solo i veicoli diesel o benzina, ma anche i full hybrid, mild hybrid, bifuel e GPL, cioè tutti quelli con motore termico non ricaricabili, che corrispondono all'85% delle auto aziendali.

Le nuove regole non fanno neanche distinzione tra un'utilitaria e un'auto di lusso o una supercar, cosa che non accadeva fino al 2024, quando il coefficiente fiscale era del 30% per la fascia di emissioni 61-160 g/km, del 50% per le auto tra 161 e 190 g/km, fino a raggiungere il 60% per i veicoli oltre i 190 g/km di emissioni CO2. Insomma, applicando la disciplina in vigore dal 2025, si potrebbe arrivare al paradosso che una Fiat Panda nella versione base, quindi con un coefficiente fiscale del 50%, abbia un valore del fringe benefit imponibile complessivo superiore a quello di una Porsche Taycan, auto sportiva elettrica di lusso dal prezzo di listino di oltre 100 mila euro, che però ha un coefficiente fiscale del 10%.

In generale, la nuova norma, con l'aumento del coefficiente dal 30 al 50%, colpisce pesantemente soprattutto le auto con motore termico nella fascia di emissioni tra 61 e 160 g/km di CO2, che costituiscono almeno il 75% delle immatricolazioni dei soggetti Iva. E questo, a causa dell'aumento del reddito imponibile e quindi dell'Irpef e dei

hanno rischiato 370 milioni di multe in Italia

In Europa tirano le auto ibride e cinesi. Ma il 2025 può rilanciare le elettriche

#### Raccomandati per te

Il fisico Giuseppe Trautteur: "L'IA è già pronta a sviluppare una coscienza"

Alpinisti morti sul Gran Sasso, il

contributi previdenziali, avrà un effetto immediato sia sugli stipendi dei lavoratori, che saranno più bassi, sia sugli oneri contributivi delle aziende che, a causa della maggiore tassazione sul fringe benefit, subiranno un incremento. Questo potrebbe portare molte imprese, soprattutto le più piccole, a ridurre il numero di veicoli concessi ai dipendenti o, in alcuni casi, a proporre ai lavoratori di contribuire economicamente al costo del veicolo, trasformando quello che era un beneficio in un onere aggiuntivo.

Aniasa, l'associazione che rappresenta le aziende di noleggio a lungo termine e servizi di mobilità, stima che con l'applicazione della nuova norma ci sarà un incremento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%). L'aumento della tassazione interesserà circa 1 milione di italiani che utilizzano l'auto aziendale e i più penalizzati saranno i dipendenti della classe media che, di norma, sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina. Questo porterà nel 2025 a una riduzione di almeno il 30% delle immatricolazioni di autovetture a uso noleggio a lungo termine (circa 60.000 unità) e del 20% di acquisti da parte delle società (15.000 unità), con minori entrate per l'Erario e gli Enti Locali stimate in 125 milioni di euro.

Ma non è finita qui. Durante l'iter legislativo, è stata di fatto bloccata la cosiddetta clausola di salvaguardia, con la quale il governo aveva deciso di escludere dalla stretta del 2025 i veicoli ordinati nel 2024 ma consegnati ai dipendenti nel corso di quest'anno. E anche se l'intenzione sembrerebbe quella di riproporla in un nuovo provvedimento d'urgenza appena sarà possibile, secondo Aniasa la mancanza di una specifica clausola di salvaguardia per il pregresso, genera anche un altro rischio: che la precedente regolamentazione dei fringe benefit, sostituita da quella entrata in vigore il primo gennaio di quest'anno, non sia più applicabile alle auto assegnate e immatricolate fino al 31 dicembre 2024. In sostanza, le vetture consegnate fino al 31 dicembre 2024 non potrebbero più beneficiare nel 2025 della determinazione forfettaria del valore del fringe benefit basata sulle tabelle Aci, ma dovrebbero tornare al regime analitico del 1997. Cosa che, in molti casi, porterebbe ad un significativo aumento degli imponibili fiscali e, quindi, della tassazione per questi soggetti, nonostante si tratti degli stessi veicoli già concessi in uso dall'azienda.

Per parlare di questo e dei pesanti aggravii economici e di mercato che l'aumento dell'aliquota fiscale al 50% per tutti i veicoli in fringe benefit non ricaricabili rischiano di generare, [Anfia](#), Aniasa e Unrae hanno chiesto un urgente incontro al governo in una lettera aperta inviata nei giorni scorsi.

fratello di Luca Perazzini presenta un esposto

Dai data center all'energia, i 40 miliardi di promesse degli Emirati all'Italia

Ozil nel partito di Erdogan. L'ultimo sgarbo alla Germania del campione del mondo 2014