



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 4 al 10 marzo 2025

Torino, 12 marzo 2025

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
7/10	L'Imprenditore	01/02/2025	<i>La strada per la riconversione (S.Aversa)</i>	2
11/14	L'Imprenditore	01/02/2025	<i>Int. a R.Vavassori: Serve una strategia europea coordinata (S.Tartamella)</i>	6
24	Macchine Utensili	01/03/2025	<i>MECCANICA NEWS - IL VILLAGGIO AIDAM A MECSPE 2025: un punto di riferimento per l'automazione</i>	10
19	Il Sole 24 Ore	04/03/2025	<i>A febbraio immatricolazioni giu' del 6,3% (F.Greco)</i>	11
19	Il Sole 24 Ore	04/03/2025	<i>Sos della filiera in Emilia-Romagna (I.Ve.)</i>	12
41	Corriere della Sera	04/03/2025	<i>Int. a R.Vavassori: "Barlume di ragionevolezza Ora neutralita' tecnologica, avanti con i biocarburanti" (R.Querze')</i>	13
20	La Stampa	04/03/2025	<i>A febbraio immatricolazioni giu' dei 6,3% Crescono le vendite di veicoli elettrici (R.E.)</i>	14
5	MF - Milano Finanza	04/03/2025	<i>Immatricolazioni ancora in calo in Italia: -6,3% (A.Bonfiglio)</i>	15
10	Libero Quotidiano	04/03/2025	<i>Immatricolazioni in calo, ma crescono le elettriche (M.Zaccardi)</i>	16
7	Gazzetta di Modena Nuova	04/03/2025	<i>Motor Valley La filiera dell'automotive prepara la lista dei desideri per l'Europa</i>	17
11	Il Centro	04/03/2025	<i>Il mercato dell'auto scende ancora</i>	18
1+4	La Repubblica - Ed. Torino	04/03/2025	<i>Piu' tempo per le emissioni il sistema auto applaude l'Ue (M.Sciullo)</i>	19
21	Mobility Press Magazine	04/03/2025	<i>#TheRoadAhead: l'ambizione di sostenibilita' dell'industria della componentistica automotive richied</i>	21
	Autobusweb.com	04/03/2025	<i>Mercato bus Italia 2025: 802 immatricolazioni nei primi due mesi dell'anno. 342 diesel, 135 elettrici</i>	22
	Autotecnica.org	04/03/2025	<i>Mercato auto Italia: ancora giu' a febbraio</i>	24
	Business24tv.it	04/03/2025	<i>Auto, mercato ancora in calo, si salvano ibride ed e-car</i>	29
	Corriere.it	04/03/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Dall'Ue intervento positivo, le emissioni saranno misurate su tutta la vita dell</i>	31
	Geagency.it	04/03/2025	<i>Auto, Vavassori (Anfia): Per la prima volta da Ue un barlume di ragionevolezza</i>	32
	Ilsole24ore.com	04/03/2025	<i>La Motor valley a Bruxelles: un fondo sovrano per supportare gli investimenti</i>	33
	Rainews.it	04/03/2025	<i>Emissioni auto, 3 anni per rispettare i parametri: l'industria torinese guarda all'Ue</i>	36

> L'I <
PRIMO PIANO
AUTOMOTIVE



Stefano Aversa

L'INTERVISTA

La strada per la riconversione

L'EUROPA HA IMPOSTO UN'ACCELERAZIONE INNATURALE VERSO IL POWERTRAIN ELETTRICO. TORNARE INDIETRO? PER **STEFANO AVERSA**, GLOBAL VICE CHAIR DELLA SOCIETÀ DI CONSULENZA INTERNAZIONALE ALIXPARTNERS, NON È POSSIBILE. SERVIRÀ UNA FASE DI TRANSIZIONE PIÙ LUNGA, MA NEL FRATTEMPO BISOGNA COSTRUIRE LE CONDIZIONI PER CONTROLLARE TUTTA LA FILIERA TECNOLOGICA

"Le crisi sono un'opportunità da non lasciarsi sfuggire per operare un cambiamento in tempi più rapidi e in modo più profondo. Non serve a nulla averne paura. I cambiamenti avverrebbero e avverranno comunque; vanno affrontati con coraggio e decisione". A parlare è Stefano Aversa, global vice chair della società di consulenza internazionale AlixPartners, specializzata nella gestione di complesse operazioni di risanamento e ristrutturazione aziendali in tutto il mondo. L'esperienza maturata in oltre 35 anni di attività nel settore auto, con lunghi periodi vissuti in America, Regno Unito e Giappone, ne fa uno dei migliori osservatori di quanto sta accadendo. E se per chi è abituato a occuparsi di *turnaround* il cambiamento è "pane quotidiano", altrettanto lo è quell'ottimismo, misto a pragmatismo, con il quale Aversa risponde alla nostra intervista. "Il mondo automotive sta attraversando una fase molto importante di transizione, che non riguarda soltanto il passaggio dal motore a combustione interna a quello elettrico, ma anche gli effetti industriali di questo cambiamento nel quale l'Asia fa da padrone. Su circa 95 milioni di vetture presenti nel mondo – spiega Aversa – più di 30 milioni sono vendute in Cina e più di 35 milioni sono prodotte in Cina, che dunque è passata dall'essere, fino a cinque o sei anni fa, il sesto produttore di autoveicoli nel mondo ad essere oggi il primo esportatore".

"In America e in Europa – prosegue – osserviamo invece una saturazione del mercato: quando si hanno più di 500 vetture ogni mille abitanti, è evidente che ci possa essere soltanto un mercato di sostituzione, condizione che in Europa è peraltro aggravata dal fatto di avere una demografia decrescente. Se a questo aggiungiamo le limitazioni sempre più stringenti alla circolazione, l'elevata inflazione che ha determinato un aumento del costo medio delle vetture e il fatto che una parte del mercato, in Europa, sia stata presa dai produttori cinesi – oggi detengono una quota del 4%, noi prevediamo una crescita al 12% nel 2030 per arrivare al 20% nel 2035 – ecco, la combinazione di tutti questi fattori ha portato a una contrazione della produzione di auto nel Vecchio Continente".

“MI ASPETTO ANCHE UN PERIODO DI PASSAGGIO, FRA I TRE E I CINQUE ANNI, PRIMA DI ELIMINARE DEL TUTTO IL MOTORE A COMBUSTIONE. E QUESTO NON SOLTANTO È NECESSARIO, MA È GIÀ COSÌ NEI FATTI PERCHÉ **L'INFRASTRUTTURA DELLA RETE DI RICARICA** È ANCORA AMPIAMENTE INSUFFICIENTE”

Bruxelles finalmente sembra essersi accorta dell'importanza della questione, visto il tavolo europeo che si è aperto a fine gennaio su iniziativa della presidente von der Leyen. Quali priorità dovrebbe darsi, considerando anche la questione delle multe sulle emissioni di CO₂ che le case costruttrici dovrebbero pagare da quest'anno?

Fare previsioni sull'evoluzione della normativa è molto difficile, vista anche l'incertezza della situazione politica europea, con maggioranze che sono piuttosto fragili. Detto questo, credo tuttavia che le sanzioni verranno in qualche modo attenuate.

La soglia dei 94 grammi di anidride carbonica per chilometro entrata in vigore per il periodo 2025-2029 era stata individuata sulla base di previsioni di mercato che stimavano l'auto elettrica, considerata ai fini di questi calcoli come zero emissioni, prossima a una quota del 20%; oggi siamo più vicini al 10%.

In una situazione del genere un costruttore ha due possibilità: ridurre la produzione di auto termiche oppure pagare le multe. Oppure ancora, acquistare dei *carbon credit*, con l'effetto non soltanto di danneggiare i propri bilanci, ma di favorire inevitabilmente concorrenti non europei.

Il governo italiano e anche quello tedesco spingono per una revisione delle multe, ma da parte degli stessi produt-

tori non c'è unanimità perché alcuni ritengono di poter rispettare quei limiti.

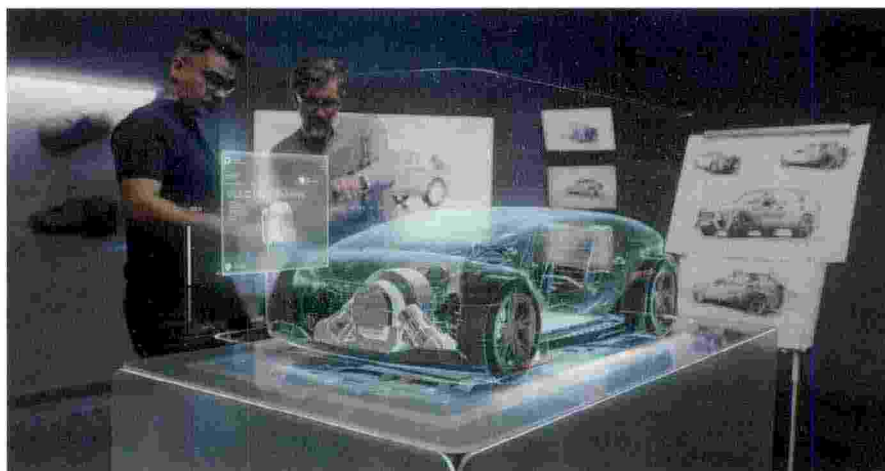
Ritiene probabile, invece, uno slittamento della data del 2035 per l'entrata in vigore dello stop al motore endotermico in Europa?

Al di là di alcune deroghe che saranno concesse a piccoli produttori che operano in mercati di nicchia e producono meno di 10mila vetture all'anno, e per i quali il motore a combustione probabilmente resterà, mi aspetto una serie di ammorbidimenti, a partire per esempio dalla possibilità di produrre vetture che usano carburanti sintetici, i cosiddetti *e-fuels*, che catturano l'anidride carbonica presente nell'atmosfera.

Più in generale, mi aspetto anche un periodo di passaggio, fra i tre e i cinque anni, prima di eliminare del tutto il motore a combustione. E questo non soltanto è necessario, ma è già così nei fatti perché l'infrastruttura della rete di ricarica è ancora ampiamente insufficiente, in particolare in Italia e nei paesi dell'Europa del sud.

Nel nostro Paese, per esempio, solo una quota relativamente bassa di persone potrà ricaricare la propria vettura a casa; i garage condominiali non sono attrezzati e i centri storici delle città non hanno una rete dimensionata per sostenere questo tipo di servizio. Si dovranno quindi trovare giocoforza delle soluzioni e prevedere un periodo di passaggio più lungo.

> L'I <
PRIMO PIANO
AUTOMOTIVE



Ma alla luce della rivoluzione americana con Tesla e dell'exploit cinese nei volumi, dove ha sbagliato l'industria europea?

Già dieci anni fa la direzione della transizione era ben chiara. Ricordo l'acronimo Case per definire l'auto del futuro. *connected, autonomous, shared, electrified*, ovvero connessa, autonoma, condivisa, elettrica. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, la normativa europea – e di alcuni Stati americani – ha imposto un'accelerazione innaturale. Il trasporto, incluso i veicoli commerciali, rappresenta circa l'8% della produzione di CO₂ nel mondo. L'Europa ne è responsabile per una quota pari allo 0,5%, dunque molto meno rispetto alla popolazione. E ciò grazie al fatto che la nostra flotta è la più virtuosa. Possiamo quindi certamente scegliere di essere i pionieri e ridurre ancora il nostro impatto ma non saranno questi numeri a invertire la tendenza al riscaldamento globale.

Ma torniamo alla domanda. Nel passaggio all'elettrico anche noi di AlixPartners avevamo previsto che ci sarebbero stati forti investimenti, con impianti all'inizio ancora insaturi e volumi molto piccoli sul nuovo powertrain. Era inevitabile che, accelerando il passaggio, tutto il sistema ne sarebbe uscito stressato e francamente questo dimostra una capacità di coordinamento sulla politica industriale non buona da parte dell'Europa. Nel frattempo, ci siamo persi anche qualche treno...

A che cosa si riferisce?

Per produrre auto elettriche occorrono metalli particolari, quali litio, cobalto e nichel. In Europa avremmo dei giacimenti in Spagna e in Serbia, ma estrarli è difficile ed inquinante e noi abbiamo normative più stringenti rispetto ad altri paesi. Su questo la Cina si è mossa in anticipo e con scaltrezza, accedendo non soltanto alle fonti ma creando tutta l'industria della raffinazione del litio, per esempio. La produzione delle celle delle batterie, poi, è dislocata fra Cina, Taiwan e Giappone... Prima di abbracciare la nuova tecnologia, la normativa avrebbe dovuto stabilire un livello minimo di estrazione, produzione e raffinazione anche qui in Europa; al contrario, essendo costretti a importare quasi tutto, abbiamo dato alla Cina un vantaggio competitivo importante.

Tenga poi presente che ogni anno Pechino sforna più ingegneri di Europa e Stati Uniti messi assieme e che nell'ultimo decennio ha sviluppato forti competenze

“SI POSSONO ADOTTARE **POLITICHE DI MITIGAZIONE**. METTERE I DAZI È UNA SCELTA QUASI OBBLIGATA, MA NON È SOSTENIBILE NEL TEMPO E HA LE SUE CONTROINDICAZIONI, VISTA L'IMMEDIATA REAZIONE CINESE”


anche sull'auto tradizionale. Su certe dotazioni di connessione, visori e software, le vetture che oggi producono sono forse all'avanguardia e coprono il segmento medio-basso, che è quello che fa i grossi volumi. I costruttori europei, invece, hanno puntato sul segmento medio alto, dove c'è un margine maggiore ma anche in ragione di costi di produzione più elevati.

Che cosa può fare oggi l'Europa per difendersi?

Intanto si possono adottare politiche di mitigazione. Mettere i dazi è una scelta quasi obbligata, ma non è sostenibile nel tempo e ha le sue controindicazioni, vista l'immediata reazione cinese. Poi bisogna sviluppare la produzione di celle per batterie e ricostruire le fonderie di silicio per far ripartire la produzione dei chip. In secondo luogo, occorre avere accesso ai metalli rari: sono in corso trattative con il Congo e si sta valutando di (ri)aprire delle miniere in Europa.

Serviranno incentivi all'acquisto, come è stato fatto in passato, per consentire ai consumatori di comprare un'auto elettrica con un differenziale ridotto rispetto a quella tradizionale, ma soprattutto occorreranno incentivi allo sviluppo come quelli che sta studiando il nostro ministero, quindi sulla componentistica, software di controllo dei motori elettrici, produzione di elettronica, produzione di batterie e così via. Sono tecnologie in rapida evoluzione.

Nel passaggio all'elettrico andremo incontro a perdita di know how e posti di lavoro?

Per il tavolo automotive che il ministero ha attivato insieme con [Anfia](#), abbiamo fatto uno studio sull'impatto di questa transizione energetica. Abbiamo catalogato circa 2.200 imprese della componentistica, molte medio-piccole, e prevalentemente specializzate sulla meccanica; storicamente, infatti, è lì che siamo forti. La nostra filiera, dunque, soffrirà più che proporzionalmente a causa di questo passaggio perché la riconversione prenderà non poco tempo e perché serviranno competenze e tecnologie differenti, più legate all'elettronica. Le conoscenze in ambito meccanico potranno essere utilizzate in altri settori come spazio e difesa, ma i volumi non sono comparabili con quelli dell'auto, sono molto inferiori. In Europa, nei prossimi dieci anni, abbiamo stimato una perdita compresa fra i 300 e i 400mila posti di lavoro, in Italia proporzionalmente fra i 30 e i 50mila. La riconversione, incentivata o meno, dovrà essere messa in atto nel più breve tempo possibile e dobbiamo affidarci alla capacità degli imprenditori di trovare nuove soluzioni e nuovi sbocchi. Storicamente tutte le rivoluzioni industriali hanno creato più posti di quelli che hanno distrutto e resto ottimista sul fatto che questa trasformazione genererà più opportunità. Quello che però ancora non vedo è il senso di urgenza. Dobbiamo agire rapidamente e con grande decisione. 

SILVIA TARTAMELLA

> L'I <
PRIMO PIANO
AUTOMOTIVE

CHE COSA DICE LA FILIERA

Serve una strategia europea coordinata

IL TAVOLO AUTOMOTIVE SARÀ DECISIVO PER RIDEFINIRE MISURE E INVESTIMENTI A SOSTEGNO DEL SETTORE. IN ASSENZA DI CORRETTIVI, LA CRISI DELLA DOMANDA, UNITA AD ALTRI FATTORI, RISCHIA DI FAR PERDERE CAPACITÀ PRODUTTIVA, COMPETENZE E POSTI DI LAVORO. IL PUNTO CON **ROBERTO VAVASSORI**, PRESIDENTE DI ANFIA

Presidente Vavassori, nell'ultima assemblea pubblica di Anfia ha auspicato che con la nuova legislazione europea le istituzioni non abbiano paura di fare scelte importanti, a partire dalla modifica dei regolamenti sull'emissione della CO₂. La crisi europea dell'automotive deriva da questo oppure ci sono altri fattori che hanno giocato a sfavore?

È uno degli elementi da tenere in considerazione, perché scontiamo le conseguenze di un approccio ideologico al tema della decarbonizzazione che ha improntato la definizione delle normative Ue a monte. Per questo riteniamo che l'istituzione del tavolo automotive europeo possa essere l'occasione decisiva, fermi restando gli obiettivi, per ridefinire il percorso da seguire agendo sugli investimenti in R&D per nuovi concetti e materiali di batterie e su un coordinato rinnovo del parco veicolare che sostenga la produzione europea di veicoli e componenti.

Quanto agli altri fattori, innanzitutto c'è la crisi della domanda: a livello mondiale stiamo vivendo anni di lenta inerzia e se l'Asia può vantare ancora un contenuto sviluppo, l'Europa non ha ancora recuperato le vendite pre-Covid e finisce per chiudere il 2024 con un gap di quasi tre milioni di autoveicoli immatricolati sul 2019.

Diretta conseguenza del mercato è la contrazione dei volumi produttivi: la produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e c'è un tema di sovracapacità produttiva ormai strutturale, motivo

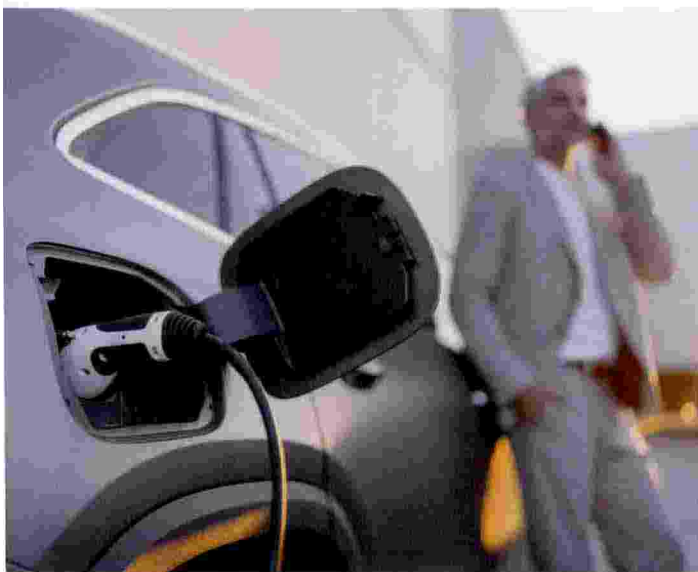


Roberto Vavassori



L'IMPRESINDITORE

> L'I <
PRIMO PIANO
AUTOMOTIVE



per cui i costruttori europei stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti.

Infine, c'è la concorrenza cinese: la Cina in soli quattro anni è diventata il principale esportatore a livello mondiale e il più importante mercato di produzione e vendita.

In generale in Italia la produzione di autovetture continua a calare più che in altri paesi. Perché? Che cosa si può fare per farla ripartire?

Il nostro Paese non è mai stato un grande produttore di veicoli dal punto di vista dei volumi, ma oggi siamo ai minimi storici, con una prospettiva di chiusura del 2024 al di sotto delle 600mila unità. Inoltre, l'Italia sconta alcune specificità rispetto agli altri paesi europei. In primis, abbiamo un solo costruttore di volume a livello nazionale e non abbiamo attratto investimenti di altre case automobilistiche quando potevamo farlo. A questo si aggiungono gli alti prezzi dell'energia e un costo del lavoro più elevato ri-

spetto a diversi competitor europei ed extra europei.

Ne consegue che siamo ancora lontani dall'obiettivo del milione di veicoli leggeri prodotti annualmente e l'unica strada percorribile è creare al più presto le condizioni per raggiungerlo, strutturando un piano di politica industriale che sostenga concretamente le imprese. L'auspicio è che nel 2026 i volumi produttivi si riallineino almeno a quelli del 2022-23.

In Italia soprattutto, ma anche in Europa, il motore elettrico non decolla nelle scelte del consumatore. Da che cosa dipende?

Proprio dal fatto che nella corsa all'elettrico si è tralasciato un fattore fondamentale: favorire i consumatori. Chi ha potuto acquistare un veicolo elettrico tendenzialmente lo ha fatto, ma nel 2024 la quota di elettrico puro nell'Europa allargata all'Efta e Uk è ferma al 15,4% e con le ibride plug-in arriviamo al 22,7%.

L'Italia è molto indietro, con il 4,2% di vetture elettriche e il 3,3% di plug-in. Il tema è quello di un cambio culturale da parte del consumatore che, anche grazie alla prossima generazione di veicoli con autonomia migliorata e costi più contenuti – due fattori ancora critici – potrà fare il grande salto. D'altra parte, già oggi oltre il 50% delle vetture immatricolate in Italia, così come in Europa, ha una qualche forma di elettrificazione.

PRIMO PIANO
AUTOMOTIVE

"NEL 2024 SONO STATI ANNUNCIATI 54MILA TAGLI DI POSTI DI LAVORO NEL SETTORE AUTOMOTIVE EUROPEO, LA MAGGIOR PARTE DEI QUALI NEI PROSSIMI DUE-CINQUE ANNI; SEGNO EVIDENTE CHE UNA TRANSIZIONE NON BEN GOVERNATA HA CREATO QUESTO SQUILIBRIO"

Il governo ha assicurato pieno sostegno alle aziende della filiera automotive. Che cosa si è ottenuto in Legge di Bilancio?

Anche se riteniamo che le risorse del Fondo Automotive, incluse quelle reintegrate dopo il taglio di 4,6 miliardi, siano ancora insufficienti, apprezziamo l'impegno del governo a destinarle soprattutto a misure mirate al sostegno delle imprese che affrontano la transizione energetica e ci rassicura che per il 2025 saranno messi a disposizione fondi pari a 750 milioni di euro.

Per le nostre aziende è tuttavia necessario che vengano riconosciuti anche un contributo al costo dell'energia e una semplificazione sostanziale dell'accesso ai crediti per R&S.

Che cosa si poteva fare di più in termini di sostegno alle aziende?

Abbiamo richiesto una proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali per proseguire nell'ammmodernamento del parco circolante. Come filiera siamo poi molto attenti alle misure che possono concretamente aiutare il contenuto tecnologico nazionale, sia a livello di veicoli che di componenti.

La crisi occupazionale che potrebbe aprirsi con la chiusura – o il forte ridimensionamento – degli stabilimenti produttivi italiani avrebbe conseguenze non soltanto sociali ma anche di perdita di know how. Esistono possibilità reali per la riconversione ad altri settori? Se sì, quali?

Come sottolineato dal Clepa (l'associazione europea dei fornitori automotive, ndr), nel 2024 sono stati annunciati 54mila tagli di posti di lavoro nel settore automotive europeo, la maggior parte dei quali nei prossimi due-cinque anni; segno evidente che una transizione non ben governata ha creato questo squilibrio.

Per quanto riguarda la filiera italiana, sicuramente è possibile ripensarne il modello di competitività, a partire dalla valorizzazione delle competenze preesistenti. I percorsi di trasformazione possono risiedere all'interno dello stesso settore automotive, attraverso la diversificazione tecnologica su nuove componenti EV o di propulsione alternativa, fino ad includere le applicazioni digitali nella filiera allargata, soprattutto in ambito software.

Dall'altra parte, è attuabile una diversificazione settoriale che può far leva su competenze tecnologiche e prodotti preesistenti attraverso l'attivazione di strategie di "go to market" dedicate, oppure su nuovi prodotti e funzionalità. In questo caso le opportunità possono essere ricercate soprattutto nel settore dell'aerospazio e difesa, in rapida crescita dopo il Covid e che vanta già eccellenze europee, ma anche nel settore energia, nella filiera dell'idrogeno e nell'ambito dei dispositivi medicali.

> L'I <
PRIMO PIANO
AUTOMOTIVE

La crisi dell'automotive investe soprattutto costruttori europei. Quelli cinesi, invece, aumentano e si rafforzano. In che modo è possibile recuperare terreno?

Come emerge bene dal rapporto Draghi, la perdita di competitività dell'Europa nel settore automotive è stata determinata da un grave disallineamento tra le politiche climatiche, industriali e commerciali e dall'assenza di una politica industriale settoriale per la transizione produttiva e la riconversione della catena di fornitura.

L'Europa è l'unica al mondo, a differenza di Cina e Stati Uniti, ad essersi data un obiettivo di decarbonizzazione così ambizioso e tra l'altro senza avere vantaggi competitivi evidenti. D'altra parte, anche in Cina si sta sviluppando un enorme tema di sovracapacità produttiva, che fa quindi comprendere meglio l'aggressività cinese anche rispetto ai dazi.

Ci auguriamo che dal tavolo europeo partito a fine gennaio scaturiscano proposte molto concrete e tempestive per salvare la nostra industria dell'auto oppure nel giro di due anni rischiamo di perderla definitivamente.



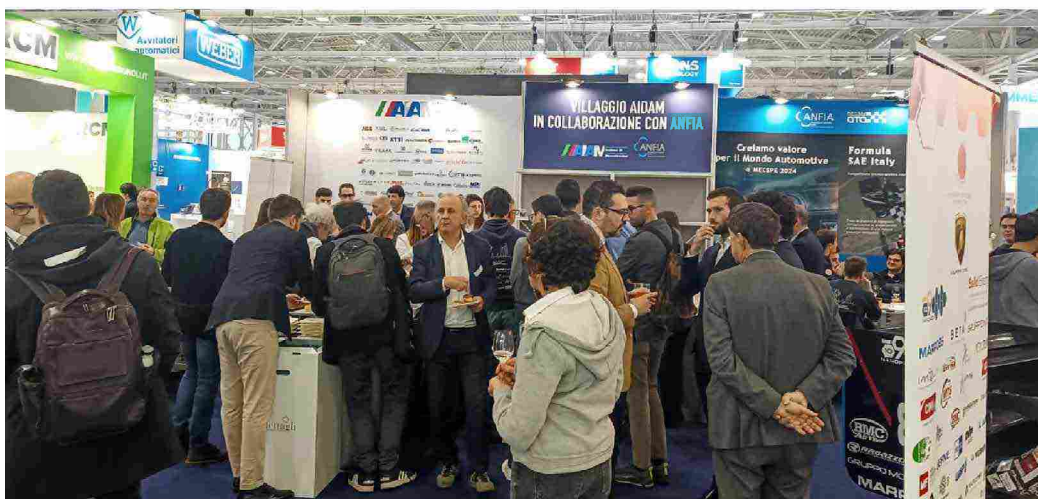
SILVIA TARTAMELLA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL VILLAGGIO AIDAM A MECSPE 2025: un punto di riferimento per l'automazione italiana



Il Villaggio AidAM sarà presente con un'area di 1.000 m² che rappresenta l'eccellenza dell'Automazione italiana. In questo spazio, circa 30 aziende associate esporranno soluzioni innovative che coprono tutte le fasi della filiera dell'automazione

a cura della redazione

L'area espositiva di AidAM sarà una vera e propria vetrina per l'industria dell'automazione, un settore in continua evoluzione, che sta assumendo un'importanza fondamentale nell'ambito dell'industria 4.0 e oltre. La partecipazione delle principali realtà italiane testimonia non solo la vitalità del nostro panorama industriale, ma anche il ruolo di leadership che l'Italia occupa a livello internazionale in un contesto altamente tecnologico e competitivo. L'evento rappresenta dunque una straordinaria occasione per valorizzare le capacità innovative italiane, con uno sguardo al futuro delle tecnologie più avanzate nel campo dell'automazione.

Una collaborazione strategica tra AidAM e ANFIA

Un aspetto centrale del Villaggio AidAM sarà la presenza di uno spazio istituzionale di 64 m² gestito in collaborazione con ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), per

promuovere lo sviluppo tecnologico e l'innovazione. Questa area sarà dedicata a temi chiave come la formazione tecnica e l'aggiornamento delle competenze. Tra i principali progetti, spicca il percorso di aggiornamento destinato ai docenti degli istituti tecnici, sviluppato in collaborazione con la rete IM2A. Questo programma, nato dal protocollo d'intesa firmato da AidAM con il Ministero dell'Istruzione e del Merito, ha l'obiettivo di migliorare la preparazione dei formatori, allineando i contenuti dei corsi alle esigenze delle tecnologie più avanzate.

La Formula SAE, un progetto per i giovani talenti

Un altro elemento distintivo del Villaggio AidAM sarà la presenza di un veicolo della Formula SAE. Si tratta di una competizione internazionale di progettazione studentesca che coinvolge i dipartimenti di ingegneria delle università di tutto il mondo.

Gli studenti avranno l'occasione di sviluppare veicoli termi-

Dai costruttori di macchine e sistemi ai componentisti, dai system integrator ai distributori, con una forte rappresentanza anche del settore robotico

ci ed elettrici che competeranno in gare ad alta velocità, mettendo in pratica le loro competenze. La partecipazione a questa iniziativa sottolinea l'impegno di AidAM nell'investire sui giovani e nel favorire il loro coinvolgimento in progetti ad alta tecnologia. L'esposizione di un veicolo della Formula SAE rappresenta un'opportunità unica per osservare da vicino il lavoro degli studenti e per apprezzare le soluzioni innovative in ambito automobilistico e robotico.

Un Villaggio tutto da scoprire e vivere

Il Villaggio AidAM sarà presente all'interno del padiglione 30,

un'area storica della fiera dedicata all'automazione facilmente individuabile grazie alla visibilità offerta da strumenti di segnaletica e display. Questo spazio rappresenta un punto nevralgico di MECSPE, dove i visitatori potranno entrare in contatto con le aziende più innovative del settore e scoprire le soluzioni più avanzate in ambito automazione e robotica.

Nel pomeriggio di giovedì 6 marzo, AidAM e ANFIA organizzeranno un aperitivo di networking nello spazio istituzionale, un'opportunità per i professionisti del settore di confrontarsi, creare nuove collaborazioni e discutere le sfide e le opportunità del mercato dell'automazione.

Grazie alla sinergia tra industria, università e istituzioni, AidAM conferma il suo ruolo centrale nell'automazione, promuovendo l'aggiornamento delle competenze e la competitività del settore. I partecipanti avranno così la possibilità di incontrare i leader del settore, esplorare le soluzioni più all'avanguardia e contribuire a plasmare il futuro di un'industria sempre più interconnessa e automatizzata.

Infine, un'importante novità è l'ingresso di Raffaele Barile come nuovo Presidente di AidAM. La sua esperienza nel settore dell'automazione e della meccanica, unita alla sua attitudine alla collaborazione con enti pubblici e privati, rappresenta un punto di svolta per l'associazione.

Raffaele Barile guiderà AidAM verso nuovi traguardi, focalizzandosi su innovazione, crescita e sviluppo delle competenze, per rafforzare la competitività del settore. ●

A febbraio immatricolazioni giù del 6,3%

Le vendite

Sulle immatricolazioni c'è un gap del 21% rispetto ai livelli precedenti al Covid

Filomena Greco

TORINO

Resta debole la dinamica della domanda sul mercato dell'auto, tanto in Italia quanto in Europa. Nel mese di febbraio le immatricolazioni sul mercato domestico sono calate del 6,3%, in valore assoluto mancano all'appello oltre 9mila autovetture rispetto ad un anno fa.

Dopo un 2024 in contrazione, prosegue anche nell'anno in corso una fase stagnante per il mercato delle quattro ruote, con un primo bimestre dell'anno in calo del 6,1% e un gap del 21% rispetto ai livelli precedenti al Covid. In questo contesto la quota di auto elettriche (bev) sale dal 3,4 al 5%, dunque migliora, ma lascia l'Italia agli ultimi posti tra i Paesi europei. Le prospettive per i prossimi mesi non appaiono positive come evidenzia il Centro Studi Promotor che, nel

quadro dell'indagine congiunturale mensile, rileva come il 79% dei concessionari abbia dichiarato una raccolta di ordini bassa. Per il mercato italiano si tratta del «settimo ribasso mensile consecutivo» sottolinea Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione delle imprese della filiera auto. Federauto fa notare come a febbraio i dealer abbiano contribuito con circa 11mila auto-immatricolazioni ed esprime preoccupazione per la flessione del canale privati: «A nostro avviso è una chiara reazione al clima di confusione e di incertezza attorno all'Automotive» dice il presidente Massimo Artusi.

Tra le case produttrici, Stellantis perde nel mese il 14% di immatricolazioni e registra performance negative per tutti i brand della casa tranne Alfa Romeo, che invece cresce del 22,2 per cento. Volkswagen perde l'8% dei volumi nel mese ma il marchio principale della casa tedesca sale invece di oltre il 3 per cento. La perdita del 20% di immatricolazioni a carico di Renault fa calare i numeri della casa francese che però resta in terreno positivo nel primo bimestre. Vanno bene Toyota, Bmw e Mercedes mentre tra i new comer cresce la cinese MG, di quasi il 48%, e supera il 3% di quota di mercato. Byd immatricula oltre mille unità nel mese e sfiora

l'1% di market share, come Volvo, mentre supera in un balzo marchi blasonati come Tesla e Porsche.

Tra gli operatori del settore, emergono le prime reazioni al Piano per l'automotive che la Commissione europea presenterà domani 5 marzo. Apprezzamento, da un lato, per la deroga concessa sul fronte delle multe Ue, dall'altro però pesano una serie di distinguo. Per Michele Crisci, presidente di Unrae, «non sembrano ancora emergere misure concrete per rendere il settore più competitivo e affrontare con decisione la transizione verso la decarbonizzazione». Il presidente Anfia Vavassori registra con favore la dichiarazione della presidente della Commissione per una «rapida revisione dello schema al 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà». Per Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, è necessario che l'Ue difenda la sua industria dell'auto «proprio quando l'economia europea deve far fronte ai colossali investimenti indispensabili per la difesa comune e per altri settori che si troveranno in serie difficoltà in conseguenza della politica varata dal presidente Trump».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vanno male diversi brand di Stellantis, mentre Volkswagen mantiene i volumi. Renault perde il 20%



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL TAVOLO SULL'AUTOMOTIVE

Sos della filiera in Emilia-Romagna

Stritolata dai dazi al 25% imposti dagli Usa e dall'invasione sul mercato europeo di auto cinesi, anche la Motor Valley emiliano-romagnola alza la voce. Le richieste della filiera – 388 imprese, 20mila addetti, 12 miliardi di fatturato di cui 9,8 di export – emerse al tavolo regionale sull'automotive che si è svolto ieri a Bologna saranno portate a Bruxelles e all'Automotive Regions Alliance (l'alleanza tra 36 regioni europee oggi presieduta da Guido Guidesi della Regione Lombardia). Principalmente la

richiesta è di avere una road map verso la decarbonizzazione all'insegna della neutralità tecnologica. Il tavolo regionale dell'automotive è stato convocato dal vicepresidente della Regione con delega allo Sviluppo economico, Vincenzo Colla, e ha visto la partecipazione di Associazione nazionale filiera italiana automotive (Anfia), Confindustria, Cna, Confartigianato, Aica-AutoPromotec, Senaf, Bologna Fiere, Muner e Art-Er.

—I. Ve.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'intervista

di Rita Querzè

«Barlume di ragionevolezza Ora neutralità tecnologica, avanti con i biocarburanti»

Vavassori (Anfia): falso che i veicoli elettrici emettano zero

Multe alle case auto rinviata, tre anni per raggiungere gli obiettivi prima fissati per il 2025. Soddisfatti?

«Per la prima volta vediamo un barlume di ragionevolezza», risponde Roberto Vavassori, presidente Anfia oltre che membro del board di Brembo, mentre soppesa parola per parola la dichiarazione di von der Leyen.

Si parla di revisione del 2035 in funzione della piena neutralità tecnologica. È quello che chiedevate...

«Sì, certo. Ma questa è una dichiarazione di principio, per avere certezze saranno cruciali i documenti tecnici che dovrebbero essere resi noti domani 5 marzo. Il nostro per il momento è un commento cautamente positivo. Importante sarà anche il

metodo: chiediamo che il piano non sia rigido ma sia possibile intervenire in base ai riscontri del mercato».

Neutralità tecnologica rispetto a emissioni calcolate dalla culla alla tomba del veicolo invece che allo scarico?

«Sì, esatto».

Gli attori del mercato troveranno un accordo sui parametri di misurazione?

«Su questo si sta lavorando, si stanno creando degli standard. Per esempio se produco un biocarburante con biomassa generata in Kenia e trasformata in Europa avrò uno standard... Esiste un lavoro importante che l'industria sta facendo. Possiamo arrivare a standard condivisi da tutti. L'importante è che si smetta di dire che l'auto elettrica emette zero: non è vero».

Il mercato auto che «tira»

di più, quello asiatico, chiede auto elettriche. La scelta delle nostre case di scommettere sull'elettrico dipende anche da questo. O no?

«Il mainstream per il futuro andrà verso l'elettrico, non c'è dubbio. In Cina per due motivi. Da una parte la spinta del governo centrale e delle province. Dall'altra il fatto che i cinesi spesso usano l'auto come una propaggine della casa e dell'ufficio: stanno all'interno del mezzo parcheggiato per lavorare o guardarsi un film. Tenere un'auto a gasolio o a benzina ferma con il motore acceso non funziona. Attenzione però: nemmeno la Cina ha intenzione di andare al 100% verso l'elettrico».

Gli Usa faranno un passo indietro sull'elettrico?

«Diversi Stati hanno fatto scelte per l'elettrico. Certo ne-

gli Usa le distanze da coprire sono più lunghe e le auto in media più grandi. Questo renderà l'elettrificazione un po' più lenta, ma avanzerà».

Preoccupati per i dazi al 25% promessi da Trump?

«La proposta di Dombrovskis di ridurre i dazi Ue sulle auto Usa dal 10 al 2,5% per allinearsi alle tariffe Usa sulle auto Ue mi pareva ragionevole. Ma è stata presa come una dichiarazione di debolezza».

Le case europee pensano già di trasferire pezzi di produzione negli Usa.

«Questo impoverirebbe in modo strutturale il nostro tessuto produttivo. Si usi la *real politik* per evitare che accada. Se necessario mettendo sul tavolo anche altre contropartite, per esempio l'acquisto del gnl americano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

● Nel luglio del 2021 la Commissione Ue presentò le proposte per la decarbonizzazione: il cosiddetto pacchetto «Fit for 55»

● All'interno anche lo stop alla vendita di veicoli endotermici dal 2035



Manager
Roberto Vavassori è presidente di Anfia, associazione dei componentisti del settore auto



La Pandina è la più comprata. Stellantis si conferma leader di mercato con una quota del 30,4%

A febbraio immatricolazioni giù del 6,3% Crescono le vendite di veicoli elettrici

IL CASO

Il mercato dell'auto continua a registrare una performance negativa anche a febbraio, mese che chiude con 137.922 immatricolazioni, in calo del 6,3% sullo stesso mese del 2024. Complessivamente, nei primi due mesi dell'anno, le auto vendute sono state 271.638 con una contrazione del 6,1 per cento.

Il Centro Studi Promotor definisce «preoccupanti» le prospettive, anche alla luce delle previsioni dei concessionari che parlano di una raccolta di ordini bassa a febbraio, con una scarsa affluenza di visitatori nelle show room.

Mese in rosso per Stellantis che ha immatricolato 41.931 auto, il 14,1% in meno dello stesso mese del 2024 e ha una quota di mercato pari al 30,4% rispetto al

138mila

I veicoli che sono stati immatricolati nel corso di febbraio sul mercato italiano

9,1%

La quota di mercato dei veicoli elettrici nei primi due mesi dell'anno in corso

33,1% di un anno fa. Segnali positivi arrivano comunque dalla Nuova Citroën C3, che secondo l'elaborazione di Dataforce, è il modello elettrico più venduto in Italia nel mese con l'8,96% di quota. Bene anche la Jeep Avenger che rimane il SUV più ven-

duto, mentre Fiat, con una quota complessiva del 12,4%, mantiene il primato tra i marchi «grazie anche - sottolinea Stellantis - all'efficacia del Piano Italia Fiat». La Pandina ha contribuito a questi risultati con 11.902 immatricolazioni a febbraio, confermandosi la vettura più venduta in Italia. Prodotto nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, la Pandina si affianca alla sorella maggiore Grande Panda che arriverà a marzo.

A livello di sistema, la novità per l'Italia riguarda il peso delle auto elettrificate, dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev e Phev: rappresentano quasi due terzi - sottolinea l'Anfia - delle immatricolazioni a febbraio, mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo. Le auto a benzina a febbraio sono in calo del

20,9%, con quota di mercato al 26,4%, mentre le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nei due mesi le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%. Le auto mild e full hybrid aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulato crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di auto ricaricabili (le Bev completamente elettriche e le Phev ibride ricaricabili con la spina) aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%); nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024). R.E. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Immatricolazioni ancora in calo in Italia: -6,3%

di Andrea Bonfiglio (MF-Newswires)

A febbraio in Italia sono state immatricolate 137.922 autovetture, in calo del 6,28% rispetto a un anno prima. Si tratta del settimo ribasso mensile consecutivo. Tra le principali case automobilistiche, Stellantis ha immatricolato 41.931 (-14,1%) e la sua quota di mercato è scesa al 30,4 dal 33,1% di un anno prima; calo anche per Tesla (-54,46%). Quanto in particolare alle auto elettriche, a febbraio la quota di quelle pure (Bev) si è attestata al 5%, in linea con il dato di gennaio. Le auto ibride plug-in (Phev) sono salite al 4,5 dal 3,6%. Complessivamente le auto elettrificate (Ecv) hanno raggiunto una

quota di mercato del 9,5%. Da questi dati, secondo Roberto Vavassori, presidente di Anfia, emerge «quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori Ice, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid e alle Bev e Phev, ndr), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo elettrificazione si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

STELLANTIS A PICCO: -15% NEI PRIMI DUE MESI DEL 2025

Immatricolazioni in calo, ma crescono le elettriche

Il mercato dell'auto continua a registrare una performance negativa. Anche febbraio si è chiuso in profondo rosso, con 137.922 immatricolazioni, in calo del 6,3% sullo stesso mese del 2024. Complessivamente nei primi due mesi dell'anno le auto vendute sono state 271.638 con una contrazione del 6,1%.

Il Centro Studi Promotor parla di «prospettive preoccupanti» anche alla luce delle previsioni dei concessionari che parlano di una raccolta di ordini bassa a febbraio. «Stupisce - sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - che l'Unione europea non percepisca l'assoluta necessità di non demolire la sua industria dell'auto con tutto quello che ne consegue in termini di produzione di ricchezza e di occupazione per molti proprio quando l'economia europea deve far fronte ai colossali investimenti indispensabili per la difesa comune e

per altri settori che si troveranno in serie difficoltà in conseguenza della politica varata dal presidente Trump». Il Mit comunica anche il volume globale delle vendite mensili, pari a 636.025, ha interessato per il 21,68% vetture nuove e per l'78,32% vetture usate. Mese in rosso per Stellantis che ha immatricolato 41.931 auto, il 14,1% in meno dello stesso mese del 2024 e ha una quota di mercato pari al 30,4% rispetto al 33,1% di un anno fa. Nei due mesi le immatricolazioni del gruppo sono 83.476, in calo del 15%. La novità per l'Italia riguarda il peso delle auto elettrificate, dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev (solo elettriche) e Phev (ibride plug-in): rappresentano quasi due terzi - sottolinea l'Anfia - delle immatricolazioni a febbraio, mentre le vetture a combustione interna rappresentano poco più di un terzo. Le auto a benzina a febbraio sono in

calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%, mentre le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nei due mesi le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

Le auto mild e full hybrid aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulato crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%. Le immatricolazioni di auto ricaricabili (le Bev completamente elettriche e le Phev ibride ricaricabili con la spina) aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%); nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024).

M.ZAC.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Motor Valley La filiera dell'automotive prepara la lista dei desideri per l'Europa

Il vice-presidente Colla ha riunito le associazioni rappresentanti del settore

Bologna Il futuro dell'automotive dell'Emilia-Romagna passa dal ridisegno del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità, contemplando l'adozione di un mix di tecnologie. Con una road map che preveda, insieme all'idrogeno, l'utilizzo di carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico per alimentare i veicoli progressivamente elettrificati e che, nello stesso tempo, realizzi un piano di ricerca europeo sul tema dell'energia, anche per la mobilità, contem-

plando nuove chimiche e sistemi costruttivi per batterie made in Europe. Con l'obiettivo di ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della filiera italiana rispetto ai concorrenti internazionali. Sono alcune delle istanze emerse al tavolo regionale dell'automotive convocato ieri a Bologna dal vice-presidente della Regione con delega allo Sviluppo economico, Vincenzo Colla, a cui hanno partecipato l'Associazione nazionale filiera italiana automotive (Anfia), Confindustria,

Cna, Confartigianato, Aica-AutoPromotec, Senaf, Bologna Fiere, Muner e Art-Er. Al termine dell'incontro Colla ha ribadito che quanto uscito dal tavolo sarà portato dalla stessa Regione all'attenzione dell'Europa, sia alla Commissione che all'associazione Automotive Regions Alliance (Ara), l'alleanza tra 36 regioni europee impegnate ad agevolare la transizione dell'industria automobilistica e dell'indotto tutelando imprese e posti di lavoro. «Oggi in Europa si stanno prendendo decisioni im-

portanti sul futuro dell'automotive- afferma Colla-. Per questo dobbiamo portare a Bruxelles i temi fondamentali per la rinascita del comparto. Occorre lavorare tutti insieme a una politica sulla filiera europea, affinché questa torni nel nostro Paese e in quelli dell'Unione. Serve un Fondo sovrano che possa sostenere gli investimenti. E bisogna prevedere l'utilizzo di adeguati ammortizzatori per non disperdere le competenze acquisite nelle possibili fasi di difficoltà delle imprese».



388
Le imprese che in Emilia Romagna si occupano di automotive
20 mila
gli addetti
12 miliardi
il fatturato

Ieri al tavolo convocato in Regione erano presenti: l'Anfia, Confindustria, Cna, Confartigianato, Aica-AutoPromotec, Senaf, Bologna Fiere, Muner e Art-Er.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il mercato dell'auto scende ancora

Stellantis cala del 14,1%. Bene la Nuova Citroën C3: è l'elettrica più venduta



Uno stabilimento di auto (Ansa)

► TORINO

Il mercato dell'auto continua a registrare una performance negativa anche a febbraio, mese che chiude con 137.922 immatricolazioni, in calo del 6,3% sullo stesso mese del 2024. Complessivamente nei primi due mesi dell'anno le auto vendute sono state 271.638 con una contrazione del 6,1%. Il Centro Studi Promotor parla di «prospettive preoccupanti» anche alla luce delle previsioni dei concessionari che riferiscono di una raccolta di ordini bassa a febbraio, con una scarsa affluenza di visitatori nel-

le show room. Mese in rosso per Stellantis che ha immatricolato 41.931 auto, il 14,1% in meno dello stesso mese del 2024 e ha una quota di mercato pari al 30,4% rispetto al 33,1% di un anno fa. Segnali positivi arrivano comunque dalla Nuova Citroën C3, che secondo l'elaborazione di Dataforce, è il modello elettrico più venduto in Italia nel mese con l'8,96% di quota.

Bene anche la Jeep Avenger che rimane il suv più venduto, mentre Fiat, con una quota complessiva del 12% certo lontana dai tempi d'oro, mantiene il primato tra i marchi.

La novità per l'Italia riguarda il peso delle auto elettrificate, dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle Bev e Phev: rappresentano quasi due terzi - sottolinea l'Anfia - delle immatricolazioni a febbraio, mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo. Le auto a benzina a febbraio sono in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%, mentre le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Più tempo per le emissioni il sistema auto applaude l'Ue

Vertice a Bruxelles sulle nuove misure della Commissione che regolano l'industria dei produttori von der Leyen annuncia un emendamento al piano. Positivi i primi commenti della filiera

Un emendamento mirato per dare alle aziende automobilistiche tre anni di tempo (invece di uno) per adeguarsi alle norme di conformità e quindi dribblare le sanzioni. E la "piena neutralità tecnologica" come principio fondamentale del Piano Ue per l'automotive. L'intervento della presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha spazzato le nubi che negli ultimi giorni si erano addensate attorno all'Industrial Action Plan for an Automotive Sector.

● a pagina 4

INDUSTRIA

Il sistema dell'auto accoglie l'apertura di Von der Leyen

di **Massimiliano Sciullo**

Un emendamento mirato per dare alle aziende automobilistiche tre anni di tempo (invece di uno) per adeguarsi alle norme di conformità e quindi dribblare le sanzioni. E la "piena neutralità tecnologica" come principio fondamentale del Piano Ue per l'automotive. L'intervento della presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha spazzato le nubi che negli ultimi giorni si erano addensate attorno all'Industrial Action Plan for an Automotive Sector. Da tempo infatti le richieste che arrivavano dal mondo dell'auto erano orientate verso il

principio di neutralità, chiedendo più margini di manovra. E se nei giorni scorsi le prime bozze che circolavano del documento europeo avevano generato parecchi malumori, adesso la situazione sembra rasserenarsi. In attesa domani arrivi la posizione ufficiale.

«Le dichiarazioni delle ultime ore con cui la presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, ha definito "la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale" nella revisione del termine al 2035 per la produzione dei motori termici, rispecchiano la posizione che noi abbiamo sempre portato avanti raccogliendo la richiesta di migliaia di aziende italiane del com-

parto automobilistico - commenta Marco Gay, presidente dell'Unione Industriali di Torino -. Confidiamo che insieme alla proroga concessa ai costruttori al 2027 per pagare le multe sulle emissioni, questi elementi siano presenti con chiarezza nella versione definitiva».

Anche dall'Anfia, il presidente Roberto Vavassori accoglie «con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non-compliance). Allo stesso tempo, registriamo con favore la dichiarazione della presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al 2035».

Dal punto di vista delle piccole e medie imprese torinesi, che compongono la spina dorsale della filiera automotive, nei giorni scorsi la reazione era stata di «sconcerto e rabbia» da parte di Api Torino. «L'Europa deve dare vita a politiche lungimiranti, che aiutino l'intera filiera della manifattura e dell'automotive», dice il presidente Fabrizio Cellino, che reclama azioni «che facciano prendere fiato alle imprese: una moratoria sugli interessi per gli investimenti effettuati nel periodo post Covid oppure per adeguarsi al green deal, ma anche al sostegno dei livelli occupazionali attraverso la revisione del meccanismo della

cassa integrazione almeno per i prossimi due anni». E conclude chiedendo «una strategia europea condivisa, che inietti risorse nel settore: un Pnrr per l'automotive».

Edi Lazzi, segretario generale di Fiom Cgil Torino ribadisce come «mantenere gli obiettivi di abbattere le emissioni è assolutamente necessario perchè il cambiamento climatico esiste e sta generando già enormi danni economici e sociali. Il problema non è l'auto elettrica, che personalmente penso sia una delle soluzioni ecologiche migliori, ma il fatto che non ci sia una politica industriale europea e nazionale che accompagni in positivo la transizione

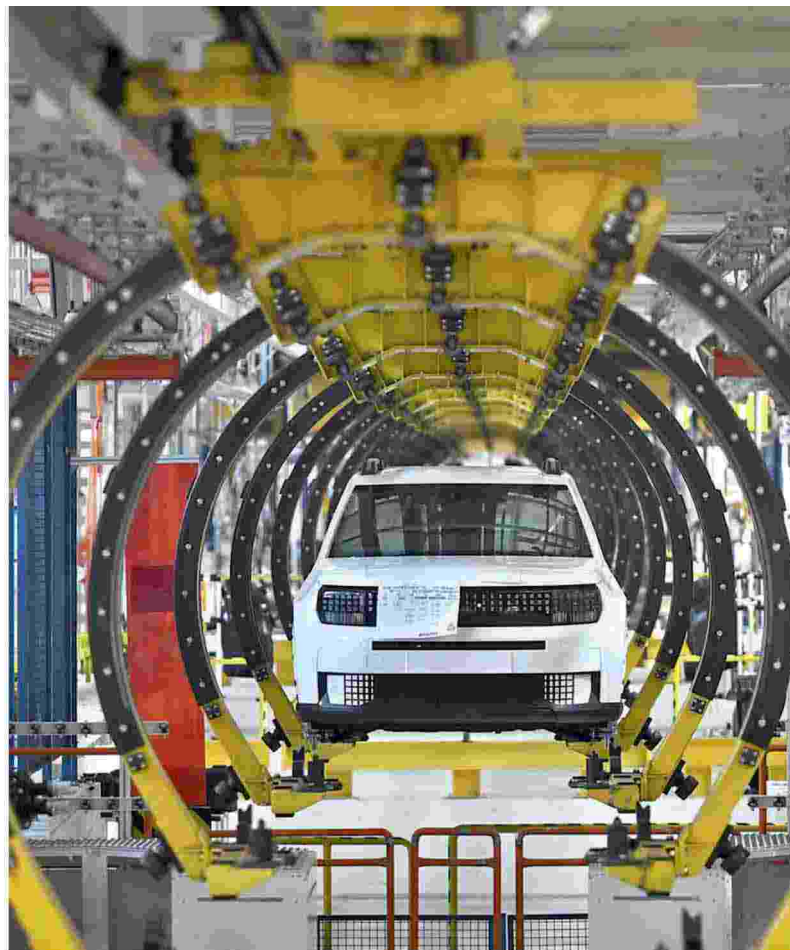
fatta di infrastrutture di ricarica, produzione di energia elettrica rinnovabile, riciclo e riutilizzo dei materiali, abbassamento del prezzo delle vetture e un ripensamento delle grandi città in senso di una mobilità pubblica e multipolare che tra l'altro, se effettuata, creerebbe nuova e buona occupazione in grado di sopperire alla perdita dei posti di lavoro che stiamo assistendo». Sul fronte politico, l'assessore regionale alle Attività produttive Andrea Tronzano accoglie «con cautela le aperture della Commissione. Rappresenta un segnale di attenzione verso le richieste dell'industria, delle istituzioni e dei territori produttivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Bruxelles** La riunione del Dialogo strategico sull'automotive a cui hanno partecipato Ursula von der Leyen e i vertici delle case auto tra cui il presidente di Stellantis, John Elkann

Più tempo per raggiungere gli obiettivi sulle emissioni: "Il settore avrà più respiro"



▲ **Ibrida** La linea della nuova Grande Panda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Industria

#TheRoadAhead: l'ambizione di sostenibilità dell'industria della componentistica automotive richiede normative favorevoli all'innovazione

CLEPA, Associazione europea della componentistica automotive, ha presentato nei giorni scorsi il suo Manifesto sulla Sostenibilità, una roadmap completa su come l'industria e i decisori politici possano insieme realizzare la transizione dell'industria verso la neutralità climatica, la circolarità, l'approvvigionamento responsabile e resiliente, oltre a garantire una transizione equa per lavoratori e comunità. I fornitori hanno un ruolo decisivo nel promuovere l'innovazione sostenibile, ridurre le emissioni e garantire catene di fornitura responsabili. Il Manifesto sulla sostenibilità di CLEPA delinea quattro pilastri fondamentali che daranno forma al futuro dell'industria europea: Azione per il clima, Economia circolare, Catena di fornitura responsabile e Transizione equa. Il Manifesto definisce inoltre importanti obiettivi, tra cui:

- Azione per il clima: puntare alla neutralità climatica nelle attività europee entro il 2040 (emissioni Scope 1 e 2)
- Economia circolare: mirare a ottenere componenti sempre più circolari, basandosi sui buoni risultati della rigenerazione per sostenere l'obiettivo dell'UE di approvvigionarsi del 25% delle materie prime critiche attraverso il riciclo e zero rifiuti in discarica.
- Catena di fornitura responsabile: cercare di diminuire le dipendenze nell'approvvigionamento, collaborare per ridurre al minimo l'impatto negativo sui diritti umani e sull'ambiente nelle catene di fornitura.
- Transizione equa: entro il 2030, coinvolgere annualmente il 5% dei lavoratori in percorsi di aggiornamento e riqualificazione (up-skilling e re-skilling).

I fornitori automotive europei hanno già fatto progressi. I 29 maggiori fornitori hanno ridotto collettivamente le emissioni di CO₂ dell'8,4% tra il 2022 e il 2023 e hanno incrementato riciclo recupero degli scarti di produzione all'85,8% nel '22. Il settore, tuttavia, ha bisogno di un'azione urgente da parte dei decisori politici per sostenere la competitività e ricambiare l'approccio delle politiche relative alla sostenibilità. Occorre che i decisori politici stimolino l'innovazione garantendo un quadro normativo tecnologicamente neutrale, che possa bilanciare responsabilità ambientale, equità sociale e crescita economica. Inoltre, i quadri normativi europei su ESG dovrebbero essere rivisti per incentivare l'innovazione e consenti-



re alle aziende di guidare il progresso verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, piuttosto che sommergere le aziende di requisiti di rendicontazione. Benjamin Krieger, Segretario Generale di CLEPA, sottolinea l'importanza di questa visione: "In un'epoca segnata da sfide senza precedenti, i fornitori automotive europei continuano a fare strada nella trasformazione sostenibile. Per mantenere questo slancio, abbiamo bisogno di condizioni di investimento competitive e di neutralità tecnologica. Il Manifesto sulla Sostenibilità delinea un itinerario chiaro e percorribile assicurando che l'Europa resti un leader globale nell'innovazione green." Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente CLEPA, evidenzia che "La filiera europea e italiana della componentistica si impegna da decenni a migliorare le proprie performance in termini di sostenibilità ambientale e sociale e di circolarità, desiderando dare un adeguato contributo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni climateranti e inquinanti stabiliti dall'UE. Inoltre, le nostre aziende si distinguono da sempre per l'alta propensione all'innovazione che le ha rese vincenti nell'ecosistema globale dell'automotive. Da sole, tuttavia, queste qualità non bastano. In un momento complesso come l'attuale, serve un sostegno comunitario certo e concreto, attraverso una revisione del quadro normativo in chiave di neutralità tecnologica e l'attuazione di misure che consentano di giocare la partita in condizioni competitive, soprattutto riguardo agli investimenti in R&D e a fattori di produzione come la disponibilità di energia a costi accessibili".

RED

Web

Cerca nel sito



- News
- Tpi
- 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 ► **Mercato bus Italia 2025: 802 immatricolazioni nei primi due mesi dell'anno. 342 diesel, 135 elettrici e uno su quattro è a gas...**

Mercato bus Italia 2025: 802 immatricolazioni nei primi due mesi dell'anno. 342 diesel, 135 elettrici e uno su quattro è a gas...

Dopo mesi e mesi di numeri in positivo, arriva la prima lieve frenata d'arresto per il mercato dell'autobus italiano (sopra le 8 tonnellate): dal primo gennaio al 28 di febbraio, infatti, secondo **Anfia**, sono stati immatricolati 802 mezzi rispetto agli 878 del medesimo periodo 2024 (-8,7%) Mercato autobus Italia 2025: la classifica dei costruttori Il [...]

4 Marzo 2025 di Admin



In primo piano

Noleggio Bus GT senza pensieri? Si può fare, con Bus Operator!

🕒 26 Febbraio 2025

📁 Bus da turismo

PODCAST / AUTOBUS Weekly - Ascolta l'ultimo episodio!

🕒 28 Febbraio 2025

📁 News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dopo mesi e mesi di numeri in positivo, arriva la prima lieve frenata d'arresto per il **mercato dell'autobus italiano (sopra le 8 tonnellate): dal primo gennaio al 28 di febbraio, infatti, secondo Anfia, sono stati immatricolati 802 mezzi rispetto agli 878 del medesimo periodo 2024 (-8,7%)**

Mercato autobus Italia 2025: la classifica dei costruttori

Il 33% dell'immatricolato porta la firma di Iveco Bus, che si conferma market leader. Alle sue spalle **Daimler Buses** (24 e rotti per cento di quota di mercato) con 194 **Mercedes-Benz** e 22 coach **Setra**. Sul terzo gradino del podio troviamo appaiati **Scania** e **Solaris** con 54 targhe. Dunque **MAN** con 16 mezzi del Leone e 20 turistici del brand **Neoplan**. Bene **Karsan** con 34 targhe (tutte elettriche), mentre in calo ecco **Menarini** sempre a 34 pezzi immatricolati.

Proseguendo, **Irizar** a 24, **Yutong** a 20 (anch'esse tutte a batteria), **Otokar** e **Temsa** a 17, **Indcar-Bluebus** a 10, **Byd** e **Isuzu** a 7, **Bmc** e **Rampini** a 3 e **King Long** a 1.

Chi ha immatricolato più bus elettrici

Nella sotto-graduatoria degli e-bus immatricolati a gennaio e febbraio 2025, in testa c'è Daimler Buses con 40 Mercedes-Benz, seguita da Karsan (34) e Yutong (20). A 16 c'è Iveco Bus, a 10 Indcar-Bluebus, a 7 Byd, a 5 Menarini e a 3 Rampini.

Bus Italia 2025: profili di missione, trazioni e geografica

Gli urbani rappresentano il 37,2% delle targhe messe a segno: sono 298. E di queste 120 sono elettriche: 4 urbani su 10 sono a batteria. Stesso volume per **interurbani** e **turistici**: i primi sono 250 (31,2%), i secondi 252 (31,4%). E gli **scuolabus**? Due! Ma sappiamo bene che per questi ultimi sono i veicoli sotto le 8 tonnellate a rappresentare il profilo di missione e infatti abbassando la massa a pieno carico sotto la soglia delle 8 ton se ne contano 121.

La tecnologia di trazione predominante è il diesel, che è però in sensibile calo: nei primi due mesi del 2025 se ne contano 342 (per un market share del 42,6%), ma erano 520 nello stesso lasso temporale dello scorso anno. In crescita il gas, che continua a vivere un ottimo momento: sono 204 gli autobus Cng (25,4%), ai quali si aggiunge un solo torpedone Lng. In positivo anche l'elettrico: gli e-bus sono il 16,8% dell'immatricolato, portando il pallottoliere a 135 pezzi. In leggero calo gli ibridi-diesel: 115. Infine, il dato relativo all'idrogeno: se ne contano 5, tutti targati Daimler Buses

L'area di Italia nella quale sono state registrate più targhe nel 2025 è il Sud Italia e le Isole, con 313 (39%), seguita dal Centro con 260 (32,4%) e il Nord con 229 (28,6); 156 nel Nord Ovest e 73 nel Nord Est)

AUTO tecnica

Cerca
Cerca
articoli...



ABBONATI
ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

- NEWS
- AUTO
- TECNICA
- INDUSTRIA
- MOTORSPORT
- CLASSIC
- VEICOLI COMMERCIALI
- LE MOTO
- VIDEO

Home > News > Attualità > Mercato auto Italia: ancora giù a febbraio

Mercato auto Italia: ancora giù a febbraio

Di **Franco Daudo** - 4 Marzo 2025

NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email*

Nome

Iscriviti

Ultimi Articoli

- Mercato auto Italia: ancora giù a febbraio
4 Marzo 2025
- Car Clinic Academy per crearsi una professionalità in carrozzeria
3 Marzo 2025
- AmicoBlu e IED Roma insieme per un progetto speciale
3 Marzo 2025
- AVL Atena, il software di AVL Italia per risparmiare energia
3 Marzo 2025



Immagine ©Stellantis

Indice dei contenuti

1. Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA:
2. Calano le immatricolazioni
3. Crescono le elettriche
4. FIAT Panda: ancora la più venduta
5. La suddivisione per segmenti
6. Mercato auto a febbraio: i SUV restano i preferiti
7. Uno sguardo ai combustibili
8. La situazione Stellantis
9. Mercato auto: cresce DR



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Secondo quanto diramato a **ANFIA**, a **febbraio 2025**, il **mercato italiano dell'auto totalizza 137.922 immatricolazioni**, in ribasso del 6,3%¹ rispetto a febbraio 2024, che aveva totalizzato 147.170 unità.

Nei primi due mesi del 2024 i volumi complessivi si attestano a 271.638 unità, **con un calo del 6,1% rispetto a quelli di gennaio-febbraio 2024**.

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA:

"Nel secondo mese dell'anno permane una performance negativa del mercato auto italiano, che riporta il settimo ribasso mensile consecutivo".

"I dati delle immatricolazioni mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori ICE, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione (dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle BEV e PHEV), mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli viepiù elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea".

"Ovviamente, mentre commentiamo questi dati, tutta la nostra attenzione è rivolta alle decisioni che saranno contenute nel Piano d'azione per l'Automotive che la Commissione UE si **appresta a rilasciare il 5 marzo prossimo**".

"A questo proposito, accogliamo con favore i progressi della Commissione nel voler mitigare gli oneri a carico dei Costruttori per il periodo 2025-2029 (multe di non-compliance)".

"Parimenti, registriamo con favore la dichiarazione della Presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà".

Articoli correlati



ITALIA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE - Top ten
ITALY - NEW CAR REGISTRATIONS - Top ten

dati provvisori/provisional data
Gennaio/January

TOP 10

N.	MARCA	MODELLO	FEBBRAIO 2025
	Make	Model	FEBRUARY 2025
1	FIAT	PANDA	11.891
2	DACIA	SANDERO	5.893
3	CITROEN	C3	5.102
4	JEEP	AVENGER	4.661
5	TOYOTA	YARIS	3.549
6	DACIA	DUSTER	3.457
7	MG	MG ZS	3.160
8	PEUGEOT	208	3.084
9	TOYOTA	YARIS CROSS	2.945
10	VOLKSWAGEN	T-ROC	2.736

N.	MARCA	MODELLO	GEN/FEB 2025
	Make	Model	JAN/FEB 2025
1	FIAT	PANDA	25.217
2	DACIA	SANDERO	11.463
3	CITROEN	C3	10.326
4	JEEP	AVENGER	9.345
5	DACIA	DUSTER	7.811
6	PEUGEOT	208	6.810
7	TOYOTA	YARIS	6.462
8	MG MOTOR	ZS	5.577
9	TOYOTA	YARIS CROSS	5.446
10	RENAULT	CAPTUR	4.777

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
1 La Renault Clio nella top10 mensile non comprende la versione E-Tech, mentre nella top10 dell'anno sì. Lo stesso vale per la Renault Captur.

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 28/02/2025

Immagine ©ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Calano le immatricolazioni

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**², le autovetture a benzina vedono il mercato di febbraio in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%.

Nel cumulato 2024, le immatricolazioni di **auto a benzina** registrano una flessione del 19% e le **auto diesel** calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

Le autovetture **mild e full hybrid** aumentano del 10,2% nel mese, con una quota del 44,4%; nel cumulato crescono invece del 10,4%, con una quota del 44,5%.

Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili (BEV e PHEV)** aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%).

Nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024).

Crescono le elettriche

Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 38,2% a febbraio e del 70,9% nel cumulato.

Le **ibride plug-in (PHEV)** aumentano del 33,3% a febbraio e nel cumulato del 27,6%.

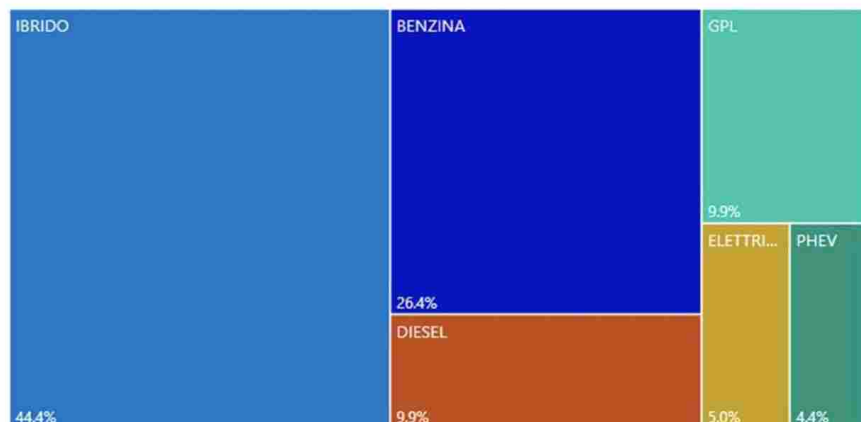
Esse rappresentano il 4,4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,1% del totale da inizio anno.

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di febbraio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo, -4,1% nel mese).

Unendo gennaio e febbraio, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 10,1%.

Il primo bimestre 2025 ha visto le alimentate a gas costituire il 10% del mercato.

2025 MS % (febbraio) Alimentazione



2025 MS % (YTD) Alimentazione

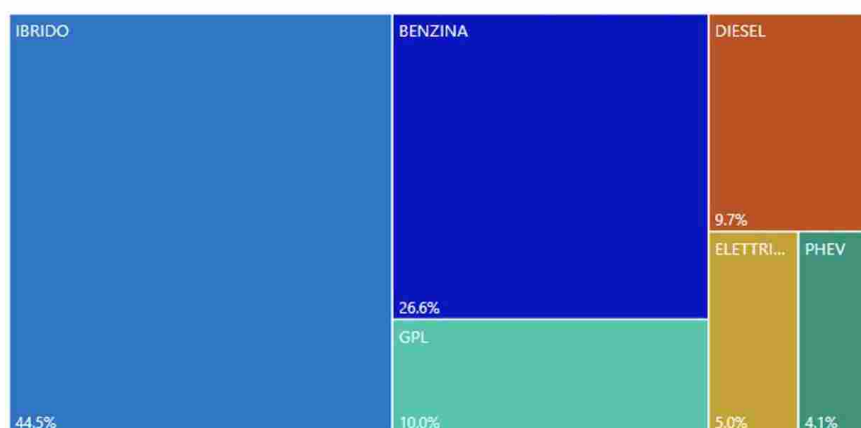


Immagine ©ANFIA

FIAT Panda: ancora la più venduta

A gennaio e febbraio cumulati, Fiat Panda, Jeep Avenger, Fiat 600 e Alfa Romeo Junior occupano, rispettivamente, la prima, quarta, settima e ottava posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Decima Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate non risultano autovetture del gruppo Stellantis, mentre, tra le elettriche, Jeep Avenger risulta il quinto modello più venduto, seguito da Fiat 500 al sesto posto.

Leapmotor, che entra per la prima volta in una top ten per alimentazione, con il modello T03, si trova invece al nono posto.

La suddivisione per segmenti

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di febbraio le autovetture **utilitarie e superutilitarie** rappresentano il 34% del mercato, con volumi in calo dell'11% rispetto a quelli di febbraio 2024, mentre nei due mesi calano del 6,8% a fronte di una quota del 34,9%. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda.

Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulato anche Citroen C3 al terzo

posto, Peugeot 208 al quarto e Opel Corsa al sesto.

Le auto dei **segmenti medi** hanno una quota del 9,1% a febbraio, con un mercato in calo del 13,5% rispetto allo stesso mese del 2024.

Nel cumulato, i **segmenti C, D ed E** hanno una quota dell'8,9% (-13%).

In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, al sesto posto Fiat Tipo e all'ottavo Peugeot 308.

Mercato auto a febbraio: i SUV restano i preferiti

I **SUV** hanno una quota di mercato pari al 54%, con volumi in calo dell'1,8% rispetto a febbraio 2024.

Nel dettaglio, i **SUV piccoli** rappresentano il 12% del mercato del mese (+14,7% rispetto a febbraio 2024), i **SUV compatti** il 27% (-11,6%), i **SUV medi** il 9,3%, (+1,2%), mentre le vendite di **SUV grandi** sono il 5,6% del totale (+19,4%).

Il 21,4% dei SUV venduti nel mese di febbraio è di un brand del Gruppo Stellantis.

In calo del 5% nel cumulato, i SUV detengono comunque una quota del 53,3%.

Continua l'ottima performance di Jeep Avenger che, prima nella top ten dei SUV piccoli, chiude il primo bimestre del 2025 con oltre 9.300 unità immatricolate.

Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al quarto posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka al settimo.

Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la sesta auto più venduta del segmento.

Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude il bimestre all'ottavo posto. In top 10 anche la Peugeot 3008 al terzo posto.

Peugeot 5008 entra nella top ten dei SUV grandi al decimo posto con 431 unità vendute nel cumulato.

Infine, è sempre marginale la quota di Monovolumi e Multispazio (1,7% di quota nel mese e 1,8% nel cumulato, in crescita, rispettivamente, del 15,2% e del 29,4%).



ECONOMIA

Auto, mercato ancora in calo, si salvano ibride ed e-car



4 MARZO 2025

[Maria Vincenza D'Egidio](#)

Stellantis cala del 14,1%. Bene la C3, è l'elettrica più venduta

Non ci sono buone notizie per il mercato dell'auto che anche a febbraio continua a registrare una performance negativa, mese che chiude con 137.922 immatricolazioni, in calo del 6,3% sullo stesso mese del 2024.

Complessivamente nei primi due mesi dell'anno le auto vendute sono state 271.638 con una contrazione del 6,1%. Il Centro Studi Promotor parla di "prospettive preoccupanti" anche alla luce delle previsioni dei concessionari che parlano di una raccolta di ordini bassa a febbraio, con una scarsa affluenza di visitatori nelle show room.

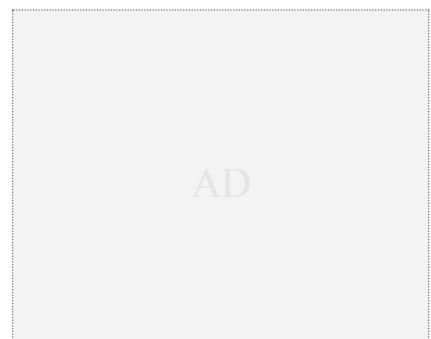
LEGGI ANCHE

[Mercato auto Ue: +0,8% nel 2024](#)

Le immatricolazioni, 10,6 milioni di nuove auto, calano in Francia, Germania, Italia e Belgio. Bene, invece Spagna e Polonia



CANALE 410



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mese in rosso per Stellantis che ha immatricolato 41.931 auto, il 14,1% in meno dello stesso mese del 2024 e ha una quota di mercato pari al 30,4% rispetto al 33,1% di un anno fa.

Segnali positivi arrivano comunque dalla Nuova Citroën C3, che secondo l'elaborazione di Dataforce, è il modello elettrico più venduto in Italia nel mese con l'8,96% di quota.

Bene anche la Jeep Avenger che rimane il SUV più venduto, mentre Fiat, con una quota complessiva del 12% certo lontana dai tempi d'oro, mantiene il primato tra i marchi. La novità per l'Italia riguarda il peso delle auto elettrificate, dalle mild-hybrid alle full-hybrid alle BEV e PHEV: rappresentano quasi due terzi – sottolinea l'Anfia – delle immatricolazioni a febbraio, mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo.

Le auto a benzina a febbraio sono in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%, mentre le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nei due mesi le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

FOTO: Shutterstock

[AUTO](#) [BENE IBRIDE E E-CAR](#) [MERCATO AUTO FEBBRAIO](#) [NEGATIVO FEBBRAIO](#)

TI POTREBBERO INTERESSARE

ATTUALITA'

[Auto, Von der Leyen: "più tempo per adeguarsi a target emissioni". Urso: "la Commissione dà ragione all'Italia"](#)

3 MARZO 2025

TUTTO E' BUSINESS

[Nuovo record di vendita tra le auto battute all'asta](#)

2 MARZO 2025

ECONOMIA

[I dazi di Trump sulle auto potrebbero colpire il settore dei metalli](#)

28 FEBBRAIO 2025

ATTUALITA'

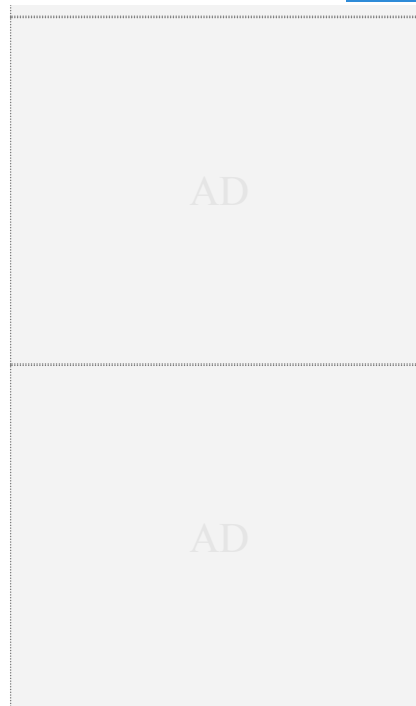
[Auto, il piano industriale dell'Ue il 5 marzo](#)

25 FEBBRAIO 2025

ECONOMIA

[Auto, il mercato è in calo: -2,1% a gennaio per l'Europa](#)

25 FEBBRAIO 2025



Vavassori (Anfia): «Dall'Ue intervento positivo, le emissioni saranno misurate su tutta la vita dell

L'elettrico si sta imponendo come principale alimentazione. Ma c'è posto anche per il motore endotermico, spiega il presidente di Anfia Roberto Vavassori. Ora servono parametri condivisi sulla misura delle emissioni. Multe alle case auto rinviate, tre anni per raggiungere gli obiettivi prima fissati per il 2025. Soddisfatti? «Per la prima volta vediamo un barlume di ragionevolezza», risponde Roberto Vavassori, presidente Anfia oltre che membro del board di Brembo, mentre soppesa parola per parola la dichiarazione di von der Leyen. Si parla di revisione del 2035 in funzione della piena neutralità tecnologica. È quello che chiedevate... «Sì, certo. Ma questa è una dichiarazione di principio, per avere certezze saranno cruciali i documenti tecnici che dovrebbero essere resi noti domani 5 marzo. Il nostro per il momento è un commento cautamente positivo. Importante sarà anche il metodo: chiediamo che il piano non sia rigido ma sia possibile intervenire in base ai riscontri del mercato». Neutralità tecnologica rispetto a emissioni calcolate dalla culla alla tomba del veicolo invece che allo scarico? «Sì, esatto». Gli attori del mercato troveranno un accordo sui parametri di misurazione? «Su questo si sta lavorando, si stanno creando degli standard. Per esempio se produco un biocarburante con biomassa generata in Kenia e trasformata in Europa avrò uno standard... Esiste un lavoro importante che l'industria sta facendo. Possiamo arrivare a standard condivisi da tutti. L'importante è che si smetta di dire che l'auto elettrica emette zero: non è vero». Il mercato auto che «tira» di più, quello asiatico, chiede auto elettriche. La scelta delle nostre case di scommettere sull'elettrico dipende anche da questo. O no? «Il mainstream per il futuro andrà verso l'elettrico, non c'è dubbio. In Cina per due motivi. Da una parte la spinta del governo centrale e delle province. Dall'altra il fatto che i cinesi spesso usano l'auto come una propaggine della casa e dell'ufficio: stanno all'interno del mezzo parcheggiato per lavorare o guardarsi un film. Tenere un'auto a gasolio o a benzina ferma con il motore acceso non funziona. Attenzione però: nemmeno la Cina ha intenzione di andare al 100% verso l'elettrico». Gli Usa faranno un passo indietro sull'elettrico? «Diversi Stati hanno fatto scelte per l'elettrico. Certo negli Usa le distanze da coprire sono più lunghe e le auto in media più grandi. Questo renderà l'elettificazione un po' più lenta, ma avanzerà». Preoccupati per i dazi al 25% promessi da Trump? «La proposta di Dombrovskis di ridurre i dazi Ue sulle auto Usa dal 10 al 2,5% per allinearsi alle tariffe Usa sulle auto Ue mi pareva ragionevole. Ma è stata presa come una dichiarazione di debolezza». Le case europee pensano già di trasferire pezzi di produzione negli Usa. «Questo impoverirebbe in modo strutturale il nostro tessuto produttivo. Si usi la real politik per evitare che accada. Se necessario mettendo sul tavolo anche altre contropartite, per esempio l'acquisto del gnl americano».



Auto, Vavassori (Anfia): Per la prima volta da Ue un barlume di ragionevolezza

Home Economia Auto, Vavassori (Anfia): Per la prima volta da Ue un barlume di ragionevolezza

Auto, Vavassori (Anfia): Per la prima volta da Ue un barlume di ragionevolezza

04 Marzo 2025

"Per la prima volta vediamo un barlume di ragionevolezza".

Così Roberto Vavassori, presidente Anfia, di fronte alla revisione del 2035 in funzione della piena neutralità

tecnologica per il settore delle auto. "Questa è una dichiarazione di principio, per avere certezze saranno cruciali i documenti tecnici che dovrebbero essere resi noti domani 5 marzo. Il nostro per il momento è un commento cautamente positivo. Importante sarà anche il metodo: chiediamo che il piano non sia rigido ma sia possibile intervenire in base ai riscontri del mercato", spiega in un colloquio con il Corriere della Sera. E ancora: "Il mainstream per il futuro andrà verso l'elettrico, non c'è dubbio. In Cina per due motivi. Da una parte la spinta del governo centrale e delle province. Dall'altra il fatto che i cinesi spesso usano l'auto come una propaggine della casa e dell'ufficio: stanno all'interno del mezzo parcheggiato per lavorare o guardarsi un film. Tenere un'auto a gasolio o a benzina ferma con il motore acceso non funziona. Attenzione però: nemmeno la Cina ha intenzione di andare al 100% verso l'elettrico". Poi sugli Usa: "Diversi Stati hanno fatto scelte per l'elettrico. Certo negli Usa le distanze da coprire sono più lunghe e le auto in media più grandi. Questo renderà l'elettrificazione un po' più lenta, ma avanzerà".

Ti potrebbe interessare anche

Volkswagen studia prima chiusura di una fabbrica. In Italia -40% vendite auto elettriche

02 Settembre 2024 di Giuliano Zulin

I dati sulle immatricolazioni delle auto: ad agosto 69.121 autovetture a fronte delle 79.787 iscrizioni registrate nello stesso mese dello scorso anno (-13,37%)

L'Editoriale del Direttore

Le stagioni di una volta tra Green Deal e Agenda Onu 2030

16 Luglio 2024 di Vittorio Oreggia

L'Italia spaccata in due: Nord sott'acqua, Centro e Sud soffocate dal caldo. Colpa del climate change e quindi dell'uomo. Intervenire subito: ma come?

Transizione Italia

08 Gennaio 2025 di Giuliano Zulin

La flessione dura ormai da 32 mesi, invece nel nostro paese c'è una inversione di tendenza

Economia



Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** **Economia** Industria

f X in ...

In evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

👤 Accedi

Publicità

24

I NOSTRI VIDEO



Capital Markets Day



WMC, Motorola punta su integrazione e innovazione...



Regione Siciliana e IRVO protagoniste a Verona con l'oro verde

Servizio



| Automotive Emilia-Romagna

La Motor valley a Bruxelles: un fondo sovrano per supportare gli investimenti

Oltre alla neutralità tecnologica cruciale un piano di ricerca sull'energia per abbattere i costi e realizzare batterie made in Europe

di Ilaria Vesentini

4 marzo 2025



I punti chiave

- Le richieste dell'Emilia-Romagna all'Ue
- L'Europa verso la green transition o il riarmo?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

• [L'energia è un cappio anche per la componentistica](#)



Ascolta la versione audio dell'articolo



3' di lettura



Pubblicità

Il percorso per la decarbonizzazione della mobilità europea va rivisto all'insegna del principio della neutralità tecnologica (contemplando un mix di tecnologie: elettrico, plug-in, idrogeno, biofuel) e va supportato da un piano di ricerca sull'energia (per abbattere i costi e realizzare batterie made in Europe) e da un fondo sovrano per gli investimenti industriali. Sono le richieste avanzate dagli operatori della motor valley emiliano-romagnola, riuniti a Bologna in occasione del tavolo regionale sull'automotive. Una filiera strategica per la via Emilia e per il Paese, con 388 imprese specializzate, 20mila addetti (il 13% del totale nazionale), 12 miliardi di euro di fatturato (il 16% del dato italiano) e un export da 9,8 miliardi di euro (il 21,4%).

Le richieste dell'Emilia-Romagna all'Ue

«Dobbiamo portare a Bruxelles i temi fondamentali per la rinascita del comparto. Occorre lavorare tutti insieme a una politica sulla filiera della componentistica europea, affinché questa torni nel nostro Paese e in quelli dell'Unione. E bisogna prevedere adeguati ammortizzatori sociali per la transizione al fine di salvaguardare le competenze territoriali, anche nelle piccole imprese», sono le parole del vicepresidente della Regione con delega allo Sviluppo economico, Vincenzo Colla, all'uscita dal tavolo cui hanno partecipato [Anfia](#), Confindustria, Cna, Confartigianato, Aica-AutoPromotec, Senaf, Bologna Fiere, Muner e Art-Er. La Regione si è impegnata a portare le istanze della filiera all'attenzione dell'Europa, sia alla Commissione sia all'associazione Automotive Regions Alliance, l'alleanza tra 36 regioni europee impegnate ad agevolare la transizione dell'industria automobilistica e dell'indotto.

Pubblicità
Loading...



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'Europa verso la green transition o il riarmo?

La discussione si è inserita in un contesto di forte incertezza per l'industria dell'auto. Il crollo della produzione italiana, che a dicembre 2024 ha registrato un calo del 36,6% su base annua, si somma all'invasione di vetture cinesi nel mercato europeo e alla decisione degli Stati Uniti di imporre dazi del 25% sulle importazioni. Non bastano le rassicurazioni arrivate ieri dalla presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, che ha annunciato l'introduzione di una finestra di tre anni per il calcolo delle emissioni CO2, ma senza modificare la deadline del 2035 per l'eliminazione del motore endotermico. «La nostra industria sta soffrendo moltissimo la competizione cinese – commenta Marco Stella, presidente della Filiera Automotive di Confindustria Emilia e Ad di DTS Spa –. Gli Stati Uniti proteggono il proprio comparto, l'Europa no. Se non si tiene conto di questo contesto, vuol dire che il problema è interno».

Così come non è chiaro ai costruttori di componentistica emiliano-romagnoli, impegnati a riconvertire le produzioni verso motori puliti e soluzioni per l'aerospazio, se la risposta sia invece del piano "Rearm Europe" lanciato da von der Leyen. La domanda che circola è: usciranno Panda o carri armati da Pomigliano?

ABBONAMENTO II

Sole 24 Ore con
30% di sconto
Scopri di più →

24

Podcast Market Mover

L'andamento dei listini, le storie societarie del momento e i protagonisti dell'attualità finanziaria
Scopri di più →

24

L'energia è un cappio anche per la componentistica

Sul tavolo anche la questione dei costi energetici, ancora troppo alti rispetto ai competitor internazionali. La filiera dell'automotive insiste sulla necessità di un piano di investimenti europeo in nuove tecnologie per l'efficienza energetica. «L'Europa deve scegliere se vuole una industria ancora competitiva o se intende lasciare spazio ad altri», afferma Stella, preoccupato perché «il contesto internazionale è cambiato improvvisamente e il legislatore europeo non ne prende atto e prosegue dritto in un processo di transizione industriale green carico di ideologia. Il piano per il rilancio dell'auto atteso a giorni – conclude – non ha recepito quasi nessuno de temi che avevamo discusso. È indispensabile che Bruxelles ripensi al quadro normativo fin qui impostato, misure come le multe e lo stop definitivo alla produzione di auto con motori endotermici nel 2035 devono essere cancellate».

Emissioni auto, 3 anni per rispettare i parametri: l'industria torinese guarda all'Ue

L'apertura della presidente von Der Leyen e la revisione del piano al 2035: i dubbi e le speranze del settore e dell'indotto alle prese con la crisi di vendite. I target europei sulle emissioni di Co2 restano confermati, ma le case automobilistiche avranno 3 anni per adeguarsi. La presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha aperto alle richieste dell'industria allontanando momentaneamente lo spettro delle multe e ricorre alla flessibilità. La revisione degli obiettivi per il 2035. La soluzione illustrata dall'Esecutivo Ue si trova in un emendamento mirato al regolamento sugli standard di Co2: "Invece della conformità annuale, le aziende avranno tre anni", ha spiegato von der Leyen. Gli obiettivi "rimangono gli stessi" e devono essere rispettati ma la mossa garantisce "più respiro per l'industria e più chiarezza, e senza modificare gli obiettivi concordati". Più a lungo termine invece, sugli obiettivi al 2035, "ci prepareremo ad accelerare i lavori sulla revisione" avendo come principio fondamentale "la totale neutralità tecnologica" ha detto la presidente della Commissione. Marco Gay: L'industria deve essere protagonista. Notizie accolte con favore dal presidente degli industriali torinesi Marco Gay che ha sottolineato come insieme alla proroga concessa ai costruttori al 2027 per pagare le multe sulle emissioni, questi elementi siano presenti con chiarezza nella versione definitiva del Industrial Action Plan for an Automotive Sector, perché un'industria come la nostra può e vuole continuare ad essere protagonista. Anfia: Aspettiamo le decisioni concrete. Guarda alle decisioni concrete che saranno contenute nel Piano d'azione per l'Automotive che la Commissione Ue si appresta a rilasciare il 5 marzo l'Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica. Registriamo con favore la dichiarazione della presidente della Commissione che sarà preparata in tempi rapidi una revisione dello schema al 2035 che avrà come principio chiave quello della piena neutralità tecnologica ha commentato il presidente Roberto Vavassori. Restiamo in attesa di conoscere che cosa in concreto questo significherà. Mercato dell'auto in sofferenza. Perché nel frattempo il mercato dell'auto continua a registrare il segno meno, con il settimo ribasso consecutivo mensile a febbraio: I dati delle immatricolazioni mostrano quanto sia sterile la diatriba in corso tra chi sostiene unicamente la tecnologia dell'elettrico e chi solo quella dei motori Ice, essendo quasi due terzi delle registrazioni mensili relativi a vetture con vari livelli di elettrificazione mentre le vetture a combustione interna prive di qualunque elettrificazione rappresentano poco più di un terzo, segno che il processo di comprensione e accettazione di veicoli elettrificati si sta realizzando anche nel nostro Paese, nonostante rimanga un gap notevole in termini di volumi, tre volte al di sotto la media europea ha concluso Vavassori. Api: Posizioni Ue non sono più sostenibili. Di diverso avviso l'Api torinese. E' gravissimo che l'Europa ha spiegato il presidente Fabrizio Cellino, si ostini su posizioni ormai non più sostenibili e soprattutto dannose per l'industria e quindi l'occupazione. Non sono in gioco solo decine e decine di migliaia di posti di lavoro, ma l'equilibrio economico e sociale del Paese e del Nord-Ovest, il destino di una parte importante della nostra economia. Nel contesto economico che stiamo attraversando è evidente l'importanza dell'automotive, come comparto d'eccellenza che va aiutato e valorizzato".

