



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 20 al 26 maggio

Torino, 27 maggio 2025

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Italia-informa.com	22/05/2025	<i>ANFIA: import ed export di autoveicoli nuovi in calo nel primo bimestre 2025</i>	2
	Lastampa.it	22/05/2025	<i>Auto, Anfia: nel primo bimestre in calo sia import (-8,4%) che export (-9,5%)</i>	4
	LeaseNews.it	22/05/2025	<i>ANFIA: import di autoveicoli nuovi -9,4%% a gennaio-febbraio</i>	5
	Motori.ilmattino.it	22/05/2025	<i>Autopromotec 2025, gli appuntamenti di oggi: Focus su temi economia circolare, dati, ricostruzione e</i>	6
	Quattroruote.it	22/05/2025	<i>Mercato I nuovi incentivi (bocciati), l'invasione della Cina, l'Europa: a Trento i nodi del futuro</i>	8
	Repubblica.it	22/05/2025	<i>Auto, Anfia: nel primo bimestre in calo sia import (-8,4%) che export (-9,5%)</i>	12
	Ansa.it	23/05/2025	<i>Autopromotec 2025, la storica presenza di ANFIA Aftermarket</i>	14
8	L'Adige	23/05/2025	<i>L'auto a un incrocio pericoloso</i>	18
	Fleetime.it	23/05/2025	<i>Smartphone a quattro ruote: l'auto nel mirino degli hacker</i>	19
	Installatoreprofessionale.it	23/05/2025	<i>Ecomondo 2025: la piattaforma globale per l'economia circolare e la transizione ecologica</i>	21
38	La Stampa	24/05/2025	<i>A Torino il Gotha europeo dell'auto (L.Di Paco)</i>	24
39+47	La Stampa - Ed. Torino	24/05/2025	<i>I gotha dell'auto si ritrova in citta' da tutta Europa Si parla di futuro (L.Di Paco)</i>	25
1+11	Plus24 (Il Sole 24 Ore)	24/05/2025	<i>Pmi sotto pressione tra dazi e nodo credito agevolato (G.Ursino)</i>	27
	Lastampa.it	24/05/2025	<i>Al Mauto il gotha europeo dell'auto discute di intelligenza artificiale per le quattro ruote</i>	30
	Panorama.it	24/05/2025	<i>Auto europee a rischio stop: troppe regole, pochi risultati</i>	31
39	Affari&Finanza (La Repubblica)	26/05/2025	<i>Ecomondo guida il comparto green (M.Frojo)</i>	33
	Automobili10.it	26/05/2025	<i>Crisi del mercato auto, in Italia circolano vetture sempre piu' vecchie</i>	34
	Repubblica.it	26/05/2025	<i>Ecomondo guida il comparto green</i>	38
	VieTrasportiWeb.com	26/05/2025	<i>Mercato veicoli industriali, ad aprile stabile</i>	41
12	Organi di Trasmissione	01/06/2025	<i>E' nata l'associazione Vehicle Valley Piemonte</i>	43
28/30	Organi di Trasmissione	01/06/2025	<i>Il futuro della mobilita'</i>	44
113	Parts in Officina (Parts)	01/06/2025	<i>Italia-immatricolazioni autovetture</i>	47

ITALIAinforma

QUOTIDIANO ON-LINE

Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

Seguici su:

Arte e Cultura

Automotive

Attualità

Economia e Finanza

Editoriale

Energia

Esteri

Innovation

Le Interviste

Politica

Sostenibilità

ULTIME
NOTIZIE

22 mag 2025 ore 10:00

Usare i social deprime i teenager, l'alert in uno studio

LA TUA
IMPRESA con SIMEST si apre
all'America Latina.

SCOPRI DI PIÙ

simest
gruppo cdp



ANFIA: import ed export di autoveicoli nuovi in calo nel primo bimestre 2025

- di: Redazione 22/05/2025



I dati ANFIA dipingono un quadro di difficoltà per il comparto automotive italiano fra gennaio e febbraio 2025: l'import di autoveicoli nuovi verso l'Italia cala in valore del 9,4% rispetto al primo bimestre dello scorso anno, con il comparto che mostra un

IL MAGAZINE

Italia Informa n° 2 - Marzo/Aprile 2025



ARCHIVIO MAGAZINE

FINECO

SCEGLI LA
CONSULENZA
FINECO.

CHANGE IS GOOD.

SCOPRI DI PIÙ

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

Roma, previsioni meteo a 7 giorni

Italia > Lazio > Meteo Roma

gio 22	ven 23	sab 24	dom 25	lun 26	mar 27	mer 28
16.0°C 20.9°C	16.3°C 20.3°C	14.0°C 21.4°C	13.5°C 23.1°C	13.5°C 24.2°C	13.6°C 24.4°C	15.5°C 22.7°C

stampa PDF 3BMeteo.com

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

decremento nelle importazioni pari a 8,4 punti percentuali (mentre quelle dei veicoli industriali scende del 16%).

ANFIA: import ed export di autoveicoli nuovi in calo nel primo bimestre 2025

Discesa a doppia cifra per quanto riguarda l'export in valore (-17%) e il valore dei veicoli industriali (-33%), con le autovetture esportate che calano del 9,5%. Numeri che portano a un saldo negativo per le autovetture di circa 2,9 miliardi di euro e positivo per 21,56 milioni per i veicoli industriali.

L'89% dell'import di autoveicoli proviene da Paesi europei, che sono invece la destinazione del 62,3% dell'export. Tra i paesi al di fuori del Vecchio Continente, gli Stati Uniti si confermano primo mercato con una quota del 22,1%, seguiti a grande distacco da Giappone e Cina (5,4% e 1,5% rispettivamente).

Capitolo Componentistica: nel bimestre, calano sia import che export (-6,9% e -7,7% rispettivamente), con un saldo che è positivo per 1,13 miliardi di euro, in calo rispetto ai 1,25 miliardi del 2024.

L'Europa rappresenta l'80,5% del valore delle importazioni e l'80,% del valore delle esportazioni, con la prima area extraeuropea per valore dell'import che è rappresentata dall'Asia (14,4% di parti e componenti importati in Italia), mentre e il Nord America è destinazione principale per l'export (7,8%).

La Germania è lo Stato da cui l'Italia importa ed esporta più componentistica (24,4% e 20,7% rispettivamente), seguita da Cina e Francia nell'import e da Francia e Spagna per l'export.

TAGS: automotive, **anfia**, economia

NOTIZIE DELLO STESSO ARGOMENTO

Automotive
22/05/2025

ANFIA: import ed export di...

Automotive
21/05/2025

Pnrr, nuova strategia del g...

Newsletter



Iscriviti alla nostra Newsletter

Inserisci la tua mail



Rimani aggiornato su novità eventi e notizie dal mondo

ULTIMISSIME

22 mag 2025 ore 13:30

Giro d'Italia in Toscana, vince prevenzione con campagna Merck su cancro vescica

22 mag 2025 ore 13:00

Mirabilandia, apre centro estivo per figli dipendenti

22 mag 2025 ore 11:00

Ucraina-Russia, Wsj: "Vaticano ospiterà colloqui a giugno, presenti anche gli Usa"

22 mag 2025 ore 10:30

Roland Garros, verso il sorteggio: dove vederlo e cosa sapere sul percorso di Sinner

22 mag 2025 ore 10:00

Usare i social deprime i teenager, l'alert in uno studio

VEDI TUTTE LE ULTIMISSIME

UniCredit e MCC sostengono gli investimenti nell'idrogeno di F.M.C.

22/05/2025



ENEA presenta la prima Smart Community italiana

22/05/2025

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, Anfia: nel primo bimestre in calo sia import (-8,4%) che export (-9,5%)

TELEBORSA

Publicato il 22/05/2025
Ultima modifica il 22/05/2025 alle ore 16:44



Nel periodo **gennaio-febbraio del 2025**, l'**import** di **autoveicoli nuovi** in valore verso l'Italia risulta in calo (-9,4% rispetto al primo bimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-8,4%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -16,0%. Anche

l'**export** in valore risulta in calo rispetto a quello del primo bimestre del 2024, del -17,0%: il valore dei **veicoli industriali**, nel periodo analizzato 2025, cala del -33,2%; le **autovetture esportate**, invece, sono in calo del -9,5%. Il saldo è negativo per circa **-2,9 miliardi di euro** per le autovetture e positivo di circa 21,56 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei** (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo bimestre del 2025, il 62,3% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (22,1%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,5%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -6,9%, che l'export, del -7,7%, con un saldo positivo di circa 1,13 miliardi di euro (era di 1,25 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta l'80,5% del valore dell'import e il 80,7% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,4% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 7,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 20,7% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia. Per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

cerca un titolo

LEGGI ANCHE



29/04/2025
Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giù del 20,9%

15/04/2025
USA, frenano a marzo i prezzi import-export

16/05/2025
USA, prezzi import/export in aumento ad aprile

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

22/05/2025
Al via l'edizione 2025 del Taranto Eco Forum

22/05/2025
Borsa, il lusso si veste di rosso su caute prospettive vendite

22/05/2025
Dazi, Giorgetti: possibile accordo ragionevole Usa-Ue

22/05/2025
Gas, scorte USA crescono più delle attese di 120 BCF

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA: import di autoveicoli nuovi -9,4%% a gennaio-febbraio

Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-8,4%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -16,0%. Nel periodo gennaio-febbraio del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (% rispetto al primo bimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (), mentre quello dei veicoli industriali cala del . Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo bimestre del 2024, del : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2025, cala del ; le autovetture esportate, invece, sono in calo del . Il saldo è negativo per circa miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa milioni per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l' del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo bimestre del 2025, il del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (22,1%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,5%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica , nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -6,9%, che l'export, del -7,7%, con un saldo positivo di circa 1,13 miliardi di euro (era di 1,25 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta l'80,5% del valore dell'import e il 80,7% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,4% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 7,8% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 20,7% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni. In allegato il Focus trade automotive 02/2025

immagine



FUTURMOTIVE TALKS 2025

Workshops Internazionali
Spazi Interattivi
Aree Tematiche



IA & AFTERMARKET

L'IA non come rivale ma come strumento che potenzia le capacità umane



SOTENIBILITÀ/ESG

L'invisibile contributo del settore automotive alla sostenibilità



CAR-CONNECTIVITY-WORKSHOP

Autopromotec 2025, gli appuntamenti di oggi: Focus su temi economia circolare, dati, ricostruzione e presenza donne

condividi l'articolo



Anche il secondo giorno di apertura di Autopromotec a BolognaFiere, quello di giovedì 22 maggio, prevede un'agenda densa in tutti gli orari a conferma della vastità dei temi trattati e dell'ampiezza della platea a cui si rivolgono. Si inizia alle 10.00 nella Gallery 21/22 con l'incontro 'Economia Circolare, Recycle & Remanufacturing' dedicato alle esperienze europee e le prospettive italiane relative all'economia circolare nel settore automotive. Moderato da Fabio Uglietti di Quattroruote Professional, l'evento prevede nel panel sui temi europei la partecipazione di Patrick Poincelet - Mobilians e di Marcello Colledani di Apra Europe. Il panel dedicato alle prospettive per l'Italia prevede la presenza di Lorella Volpato di Ada e Elena Perrotta di Assoambiente. Seguirà una tavola rotonda sulle best practice con LKQ Europe, con Katell Plunet di Stellantis-SUSTAINera e Giuseppe Pedretti di Petronas. Sempre alle 10 l'Auditorium Futurmotive nel Centro Servizi ospiterà un evento della serie degli International Aftermarket Meeting.

Il titolo è "Cybersecurity VS Competizione Quanto sarà indipendente l'IAM in futuro?". Le introduzioni saranno a cura di Andrea Debernardis di Anfia e Emanuele Vicentini Autopromotec. Seguiranno momenti di analisi a cura di Martin Frommer, S&P Global Mobility e Giuseppe Faranda Cordella, Drivesec. La tavola rotonda che seguirà vedrà la partecipazione di Kim Borsting di Hella Gutmann, Christoph Schön - LKQ Europe, Massimiliano Oliveri Del Castillo - Robert Bosch, Alexander Matthey di Spread, e Maximilian Wegner - Roland Berger. Moderatore Frank Schlehuber di Clepa. Alle 14 si parlerà dell'accesso ai dati come 'Prospettiva indipendente'. La disponibilità

EVENTI



LA KERMESSA
Autopromotec 2025, si apre edizione record che guarda al futuro. È la più importante fiera internazionale dell'aftermarket auto



LA KERMESSA
Autopromotec, al via la rassegna globale dell'aftermarket automobilistico. A Bologna fino al 25 maggio: ecco gli eventi principali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dei dati è un tema cruciale per l'evoluzione del mercato e la competitività degli operatori indipendenti. Nel convegno verranno esplorati D e RMI, alla luce delle politiche europee e internazionali, dei nuovi modelli di business e dello stato dell'integrazione digitale nel settore. L'evento sarà moderato da Fabio Orecchini, professore presso Università degli Studi Guglielmo Marconi, direttore dell'Osservatorio auto e mobilità presso Luiss Business School. Sul palco i keynote speech di Marcus Sacré ed Elisabeth Macher - Osborne Clarke ('L'applicazione del diritto di accesso ai dati OBD e RMI') e a seguire Alessandro Salimbeni - senior policy Advisor Figiefa ('Aggiornamenti sulle istanze dei fornitori di servizi indipendenti e sull'evoluzione della legislazione dell'Unione Europea'). Interverrà anche Leon Andriessen presidente di Egea ('Fatti & cifre nel mercato UE') e Bill Harvey presidente Auto Care ('Fatti & cifre nel mercato Usa').

La tavola rotonda "Gli hub digitali per la catena del valore dell'automobile" vedrà invece gli interventi di Riccardo Giovannotti segretario generale Gaso, Frank Beaujean direttore generale Workshop-Net powered by Egea. Ci saranno anche Roberto Nicolini di Nexion, Iginio De Lotto di Texa, Andrea Cantadori di Mahle e Vito Michele Scupola di Hella che discuteranno di valore strategico dei dati, efficienza operativa, interoperabilità, tutele legate alla proprietà intellettuale e nuove opportunità di collaborazione. Le considerazioni conclusive saranno di Stefano Bonaccini, deputato al Parlamento Europeo. Sempre alle 14, - ma nella Gallery 21/22, è prevista la conferenza sul futuro della ricostruzione e del riciclo dei pneumatici organizzato da Retreading Business, Tyre & Rubber Recycling e Valebridge Media Services, con il supporto di Autopromotec. Il convegno sarà presentato e moderato da David Wilson di Retreading Business, e vedrà gli interventi di Vittorio Marangoni di TRM - Marangoni, di Stefan Mayrhofer, di Frederico Schmidt di Vipal, di Michael Schwämmlein di Bipaver per la sessione sulla ricostruzione. A seguire gli interventi di Schwämmlein, di Anna-Maria Guth di AzuR, Giampaolo e Flavia Malatesta di MAE, di Giuseppina Carnimeo di Ecopneus e di Arthur Wagner di Regom per la sessione sul recupero e riciclo dei pneumatici.

Sempre alla Gallery 21/22 ma alle 16.30 l'incontro WAW! Women in the Autopromotec World che esplora l'impatto positivo e il valore strategico che può avere la rimozione del pregiudizio di genere in azienda, offrendo un'occasione di networking, testimonianze dirette e un microfono aperto per raccontare storie di successo. Un'occasione per ispirare nuove generazioni e costruire un futuro più inclusivo e innovativo per l'industria della mobilità. Moderato dalla giornalista del Tg2 Motori Maria Leitner, vedrà la presenza di Paola Zaccheroni di Autopromotec. A seguire sul palco le testimonianze di Stacey Miller di Auto Care, di Francesca Soardi dell'Unione Servizi alla comunità CNA e i pitch di Maria Conti di Maserati Corse, di Francesca Paoli, di Dino Paoli, di Marzia Castellani di LKQ-RHIAG, di Elena Spelta de La Gomma Viola, di Monica Zanetti della Scuderia Belle Époque e infine di Alba Menozzi di Bologna Gomme.



condividi l'articolo



giovedì 22 maggio 2025 - Ultimo aggiornamento: 16:19 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Mercato auto, Byd per la prima volta supera vendite di Tesla in Europa. Ad



Bruno (Stellantis): «Su vetture pesa il tema dell'accessibilità, serve



Altavilla (Byd), dopo incontri a Torino siglati contratti con fornitori italiani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

QUOTAZIONI

NOVITÀ

Scopri le nuove Quotazioni Quattroruote

SCOPRI



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



AutomobilISSIMA

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

Mercato

I nuovi incentivi (bocciati), l'invasione della Cina, l'Europa: a Trento i nodi del futuro

da Trento **Rosario Murgida** | Pubblicato il 22/05/2025 | 0 commenti

Mercedes-Benz Classe E, la prova della E 300

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Negli ultimi giorni sono tornati alla ribalta gli **incentivi alla rottamazione**. Qualcuno potrebbe pensare a una filiera pronta a stappare bottiglie di champagne, ma non è così: le nuove agevolazioni stanno già alimentando i primi timori, come emerso dal convegno "Incrocio pericoloso: il mercato auto tra crisi, scelte e rilancio" che si è tenuto al Festival dell'Economia di Trento. Secondo il direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali, il nuovo provvedimento è infatti "un coniglio uscito dal cilindro all'improvviso, perché proprio l'anno scorso il ministero delle Imprese aveva decretato l'inutilità dei bonus nell'ottica della promozione del Made in Italy. Quando si tratta di incentivi, non si dovrebbe mai parlare: il governo dovrebbe agire di notte, altrimenti la gente o scappa o aspetta. E ho paura che adesso l'effetto sarà proprio quello dell'attesa".

Le proposte e le alternative. Negativo anche il giudizio di **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, secondo il quale per il mercato italiano non servono gli incentivi, ma una "visione di lungo termine". Soprattutto, bisognerebbe evitare di "non tartassare un settore: mi riferisco all'intervento sui fringe benefit, oppure ai disincentivi all'uso dell'auto", ha detto il manager. Eppure, l'auto è nella maggior parte dei casi è un

I PIÙ POPOLARI

01 Lancia Sotto quel telo c'è la nuova Gamma

02 Mercedes Classe G 580 Elettro-rockstar

03 Stellantis Possibile dietrofront sul "tutto elettrico" in Europa

04 Fiat Grande Panda Hybrid, tutti i prezzi e le versioni - VIDEO

05 Fiat La Grande Panda avrà una versione con cambio manuale

VEDI ALTRO



SABATO 24 MAGGIO

scopri l'intera gamma E-tech di Renault

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

mezzo che gli italiani sono costretti a usare per spostarsi". Artusi ha citato anche il recente intervento sulle accise, così come il trattamento fiscale sfavorevole rispetto ad altri Paesi europei. Di sicuro, per Federauto "si dovrebbe smettere con le politiche dei bonus, perché gli incentivi non risolvono i problemi alla radice. Sugeriamo, invece, di prendere queste risorse per investire nel lungo termine, partendo da un diverso trattamento fiscale dell'auto che consenta di allineare l'Italia agli altri Paesi".

I cinesi hanno deciso di invaderci. Il convegno è servito anche per affrontare temi di natura industriale. Per esempio, la nostro direttore Gian Luca Pellegrini è stato chiesto un parere sulle aggressive strategie dei cinesi. "Abbiamo alzato le barriere contro il nemico sbagliato", è stata la risposta. "Ci siamo concentrati sull'elettrico alzando i dazi, ma i cinesi sono furbi, veloci, scaltri, hanno capito che l'elettrico non supera il 15% e hanno messo mirino l'altro 85% del mercato, che noi europei abbiamo deciso di abbandonare. I cinesi stanno arrivando a una velocità impressionante. Al contrario di giapponesi e coreani, stanno ricevendo un forte sostegno dal loro governo: BYD ha ricevuto oltre 4 miliardi di dollari. Il tema è che i cinesi hanno deciso di invaderci", ha proseguito Pellegrini, che ha poi ampliato il discorso sulla **mobilità elettrica**, evidenziando diverse problematiche: dagli incentivi ("Non è sostenibile un business che si basa sul sostegno pubblico") ai costi di gestione ("In Italia ricaricare un'elettrica alle colonnine pubbliche costa come fare il pieno a una Porsche 911"), fino ai listini elevati. Sul fronte dei costi alla colonnina, Cardinali ha anche sollevato un ulteriore problema: "La ricarica costa non solo per l'energia, ma anche per l'assenza di concorrenza. Nel mondo delle colonnine, la concorrenza è ancora da inventare: il 62% sta in mano a due operatori di Stato (Eni ed Enel, ndr)".

Elettrico, Europa e parco circolante. La questione dell'elettrico è, ovviamente, legata alle politiche dell'Unione europea. Fabrizia Vigo, responsabile relazioni istituzionali [dell'Anfia](#), è stata interpellata sul **Piano d'Azione** della Commissione: "Si è aperto un dialogo importante con l'industria dell'auto", ha detto Vigo, "ma l'approccio più pragmatico chiesto dalla filiera pare inascoltato: è stato imposto ai costruttori un diktat senza tener conto della necessità di costruire un'ecosistema e della domanda dei consumatori. Oggi i dati ci dicono che ci sono problemi di infrastrutture, costi, accessibilità. Inoltre, l'approccio

Focus ON

	Jeep® & The North Face: un'alleanza NFO PUBBLICITARIA
	Sabato 24 maggio scopri NFO PUBBLICITARIA
	Brembo svela il Greentell set NFO PUBBLICITARIA

ADV

ADV

della regolamentazione sulla filiera industriale ha mostrato tutti i suoi limiti. Al momento, l'auspicio è che si possa mantenere il target della decarbonizzazione, aggiustando però il tiro". A tal proposito, Artusi ha messo all'indice il metodo di calcolo delle emissioni "imposto dalla Commissione e limitato al tubo di scarico", ribadendo che "deve essere il mercato a scegliere come arrivare alla metà: decarbonizzare è un obiettivo condivisibile, un principio corretto, ma non significa solo elettrificare. Bisogna usare tutte le tecnologie disponibili, a maggior ragione se l'energia proviene sempre di più dai carburanti fossili. Attenzione a non fare un autogol". Del resto, non è solo l'Europa la causa dell'attuale situazione. Pellegrini ha ancora una volta evidenziato come all'interno del settore "siano state sbagliate le previsioni, sottovalutate le implicazioni industriali, sopravvalutate le stime di mercato: la Commissione ha perseguito uno scoppio oggettivamente macchiato di ideologia e l'industria ha sbagliato le previsioni". Infine, il direttore di Quattroruote è tornato sulla situazione del nostro mercato, sottolineando come il "vero fenomeno sia l'usato: questo significa che la gente non ha i soldi per comprare". Ancora più preoccupante è che metà dei passaggi riguardino auto di 10 anni: "Vuol dire che il consumatore italiano dà via macchine vecchissime per auto vecchie", ha concluso Pellegrini. "Questo è il tema: dobbiamo affrontare prima questo problema, altrimenti non raggiungeremo gli obiettivi di decarbonizzazione".

TAGS: [UNIONE EUROPEA](#) [INCENTIVI](#) [AUTO ELETTRICHE](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer

ADV



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, Anfia: nel primo bimestre in calo sia import (-8,4%) che export (-9,5%)



22 maggio 2025 - 16.49

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel periodo **gennaio-febbraio del 2025**, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-9,4% rispetto al primo bimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-8,4%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -16,0%.

Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del primo bimestre del 2024, del -17,0%: il valore dei **veicoli industriali**, nel periodo analizzato 2025, cala del -33,2%; le **autovetture esportate**, invece, sono in calo del -9,5%. Il saldo è negativo per circa **-2,9 miliardi di euro** per le autovetture e positivo di circa 21,56 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da **paesi europei** (l'89,0% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel primo bimestre del 2025, il 62,3% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (22,1%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,5%).

Per quanto riguarda il comparto della **componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del -6,9%, che l'export, del -7,7%, con un saldo positivo di circa 1,13 miliardi di euro (era di 1,25 miliardi nello stesso periodo del 2024).

L'Europa rappresenta l'80,5% del valore dell'import e il 80,7% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,4% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 7,8% del

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 41.774 -0,21%

FTSE 100 8.711 -0,86%

FTSE MIB 40.184 -0,90%

Germany DAX 23.959 -0,68%

Hang Seng Index* 23.790,84 +0,67%

Nasdaq 18.962 +0,48%

Nikkei 225 36.869,00 -1,15%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 20,7% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

1

1,13

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

powered by **teleborsa**

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza [Dil Venerd](#) [Robinson](#)

GEDI NEWS NETWORK

La Stampa
HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News

QUOTIDIANI LOCALI

La Provincia Pavese
La Sentinella del Canavese

PERIODICI

Le Scienze
Limes

National Geographic

RADIO

DeeJay
Capital
m2o

INIZIATIVE EDITORIALI

In edicola
Biblioteca Digitale

PARTNERSHIP

LAB
MvMovies

AutoXY
Formula Passion
Sport.it

SERVIZI, TV E CONSUMI

Annunci
Ilmiolibro
Necrologie
Miojob
Enti e Tribunali
Meteo
Tvizap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

NETWORK LENA

Die Welt [El Pais](#) [Gazeta Wyborcza](#) [Le Figaro](#) [Le Soir](#) [Tages Anzeiger](#) [Tribune de Geneve](#)

Mappa del sito [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico](#) e [Best Practices](#) [Dichiarazione di accessibilità](#) [Riserva TDM](#)

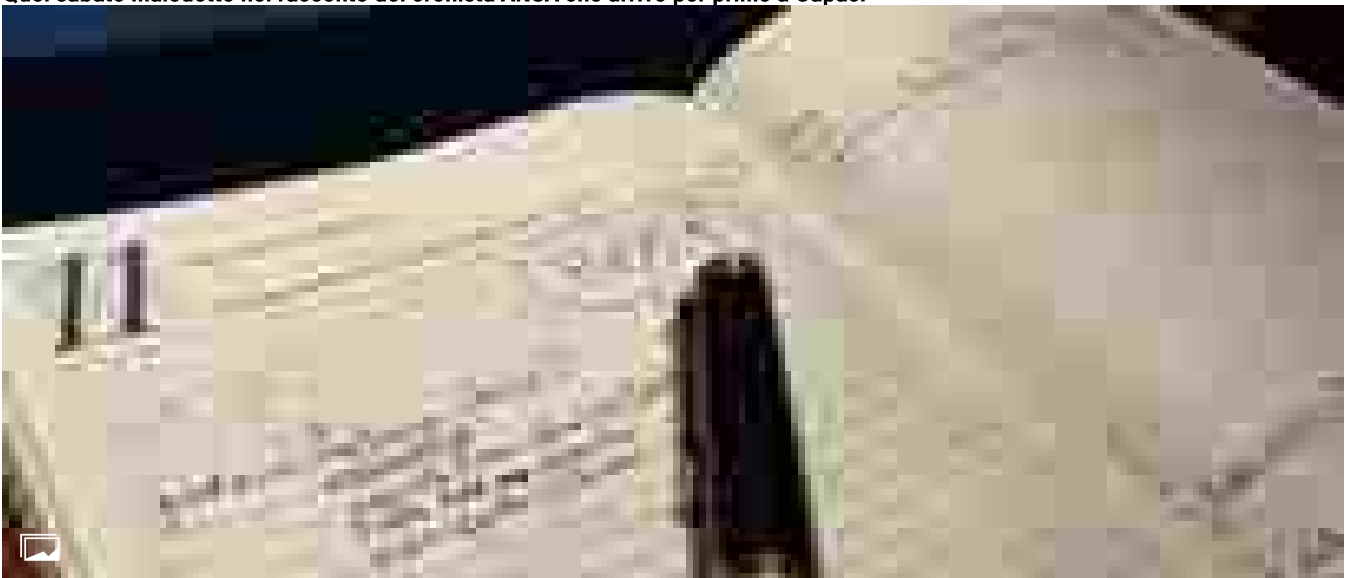
ERROR: <https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Quel sabato maledetto nel racconto del cronista ANSA che arrivò per primo a Capaci



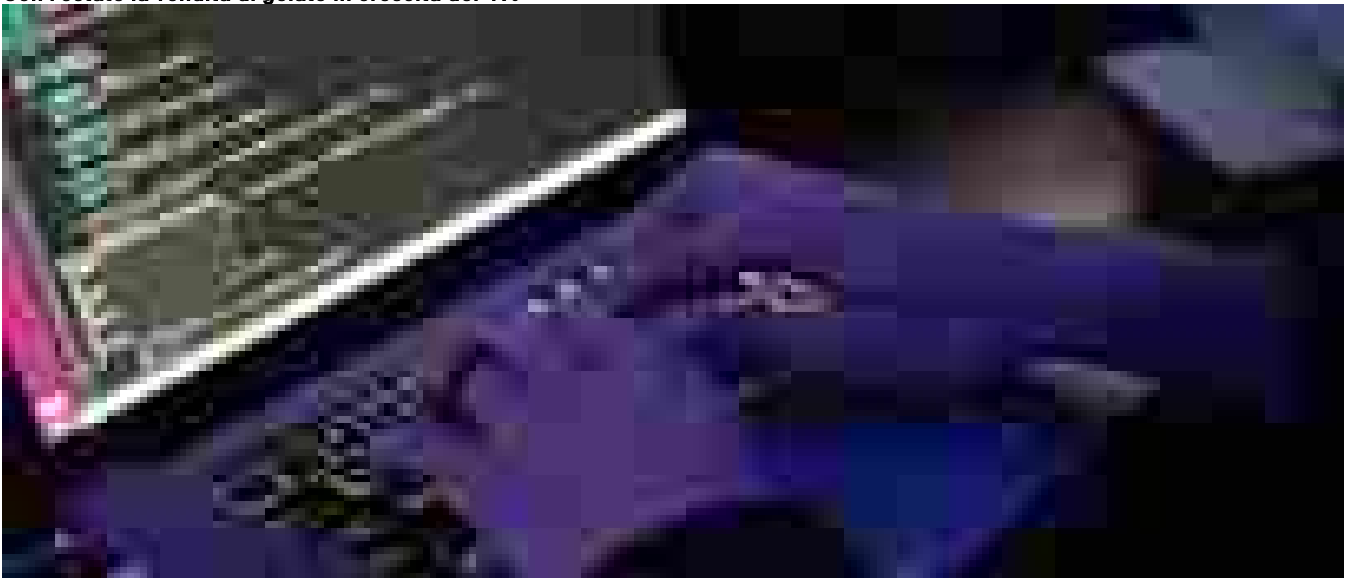
L'agenda e la penna di Falcone, la bici di Borsellino: a Palermo apre il Museo del Presente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Con l'estate la vendita di gelato in crescita del 4%



Microsoft spegne il virus da 394 mila vittime in due mesi



Abiti prodotti da detenute della Dozza alla Bologna Fashion Week

Temi caldi Papa Cannes Ucraina Garlasco Israele
/ **MOTORI** / Mondo Motori

Naviga ::

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Autopromotec 2025, la storica presenza di ANFIA Aftermarket

BOLOGNA, 23 maggio 2025, 11:08

Redazione ANSA



↑ Autopromotec 2025, la storica presenza di ANFIA Aftermarket - RIPRODUZIONE RISERVATA

Come fa attivamente dal 2005 l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA) è presente a all'edizione 2025 di Autopromotec con uno stand (Padiglione 18, Stand A70) istituzionale della sua sezione aftermarket, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA).

Lo fa partecipando attivamente al grande evento delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico di cui è anche patrocinatore. Ad esempio nel fitto al calendario di convegni e sessioni di approfondimento tematico della kermesse, tra cui quelli organizzati come workshop insieme a S&P Global Mobility.

Ma, come evidenziato nella presentazione dedicata a questo tema, ANFIA anche con l'ideazione e lo sviluppo del progetto di comunicazione Green. Smart. Responsible curato insieme ai partner Energy Saving ed ESGeo, L'importanza di questa iniziativa è sottolineata dal sottotitolo: The ESG values driving the future of the Automotive Aftermarket (cioè i valori ambientali, sociali e di governance che guidano il futuro dell'aftermarket automobilistico).

Si tratta di un progetto di comunicazione sul tema della sostenibilità in ambito ESG che ha l'obiettivo di richiamare l'attenzione su questa tematica di grande attualità dei partecipanti e dei visitatori di Autopromotec.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ovvero tutti gli attori della filiera dell'aftermarket automobilistico e delle attrezzature come i meccanici, i gommisti, i distributori e ricambisti, i produttori di ricambi e di apparati per officina.

Come è stato spiegato il progetto si articola sulla esposizione di una serie di realizzazioni grafiche e multimediali - suddivise tra ambito ambientale, governance, sociale e soprattutto di riduzione dell'impatto ambientale della mobilità - che si snodano lungo le pareti delle due sale convegni situate nell'area istituzionale del Centro Servizi di BolognaFiere.

Uno storytelling che racconta attraverso immagini, concetti chiave, definizioni e best practice che cosa significhi per un'azienda della filiera aftermarket intraprendere un percorso di sviluppo sostenibile.

E' in atto anche un'attività di gaming (denominata ESG Quiz) per consentire ai visitatori di Autopromotec di misurare il livello della propria conoscenza e sensibilità - attraverso questionari interattivi personalizzati - verso queste tematiche e valutare dunque il grado di sostenibilità della propria attività.

La sezione ANFIA-Aftermarket conta in totale 80 aziende associate, di cui una quarantina presenti ad Autopromotec, tutte impegnate a sensibilizzare l'intera filiera - dal distributore al rivenditore e autoriparatore - sul valore della qualità, della sicurezza e dell'avanzamento tecnologico dei prodotti e del servizio al consumatore.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

11:12

Borsa: l'Europa tiene con titoli Stato Usa calmi, spread a 100

11:11

Big delle banane Chiquita farà licenziamenti di massa a Panama

11:02

Morta in ospedale a Napoli la donna ferita dalla compagna

10:39

Presidenza Ue, 'caso Harvard sul tavolo dei 27'

10:39

Il fondo Usa RedBird annuncia l'acquisizione del Telegraph

Video >

10:37

Droga e cellulari in cella, coinvolti agenti penitenziari



Tutte le news >
▶ Il debutto di Lynk&Co all'Automotive Dealer Day



▶ Per Emc Auto il 2025 e' l'anno della rinascita

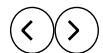


▶ China Car Company si presenta all'Automotive Dealer Day 2025



▶ ADD 2025, Omoda&Jaecoo incontrano i dealer

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MOTORI

Il settore di fronte a sfide decisive: «Innovare e calibrare meglio gli obiettivi»

L'auto a un incrocio pericoloso

L'automotive è un settore cruciale, che sta vivendo un periodo di profonda trasformazione, tra crisi dei volumi, incertezza normativa, ritardi negli incentivi e concorrenza asiatica. Di tutto questo si è parlato nel panel "Incrocio pericoloso: il mercato auto tra crisi, scelte e rilancio", promosso da Federauto Trentino. Alle domande della giornalista del Sole 24 Ore **Filomena Greco**, hanno risposto **Massimo Artusi**, presidente di Federauto, **Andrea Cardinali**, direttore generale UNRAE, **Camilla Girardi**, presidente di Federauto Trentino, **Gian Luca Pellegri**, direttore di Quattroruote e **Fabrizia Vigo**, responsabile relazioni istituzionali ANFIA.

Il quadro emerso è compo-

to: il mercato italiano resta ancora distante dai livelli pre-pandemia e sconta un ritardo significativo nella diffusione delle motorizzazioni elettriche rispetto al resto d'Europa. «La crisi è quella dei volumi - ha spiegato **Andrea Cardinali** - e il rischio è che la stagnazione diventi la nuova normalità». A preoccupare è anche la lentezza degli incentivi e la difficoltà nel renderli efficaci: «Gli annunci prolungati finiscono per paralizzare la domanda. Gli incentivi dovrebbero arrivare come decisioni notturne, non come promesse da rincorrere». **Massimo Artusi** ha sottolineato l'inadeguatezza di una politica fatta di bonus estemporanei: «Serve una riforma strutturale della fiscalità,

non una distribuzione episodica di incentivi. Il nostro settore ha bisogno di certezze, visione, stabilità».

A portare la prospettiva territoriale è stata **Camilla Girardi**: «La mobilità è parte integrante dello sviluppo locale. In un territorio come il nostro, corridoio tra Nord e Sud Europa, serve un equilibrio tra esigenze ambientali, turismo e distribuzione commerciale. La sostenibilità non può prescindere dalla praticabilità economica e infrastrutturale».

Un aspetto centrale è stato il confronto con l'industria cinese, che secondo **Gian Luca Pellegri** sta entrando con forza nel mercato europeo, spesso aggirando i dazi grazie a strategie

commerciali aggressive nei segmenti termici e ibridi: «Ci siamo fatti trovare scoperti e ora i costruttori europei faticano a competere su prezzo e rapidità. L'elettrico, se sostenuto solo da fondi pubblici, rischia di diventare insostenibile». **Fabrizia Vigo** ha infine posto l'accento sulle incongruenze normative: «La neutralità tecnologica è diventata una battaglia ideologica, ma servono regole più aderenti alla realtà industriale».

Alla fine il messaggio condiviso: il futuro dell'automotive europeo si gioca non solo sulla capacità di innovare, ma anche sulla lucidità nel calibrare gli obiettivi ambientali con strumenti economici, infrastrutturali e normativi adeguati.



TALKING ADDRESS

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Home Contatti Media Kit Soste in Viaggio f t in YouTube Instagram

FLEETTIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

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

Smartphone a quattro ruote: l'auto nel mirino degli hacker

🕒 23 Maggio 2025 📄 Breaking news 💬 No Comment



All'International Aftermarket Meeting, gli esperti hanno analizzato le minacce informatiche che stanno ridefinendo la filiera automotive.

Smartphone – non sono più solo computer e smartphone a dover temere gli attacchi informatici. Con un parco veicoli sempre più “smart” e connesso, anche le nostre auto sono diventate bersagli per gli hacker. La **cybersicurezza** non è più un lusso, ma una priorità assoluta per l'industria automobilistica. Di questo si è discusso approfonditamente all'**International Aftermarket Meeting**, tenutosi all'Auditorium Futurmotive di Bologna.

L'evento, introdotto da Andrea Debernardis di **ANFIA** e Emanuele Vicentini di Autopromotec, ha riunito i massimi esperti internazionali per sviscerare un tema che sta già modificando profondamente il paradigma dell'intero settore.

Veicoli software e nuove vulnerabilità

Fleetime magazine digitale maggio 2025



Škoda Elroq: l'alba elettrica nel segmento dei SUV compatti



Search ... Search

Breaking news

SMARTPHONE A QUATTRO RUOTE: L'AUTO NEL MIRINO DEGLI HACKER

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I "veicoli software" sono ormai una realtà consolidata sulle nostre strade, e la loro diffusione è in costante crescita. Questo scenario impone al mercato dell'aftermarket una sfida cruciale: come garantire assistenza e manutenzione in un ecosistema così complesso e vulnerabile? Le minacce informatiche, infatti, non si limitano all'utilizzo del veicolo stesso, ma possono estendersi ad altri sistemi interconnessi, mettendo a rischio **dati personali e persino pagamenti elettronici**.

"Le auto sono sempre di più telefoni con le ruote", ha spiegato **Gianfranco Burzio**, consulente per la sicurezza e la protezione di Drivesec. Il pericolo non arriva solo dalle reti telematiche: "L'hacker può agire, per esempio, anche attraverso la colonnina di ricarica elettrica, introdursi nel software di pagamento e rubare denaro". Un quadro che sottolinea la necessità di una protezione a 360 gradi.

Bruxelles e il futuro dell'accesso ai dati

Lo scenario non è passato inosservato a Bruxelles. La Commissione Europea sta lavorando a una **nuova legge** che cerchi di bilanciare la protezione informatica messa in atto dalle case produttrici con l'esigenza dei riparatori indipendenti di accedere ai sistemi dei veicoli per effettuare le operazioni di manutenzione e riparazione.

Le ripercussioni di queste nuove regole sono state al centro di un acceso dibattito durante la tavola rotonda dell'evento, che ha visto la partecipazione di figure di spicco come Kim Borsting di Hella Gutmann, Massimiliano Oliveri Del Castillo di Robert Bosch, Kris van der Plas di LKQ Europa, Alexander Matthey di Parloa e Nicola Morzenti di Roland Berger.

Prospettive di mercato e l'importanza dei big data

Un contributo prezioso è arrivato da **Martin Frommer** di S&P Global Mobility, che ha anticipato le prospettive del mercato nei prossimi dieci anni. "In Europa ci aspettiamo una crescita, non importante come quella per esempio in Cina, ma sarà costante", ha sottolineato Frommer. Questa tendenza rappresenta un'opportunità significativa per il mercato dei ricambi, dato che le stime prevedono un aumento del numero di veicoli più anziani in circolazione. "In Europa occidentale passeranno dal 3% di oggi al 10%, mentre in Europa orientale questo è già realtà".

Secondo il manager, entro il 2034 il numero di veicoli su strada sfiorerà i due miliardi, e i **big data** diventeranno una parte sempre più integrante della filiera. Questo significa che la capacità di analizzare e proteggere queste enormi quantità di dati sarà cruciale per il successo e la sicurezza dell'intero ecosistema automotive.

Redazione Fleettime

Fonte Autopromotec

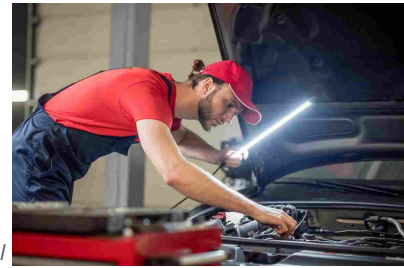
Condividi:



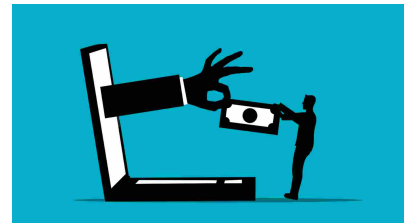
Mi piace:

Caricamento...

Nuove regole revisioni auto: controlli più frequenti e più severi



Truffa Online: Attenzione ai Report Auto Usate Falsi



NET ZERO 2050: Italia in prima linea, ma servono 1.010 MLD



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Installatore PROFESSIONALE

HOME NEWS AZIENDE PRODOTTI FOCUS RIVISTA CLUB

Cerca

Ecomondo 2025: la piattaforma globale per l'economia circolare e la transizione ecologica

News - 23 Maggio 2025



Dal 4 al 7 novembre, alla Fiera di Rimini, torna **Ecomondo**, l'evento di **Italian Exhibition Group (IEG)**, specializzata in *green, blue and circular economy*. Coniugare la crescita del *business* con la tutela ambientale e sociale attraverso l'adozione di modelli di sviluppo etici e inclusivi è una delle esigenze di cui Ecomondo può farsi portavoce, favorendo il dialogo tra industrie, istituzioni e mondo della ricerca.

Una visione etica e inclusiva per lo sviluppo sostenibile

COMOLI FERRARI
SOLUZIONI PER L'IMPIANTISTICA

100% TECNOLOGIE
100% SERVIZI
100% COMPETENZE

100% SOLUTION

SFOGLIA L'ULTIMO NUMERO

POST MCE 2022

La fiera della ripartenza

ISSUU

ISCRIVITI ALLA NEWS LETTER

Per rimanere sempre aggiornato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La 28^a edizione di Ecomondo, la più ambiziosa di sempre, rafforzerà la sua vocazione internazionale, consolidando il suo ruolo di piattaforma globale e hub dell'economia circolare e della transizione ecologica. Paesi target 2025 saranno Germania, Spagna, Polonia, Serbia, Turchia e Paesi Bassi, oltre ai paesi nordafricani Egitto, Marocco, Algeria, Tunisia e Middle East. Ad Ecomondo si aggiunge nel 2025 SAL.VE, il Salone biennale del Veicolo per l'Ecologia, in partnership con ANFIA. E tornano gli Stati Generali della Green Economy, organizzati dalla Fondazione Sviluppo Sostenibile, promossi dal Consiglio Nazionale della Green Economy in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e con il patrocinio della Commissione Europea.

“Ecomondo 2025 - spiega **Alessandra Astolfi**, *Global Exhibition Director* della Divisione Green & Technology di Italian Exhibition Group - occuperà 30 padiglioni su 166.000 mq di superficie espositiva. Grazie alla sinergia con l'Agenzia ICE e con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI), sono attese delegazioni da tutto il mondo in collaborazione con 80 associazioni internazionali di settore confermandosi come l'appuntamento leader in Europa sui nuovi modelli innovativi di economia circolare”. Per agevolare l'accesso alla manifestazione da parte dei visitatori europei e internazionali, è prevista l'attivazione di nuovi collegamenti aerei diretti per Rimini da Monaco di Baviera e Roma, organizzati da IEG e operati da LuxWing, dal 4 al 7 novembre, favorendo la partecipazione di operatori internazionali nel nostro territorio. L'evento si conferma network globale grazie anche alle edizioni recentemente conclusesi di Ecomondo Mexico e di Ecomondo China - CDEPE; mentre è prossimo, in Italia, l'appuntamento con il Green Med Expo & Symposium (Napoli, 28-30 maggio 2025) che si realizzeranno anche nel 2026.

Aree tematiche, focus e distretti verticali

Sei le macroaree tematiche di Ecomondo – *Waste as Resource, Water Cycle & Blue Economy, Sites & Soil Restoration, Bioenergy & Agriculture, Earth Observation and Environmental Monitoring e Circular and Regenerative Bio-Economy*. Confermati i distretti *Blue Economy* per gli ecosistemi marini, *Circular Healthy City* per città circolari e salubri, *Paper District* sulla progettazione della carta in chiave sostenibile, *Textile District* per la moda etica e *Trenchless District* per tecnologie *No Dig*. L'*Innovation District* sarà il centro dell'innovazione, con il potenziamento dell'area dedicata a *Start-Up & Scale-Up* e il focus su *Green Jobs & Skills*. Inoltre, il Premio Lorenzo Cagnoni per l'Innovazione Green premierà le tecnologie più rivoluzionarie nei diversi settori espositivi. Anche il riciclo avanzato delle materie prime strategiche, l'ecodesign e le nuove soluzioni di packaging per ridurre l'impatto lungo l'intera filiera senza compromettere le funzionalità, l'intelligenza artificiale e digitalizzazione per accelerare la transizione ecologica, le nuove tecnologie per il monitoraggio satellitare per contrastare gli impatti del cambiamento climatico e la decarbonizzazione dell'industria, con focus particolari su tessile, energia, RAEE ed edilizia saranno tra i temi di Ecomondo 2025.

Un programma convegnoistico ad alta intensità tecnologica

Ecomondo affiancherà alla parte espositiva un fitto calendario di conferenze, seminari e tavole rotonde organizzate dal suo Comitato Tecnico Scientifico, con approfondimenti dedicati agli aspetti normativi, *policy* e regolamenti, anche alla luce del piano Next Generation EU, al ripristino degli ecosistemi, alla blue economy e all'economia rigenerativa, all'AI, *Digital Twin* e nuove tecnologie, alla gestione predittiva delle risorse, bioenergie e monitoraggio satellitare delle trasformazioni ambientali e della gestione del territorio, alla finanza, alla comunicazione e all'economia circolare e transizione ecologica in Africa e nel bacino del Mediterraneo, soffermandosi fra l'altro sul Piano Mattei.

I partner istituzionali

Ecomondo 2025 è organizzato da Italian Exhibition Group con la collaborazione di: Commissione Europea; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Ministero delle Imprese e del Made in Italy; Agenzia ICE - Italian Trade & Investment Agency; Regione Emilia-Romagna; Comune di Rimini; ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani); ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industriale Automobilistica); ART-ER; CIB (Consorzio Italiano Biogas); CIC (Consorzio Italiano Compostatori); CONAI (Consorzio Nazionale Imballaggi); ENEA; Assoambiente; Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile; ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale); Legambiente; UNICIRCULAR (sezione Assoambiente); UNACEA (Unione Nazionale Aziende Construction Equipment & Attachments); UTILITALIA; CIHEAM (International Center For Avanced Mediterranean Agronomic Studies) CBE JU (Circular Bio-based Europe Joint Undertaking); EBA (European Biogas Association); European Environment Agency; ISWA (International Solid Waste Association); WBA (World Biogas Association); Water Europe.

Tweet

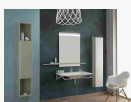


Whatsapp

Continua a leggere



La Camera dei Deputati approva un ordine del giorno sul risparmio idrico



Maniglia di sicurezza in acciaio inox riciclabile

Al Mauto il congresso sulle prossime innovazioni tecnologiche del comparto, è attesa la partecipazione del presidente di Stellantis, John Elkann

A Torino il Gotha europeo dell'auto

IL CASO/1

LEONARDO DI PACO

Torino torna al centro della mappa globale dell'automotive. E stavolta per ragionare su come uscire dalla crisi, come sfruttare al meglio le possibilità offerte dall'Intelligenza artificiale. E i nuovi mercati. Torino al centro, dunque, con Stellantis capofila, non soltanto come padrone di casa. E dietro le grandi marche che in Europa producono e vendono e investono sulle nuove tecnologie. Oltre che fornitori e operatori dei servizi di mobilità. Un'occasione per rimarcare l'importanza del territorio nel settore dell'automotive. E tracciare un futuro comune.

Si chiama «Automotive News Europe Congress» l'appuntamento con i vertici delle aziende. Si tiene al Museo dell'Automobile. Il congresso verterà su alcune delle questioni considerate «più urgenti e strategiche per il comparto» comprese le dinamiche legate

ai dazi, oltre alle difficoltà poste dalle normative europee sulle emissioni, sempre più stringenti e complesse da gestire per i costruttori. Figura di punta sarà Jean-Philippe Imparato, responsabile per la regione Europa allargata di Stellantis. Con lui anche Andrea Carlucci, vice presidente marketing e prodotto di Toyota Motor Europe, Philippe Krief, cto del gruppo Renault e ad di Alpine, e Martin Sander, membro del board di Volkswagen Passenger Cars per vendite e marketing. Vox populi annuncia la partecipazione di John Elkann, presidente di Stellantis.

Luca Ciferri, direttore di Automotive News Europe spiega come: «L'AI sia ormai ovunque: la sua presenza nei processi produttivi, nella logistica, nella manutenzione predittiva e nella progettazione dei veicoli è diventata costante». E ancora: «Si tratta di una tecnologia che, pur essendo ancora in evoluzione, sta già modificando in profondità il modo in cui le aziende del settore concepiscono l'innovazione. Per molte imprese rappresenta una sorta di partner tecnolo-

gico strategico. Per altre, è forse l'unico modo per provare a recuperare terreno rispetto a colossi come la Cina».

Al centro della due giorni torinese ci saranno anche le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Ue: solo ieri, il presidente americano Donald Trump ha minacciato l'imposizione di nuovi dazi fino al 50% sulle importazioni dall'Unione Europea, con decorrenza dal primo giugno. Una prospettiva che aggiunge ulteriori incertezze a un'industria già sottoposta a forti pressioni, tra calo delle vendite e crescita dei competitor asiatici, Cina in primis.

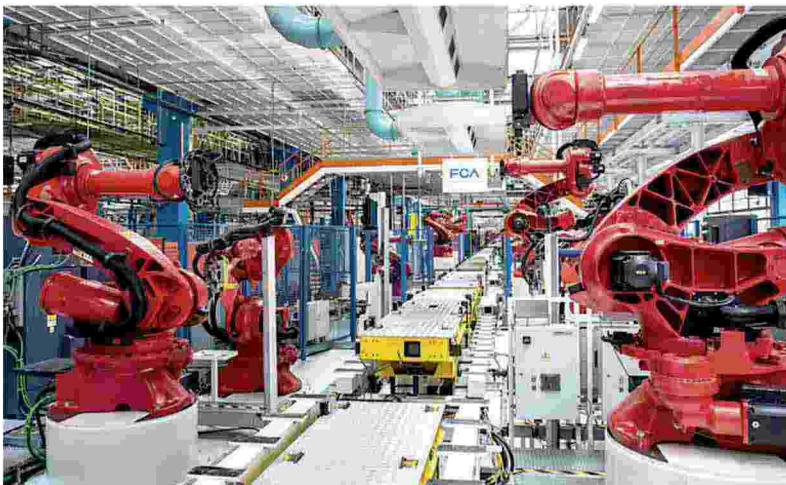
Il ritorno dell'evento a Torino sarà anche un'occasione per riflettere sul ruolo della città e del suo territorio nel panorama automobilistico europeo. «Il congresso permetterà di dare visibilità a un territorio che, pur nelle difficoltà, continua a essere uno dei poli più importanti per competenze e know-how nel settore automotive» afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. «L'industria automobilistica del nostro Paese ha attraversato una fase di ridimensiona-

mento, ma conserva ancora oggi un ruolo centrale. È una delle poche aree al mondo in cui si trovano tutte le competenze necessarie per realizzare un veicolo dall'inizio alla fine: dal design e dallo stile alla progettazione ingegneristica, fino alla produzione e all'assemblaggio finale. Questo patrimonio industriale è un valore da difendere e valorizzare».

E aggiunge: «Non solo: quello torinese è anche un territorio che si sta attrezzando per giocare un ruolo di primo piano nelle tecnologie emergenti, dalla guida autonoma all'elettrificazione. Esistono già numerose realtà, sia industriali che di ricerca, impegnate attivamente in questi settori».

Il ritorno dell'evento nella città sabauda «è un segnale forte e significativo», conclude Ciferri. «Conferma che Torino, nonostante le trasformazioni e le difficoltà attraversate dal comparto, resta un nodo fondamentale nell'ecosistema europeo dell'automotive. È un riconoscimento alla sua tradizione industriale, ma anche alla capacità di rinnovarsi e attrarre nuove competenze». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intelligenza artificiale è sempre più presente nei processi produttivi del settore auto



GIANMARCO GIORDA
DIRETTORE GENERALE
ANFIA

“
L'incontro darà visibilità a un territorio tra i più importanti nel settore dell'automotive



L'EVENTO



I gotha dell'auto
 si ritrova in città
 da tutta Europa
 Si parla di futuro

LEONARDO DIPACO

Torino al centro della mappa globale dell'automotive per ragionare su come uscire dalla crisi e sui nuovi mercati. - PAGINA 47

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Al Mauto il congresso sulle prossime innovazioni tecnologiche del comparto, è attesa la partecipazione del presidente di Stellantis, John Elkann

A Torino il Gotha europeo dell'auto

IL CASO/1

LEONARDO DI PACO

Torino torna al centro della mappa globale dell'automotive. È stavolta per ragionare su come uscire dalla crisi, come sfruttare al meglio le possibilità offerte dall'Intelligenza artificiale. E i nuovi mercati. Torino al centro, dunque, con Stellantis capofila, non soltanto come padrone di casa. E dietro le grandi marche che in Europa producono e vendono e investono sulle nuove tecnologie. Oltre che fornitori e operatori dei servizi di mobilità. Un'occasione per rimarcare l'importanza del territorio nel settore dell'automotive. E tracciare un futuro comune.

Si chiama «Automotive News Europe Congress» l'appuntamento con i vertici delle aziende. Si tiene al Museo dell'Automobile. Il congresso verterà su alcune delle questioni considerate «più urgenti e strategiche per il comparto» comprese le dinamiche legate

ai dazi, oltre alle difficoltà poste dalle normative europee sulle emissioni, sempre più stringenti e complesse da gestire per i costruttori. Figura di punta sarà Jean-Philippe Imparato, responsabile per la regione Europa allargata di Stellantis. Con lui anche Andrea Carlucci, vice presidente marketing e prodotto di Toyota Motor Europe, Philippe Krief, cto del gruppo Renault e ad di Alpine, e Martin Sander, membro del board di Volkswagen Passenger Cars per vendite e marketing. Vox populi annuncia la partecipazione di John Elkann, presidente di Stellantis.

Luca Ciferri, direttore di Automotive News Europe spiega come: «L'AI sia ormai ovunque: la sua presenza nei processi produttivi, nella logistica, nella manutenzione predittiva e nella progettazione dei veicoli è diventata costante». E ancora: «Si tratta di una tecnologia che, pur essendo ancora in evoluzione, sta già modificando in profondità il modo in cui le aziende del settore concepiscono l'innovazione. Per molte imprese rappresenta una sorta di

partner tecnologico strategico. Per altre, è forse l'unico modo per provare a recuperare terreno rispetto a colossi come la Cina».

Al centro della due giorni torinese ci saranno anche le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Ue: solo ieri, il presidente americano Donald Trump ha minacciato l'imposizione di nuovi dazi fino al 50% sulle importazioni dall'Unione Europea, con decorrenza dal primo giugno. Una prospettiva che aggiunge ulteriori incertezze a un'industria già sottoposta a forti pressioni, tra calo delle vendite e crescita dei competitor asiatici, Cina in primis.

Il ritorno dell'evento a Torino sarà anche un'occasione per riflettere sul ruolo della città e del suo territorio nel panorama automobilistico europeo. «Il congresso permetterà di dare visibilità a un territorio che, pur nelle difficoltà, continua a essere uno dei poli più importanti per competenze e know-how nel settore automotive» afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. «L'industria automobilistica del nostro Paese ha attraversa-

to una fase di ridimensionamento, ma conserva ancora oggi un ruolo centrale. È una delle poche aree al mondo in cui si trovano tutte le competenze necessarie per realizzare un veicolo dall'inizio alla fine: dal design e dallo stile alla progettazione ingegneristica, fino alla produzione e all'assemblaggio finale. Questo patrimonio industriale è un valore da difendere e valorizzare».

E aggiunge: «Non solo: quello torinese è anche un territorio che si sta attrezzando per giocare un ruolo di primo piano nelle tecnologie emergenti, dalla guida autonoma all'elettrificazione. Esistono già numerose realtà, sia industriali che di ricerca, impegnate attivamente in questi settori».

Il ritorno dell'evento nella città sabauda «è un segnale forte e significativo», conclude Ciferri. «Conferma che Torino, nonostante le trasformazioni e le difficoltà attraversate dal comparto, resta un nodo fondamentale nell'ecosistema europeo dell'automotive. È un riconoscimento alla sua tradizione industriale, ma anche alla capacità di rinnovarsi e attrarre nuove competenze». —



L'intelligenza artificiale è sempre più presente nei processi produttivi del settore auto



GIANMARCO GIORDA
DIRETTORE GENERALE
ANFIA

L'incontro darà visibilità a un territorio tra i più importanti nel settore dell'automotive



Arteconomy

**Pmi sotto pressione
tra dazi e nodo
credito agevolato**

Pagina 11

Imprese. Pmi sotto pressione tra dazi e nodo credito agevolato

Il Fondo di Garanzia rischia di rallentare proprio quando ce n'è più bisogno

Gianfranco Ursino

Rimane in sostanziale stallo la situazione sul fronte dei tassi tra Usa e Unione Europea. Le tariffe attuali tra le due aree sono pari al 25% su acciaio, alluminio e automobili, oltre i dazi reciproci del 10% su quasi tutti gli altri prodotti. Percentuale che potrebbe salire fino al 20% se i negoziati (i 90 giorni di tregua scadono l'8 luglio) non produrranno risultati.

Per il sistema Italia, e in particolare per i comparti più esposti all'export verso gli Stati Uniti, si tratta di un'ulteriore stangata che agisce come uno shock esogeno su settori già provati e a bassa patrimonializzazione. «I dazi imposti dagli Stati Uniti colpiscono settori chiave per l'economia italiana - spiega Riccardo Bramante, docente dell'Università Cattolica del Sacro Cuore -, con effetti che non si limitano all'export, ma che si propagano su tutta la filiera industriale. E le micro e piccole imprese, che costituiscono l'ossatura del nostro sistema produttivo, sono le più esposte: sono più fragili dal punto di vista finanziario e sono strette tra l'aumento dei costi e un accesso al credito più selettivo. Il rischio non è solo una contrazione temporanea, ma un indebolimento strutturale della capacità competitiva del Made in Italy sui mercati internazionali».

Negli ultimi anni, le micro piccole e medie imprese hanno affrontato una combinazione di ostacoli che ne ha messo alla prova la tenuta finanziaria e operativa: inflazione, volatilità energetica, tensioni geopolitiche e, soprattutto, la drastica contrazione

del credito aggravata dal ciclo restrittivo della Bce tra il 2022 e il 2023. Da settembre 2024 Francoforte ha avviato l'attesa inversione di tendenza - con l'ultimo taglio dei tassi realizzato ad aprile 2025 e un ulteriore taglio previsto entro l'estate - e ha aperto uno spiraglio per tornare a condizioni di finanziamento più accessibili.

In questo contesto il Fondo di Garanzia per le Pmi potrebbe dare maggiore respiro al sistema produttivo e rappresentare una leva strategica per accompagnare le aziende nel superamento di questa critica fase, soprattutto per le imprese più piccole essendo uno strumento nato per sostenere proprio questa categoria di aziende. Ma la realtà è più complessa. Nonostante gli intenti dichiarati dal Mise e dal Mef - orientati con le ultime riforme a garantire una maggiore sostenibilità e selettività del sistema - le prime evidenze mostrano un effetto contrario per le realtà micro e piccole più fragili.

Nel primo trimestre 2025 gli importi erogati dal Fondo di Garanzia sono aumentati del 31% rispetto al 2024, da 8,6 a 11,2 miliardi. Il maggior beneficio, però, è arrivato alle medie imprese che hanno registrato un balzo del +77% sull'importo erogato. Per le micro e piccole imprese la crescita è stata più contenuta +15%. Significativo è il dato sugli importi erogati alle micro e piccole imprese per liquidità che nel 2025 rispetto all'anno precedente registrano rispettivamente -21% e -25%, certamente per via della diminuzione delle garanzie pubbliche sulla liquidità, introdotta dall'ultima modifica apportata con la Legge di Bilancio per il 2025. «Nell'ottica di quello che sta per accadere con i dazi - afferma Francesco Salemi, Ad del Gruppo Nsa - serve una riflessione strutturata, capace di collegare i numeri del commercio estero con la domanda di credito garantito, per valutare non solo quanto colpiranno i dazi, ma anche quanto le Pmi siano realmente pronte ad assorbirli». Per comprendere l'impatto atteso, è utile

osservare l'evoluzione nei numeri del rapporto commerciale tra Italia e Usa. Le esportazioni italiane verso gli Stati Uniti hanno raggiunto i 67,3 miliardi di euro nel 2023 e sono salite a circa 73 miliardi nel 2024, collocando gli Usa al terzo posto tra i partner commerciali dell'Italia (9% del totale export).

«Un calo della domanda statunitense - prosegue Salemi - rischia di generare un effetto domino su produzione, occupazione e filiere locali, aggravando la pressione sulle Pmi che già operano con margini di liquidità ridotti». Secondo l'ufficio studi del Gruppo Nsa le imprese dei settori più colpiti dai dazi Usa (vedi infografica a lato) nel 2024 hanno fatto ricorso al Fondo di Garanzia per 18,9 miliardi di euro di finanziamenti, 44% del totale erogato pari a 42,5 miliardi, con una prevalenza significativa di micro e piccole imprese. Su 91 mila richieste di finanziamento, 82 mila arrivano da micro e piccole aziende. Questo dato rivela la doppia vulnerabilità di realtà agili ma strutturalmente meno protette di fronte agli shock esterni. La persistente incertezza internazionale ha spinto ulteriormente la domanda di credito di questi settori: nei primi tre mesi del 2025 le richieste hanno sfiorato i 5 miliardi di euro, sostenute da un calo dei costi di accesso al credito. Nel 2025 sono già quasi 24 mila le richieste di finanziamento di cui oltre 21 mila da micro e piccole aziende.

Di fronte a uno scenario così precario, per le micro e piccole imprese mantenere adeguate scorte di liquidità non è più una mera precauzione, ma una condizione necessaria per contenere i rischi di mancati incassi o sanzioni contrattuali. «Abbiamo davanti una combinazione pericolosa - conclude Salemi -. Da un lato, il ritorno dei dazi su settori chiave dell'export italiano; dall'altro, una riforma del Fondo di Garanzia che rischia di rallentare proprio quando le imprese più piccole ne hanno più bisogno. Serve pragmatismo, non burocrazia. Dobbiamo rendere il credi-

to più rapido, accessibile e mirato, soprattutto per le micro e piccole imprese. Il Fondo deve concentrarsi sui suoi fondamenti: supportare l'accesso al credito delle imprese che hanno difficoltà ma sono in grado di

riprendersi e non quelle che accederebbero al credito anche senza garanzia, come sta succedendo oggi. Le imprese in difficoltà che hanno prodotti coinvolti nelle nuove tariffe Usa, non stanno investendo, hanno

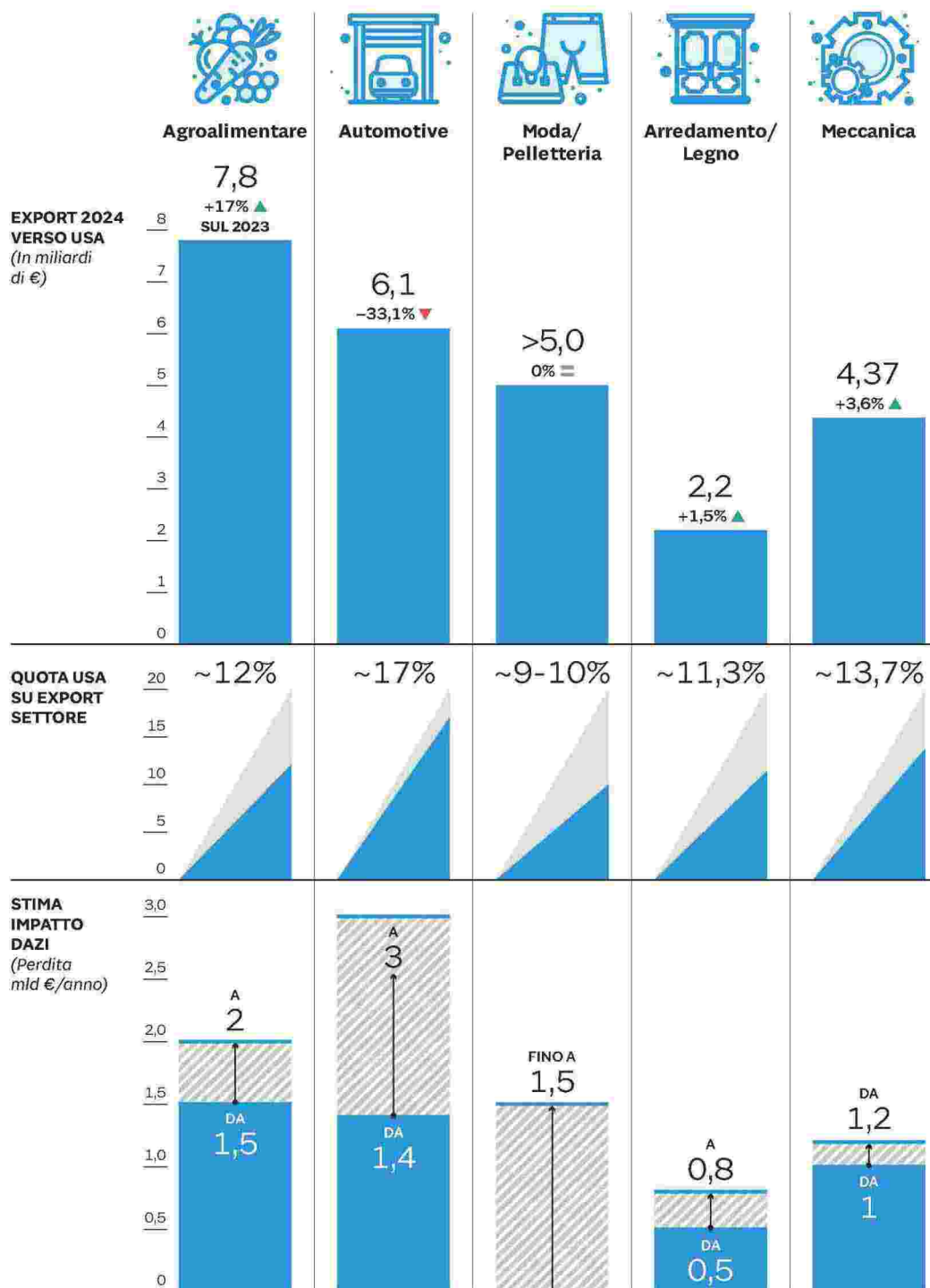
bisogno di liquidità per mantenere la situazione in equilibrio e ripartire appena possibile. Vanno alzate le garanzie sulla liquidità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LO SCENARIO. Tra tariffe Usa e garanzie pubbliche

EFFETTO DAZI

L'impatto delle tariffe introdotte da Trump sui principali settori dell'economia italiana



Fonte: Istat, Coldiretti, Anfia, Confartigianato, Confindustria Moda, Federlegno Arredo e Sace

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

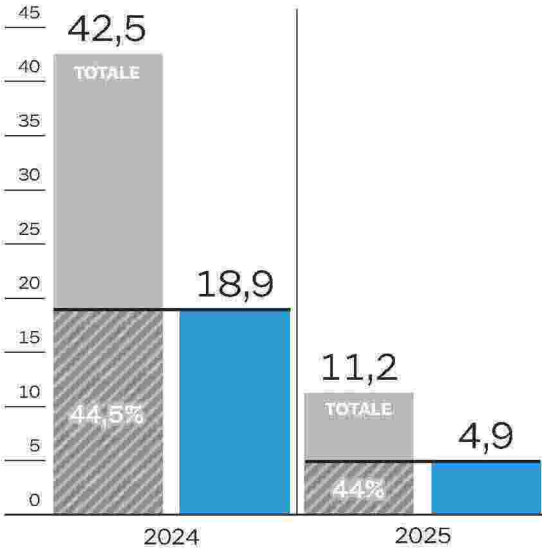
IL CONTRIBUTO DEL FONDO DI GARANZIA

Importi erogati e numero di operazioni delle imprese che saranno colpite dai dazi rispetto al totale erogato nel 2024-2025

Importi

Dati in miliardi di euro

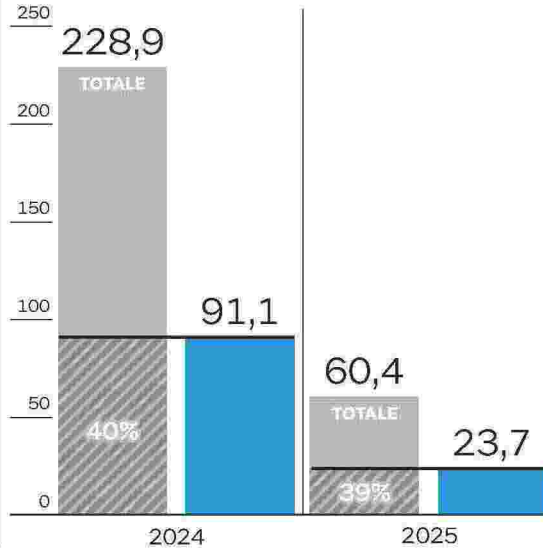
■ SETTORI COLPITI DA DAZI



Operazioni

Dati in migliaia

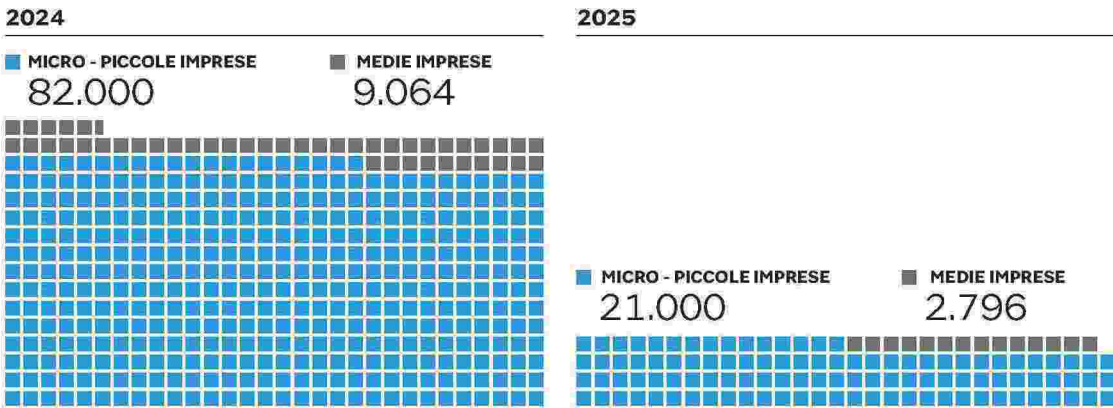
■ SETTORI COLPITI DA DAZI



LO SPACCATO

Numero operazioni delle imprese dei settori colpiti da Dazi

□ 1 = 200



Fonte: Ufficio Studi di NSA, su dati del Fondo di Garanzia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Al Mauto il gotha europeo dell'auto discute di intelligenza artificiale per le quattro ruote

Attesa la partecipazione del presidente di Stellantis, John Elkann Torino torna al centro della mappa globale dell'automotive. E stavolta per ragionare su come uscire dalla crisi, come sfruttare al meglio le possibilità offerte dall'Intelligenza artificiale. E i nuovi mercati. Torino al centro, dunque, con Stellantis capofila, non soltanto come padrone di casa. E dietro le grandi marche che in Europa producono e vendono e investono sulle nuove tecnologie. Oltre che fornitori e operatori dei servizi di mobilità. Un'occasione per rimarcare l'importanza del territorio nel settore dell'automotive. E tracciare un futuro comune. I temi del confronto Si chiama «Automotive News Europe Congress» l'appuntamento l'11 e il 12 giugno prossimi con i vertici delle aziende. Si tiene al Museo dell'Automobile. Il congresso verterà su alcune delle questioni considerate «più urgenti e strategiche per il comparto» comprese le dinamiche legate ai dazi, oltre alle difficoltà poste dalle normative europee sulle emissioni, sempre più stringenti e complesse da gestire per i costruttori. Figura di punta sarà Jean-Philippe Imparato, responsabile per la regione Europa allargata di Stellantis. Con lui anche Andrea Carlucci, vice presidente marketing e prodotto di Toyota Motor Europe; Philippe Krief, cto del gruppo Renault e ad di Alpine; e Martin Sander, membro del board di Volkswagen Passenger Cars per vendite e marketing. Vox populi annuncia la partecipazione di John Elkann, presidente di Stellantis. L'AI come partner tecnologico Luca Ciferri, direttore di «Automotive News Europe» spiega come: «L'AI sia ormai ovunque: la sua presenza nei processi produttivi, nella logistica, nella manutenzione predittiva e nella progettazione dei veicoli è diventata costante». E ancora: «Si tratta di una tecnologia che, pur essendo ancora in evoluzione, sta già modificando in profondità il modo in cui le aziende del settore concepiscono l'innovazione. Per molte imprese rappresenta una sorta di partner tecnologico strategico. Per altre, è forse l'unico modo per provare a recuperare terreno rispetto a colossi come la Cina». L'ombra dei dazi Al centro della due giorni torinese ci saranno anche le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Ue: solo ieri, il presidente americano Donald Trump ha minacciato l'imposizione di nuovi dazi fino al 50% sulle importazioni dall'Unione Europea, con decorrenza dal primo giugno. Una prospettiva che aggiunge ulteriori incertezze a un'industria già sottoposta a forti pressioni, tra calo delle vendite e crescita dei competitor asiatici, Cina in primis. La scelta di Torino Il ritorno dell'evento a Torino sarà anche un'occasione per riflettere sul ruolo della città e del suo territorio nel panorama automobilistico europeo. «Il congresso permetterà di dare visibilità a un territorio che, pur nelle difficoltà, continua a essere uno dei poli più importanti per competenze e know-how nel settore automotive» afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. «L'industria automobilistica del nostro Paese ha attraversato una fase di ridimensionamento, ma conserva ancora oggi un ruolo centrale. È una delle poche aree al mondo in cui si trovano tutte le competenze necessarie per realizzare un veicolo dall'inizio alla fine: dal design e dallo stile alla progettazione ingegneristica, fino alla produzione e all'assemblaggio finale. Questo patrimonio industriale è un valore da difendere e valorizzare». E aggiunge: «Non solo: quello torinese è anche un territorio che si sta attrezzando per giocare un ruolo di primo piano nelle tecnologie emergenti, dalla guida autonoma all'elettrificazione. Esistono già numerose realtà, sia industriali che di ricerca, impegnate attivamente in questi settori». Il ritorno dell'evento nella città sabauda «è un segnale forte e significativo», conclude Ciferri. «Conferma che Torino, nonostante le trasformazioni e le difficoltà attraversate dal comparto, resta un nodo fondamentale nell'ecosistema europeo dell'automotive. È un riconoscimento alla sua tradizione industriale, ma anche alla capacità di rinnovarsi e attrarre nuove competenze».



sabato 24 maggio 2025

PANORAMA

MENU Attualità Personaggi Tempo Libero Lifestyle Video Podcast Abbonati

[Home](#) » [Attualità](#) » Auto europee a rischio stop: troppe regole, pochi risultati

Auto europee a rischio stop: troppe regole, pochi risultati



[Guido Fontanelli](#)

24 Maggio 2025 – Lettura: 7 minuti



Dalle direttive sull'impatto ambientale ai regolamenti per le nuove tecnologie e la sicurezza. L'Unione Europea impone centinaia di norme, spesso contraddittorie, che colpiscono i produttori di veicoli nella competizione globale e rendono sempre più costosi i modelli. Così un «motore» dell'industria del Vecchio continente rischia di spegnersi.

Quando l'Agenzia europea per le sostanze chimiche ha dichiarato guerra ai Pfas, un gruppo di circa 10 mila composti molto diffusi ma che possono contaminare acqua, suolo e alimenti, forse non si è resa conto dell'impatto che le restrizioni proposte avrebbe avuto sul settore automobilistico: uno tsunami. Perché i Pfas sono utilizzati, grazie alle loro proprietà tecniche uniche, in tantissime parti di una vettura: nei rivestimenti per i sedili, nelle guarnizioni, nelle vernici, nelle batterie. Potenzialmente milioni di componenti auto rientrerebbero nel divieto e attualmente, sostengono i produttori, non esistono alternative valide per molte applicazioni chiave.

Leggi anche



[accoglienza](#)



[nuova icona del rap coreano](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Inoltre, questa proposta, che deve essere ancora approvata, si scontra con le direttive a favore delle emissioni zero: «A Bruxelles almeno cinque direzioni generali si occupano di automobili, e talvolta hanno strategie contraddittorie. Quando uno chiede l'eliminazione dei Pfas, gli inquinanti eterni, che è legittimo, l'altro ci chiede auto a batteria. Tuttavia, non ci sono batterie senza Pfas» ha sottolineato Luca De Meo, amministratore delegato di Renault, nel corso di una singolare doppia intervista al quotidiano francese Le Figaro: accanto a lui c'era John Elkann, presidente di Stellantis, il gruppo formato dalla fusione tra la ex-Fiat, la Psa (Peugeot) e la Chrysler.

Due agguerriti concorrenti nel mercato delle auto di massa uniti, in via eccezionale, per accusare l'Europa di aver distrutto con la sua bulimia normativa il segmento delle utilitarie: «Le regole europee significano che le nostre auto sono sempre più complesse, sempre più pesanti, sempre più costose e che le persone, per la maggior parte, non possono più permetterselo» sostengono i due top manager. «Tra il 2015 e il 2030» ha aggiunto De Meo, «il costo di una Clio sarà aumentato del 40 per cento. Questo aumento è del 92,5 per cento attribuibile ai regolamenti».

Svolando sul fatto che proporre al mercato tanti Suv e prodotti più cari ha permesso alle loro società di accumulare utili a palate, De Meo ed Elkann hanno lanciato l'allarme sul gigantesco volume di nuove normative che invieranno l'auto europea entro il 2030: sarebbero più di 100. L'Associazione europea del settore (Acea) indica invece in 150 i regolamenti Ue e in 30 le direttive che riguardano l'industria automobilistica europea, «uno dei settori più pesantemente regolamentato». L'ondata di norme è guidata dalle ambizioni climatiche dell'Unione europea, incapsulate nel Green Deal e nel pacchetto Fit for 55, ma anche da obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale, di promozione dell'economia circolare e di gestione della transizione digitale.

Prendiamo il nuovo standard Euro 7 che, pur essendo stato ammorbidito in seguito alle richieste dei costruttori, introduce alcune importanti novità espandendo il focus oltre la CO2 emessa dal tubo di scappamento per includere impatti ambientali e sanitari più ampi, anche per i veicoli elettrici: impone infatti limiti più stringenti per le particelle solide (come quelle prodotte dall'usura dei freni e degli pneumatici) e prescrizioni più rigorose sulla durata delle batterie per i modelli elettrici e sulla durata dei sistemi di controllo delle emissioni.

Restando in ambito «green», il Regolamento sui veicoli fuori uso si propone di migliorare la circolarità del settore automobilistico aggiornando le norme sulla progettazione delle vetture e dei camion, e sulla raccolta, il trattamento e il riciclaggio dei mezzi rottamati. In pratica, le case automobilistiche dovranno progressivamente far salire al 25 per cento la plastica riciclata utilizzata nei nuovi veicoli ed essere soggette allo smantellamento obbligatorio e più esteso di componenti. Ci sono poi i regolamenti sulle batterie che si concentrano sulla loro sostenibilità, durabilità e riciclabilità. Per quanto riguarda la sicurezza, la normativa Gsr2 (General safety regulation 2), ha introdotto una serie di nuovi requisiti per tutte le auto di nuova immatricolazione a partire da luglio 2024: rende obbligatori sistemi avanzati di frenata d'emergenza, mantenimento della corsia, rilevamento della sonnolenza e dell'attenzione, assistenza intelligente alla velocità, telecamera per la retromarcia, segnalazione di arresto di emergenza, registratori di dati di evento (la «scatola nera») utili per ricostruire la dinamica di un incidente. Obblighi contro cui si scaglia De Meo: «Serve davvero un sistema di mantenimento corsia in auto che passano il 95 per cento del tempo in città?». Nei crash-test, «la mia R5 deve comportarsi come una berlina di lusso con un cofano tre volte più lungo. È fisica! Dovrei usare il tungsteno? Chiediamo regole differenziate per le piccole auto. È inaccettabile trattare un veicolo da 3,80 metri come una berlina da 5,5 metri». Posizione comprensibile, perché i sistemi di sicurezza costano, però difficile da condividere: seguendo questo ragionamento una utilitaria che si scontra con un grande Suv non avrebbe scampo... Ma andiamo avanti.

Oltre a occuparsi di inquinamento, di sicurezza, di riciclo, i regolamenti europei per l'auto estendono la loro azione in molti altri campi. Per esempio, il digital. La crescente connettività dei veicoli genera enormi quantità di dati. Questo ha portato all'adozione di regole come l'Eu Data Act per disciplinare l'accesso, l'uso e la condivisione dei dati generati all'interno dei veicoli, con l'obiettivo di promuovere l'innovazione tutelando al contempo i diritti degli utenti. Risultato: nuovi quadri normativi per l'omologazione, la sicurezza e la cybersicurezza. Previsto, per esempio, l'obbligo per chi conserva i dati (cioè le case automobilistiche) di rendere queste informazioni disponibili per gli utenti o per terze parti designate da questi, a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie. Oppure una prescrizione richiede ai costruttori di mettere a punto un sistema di gestione della cybersicurezza. E l'omologazione di un'auto prevede di dimostrare che siano in atto misure di questo genere che coprono il ciclo di vita del veicolo. Insomma, tanti obblighi, norme, regolamenti e aggiornamenti burocratici che costano e che soffocherebbero l'industria europea dell'auto. Non è che nelle altre aree avanzate del pianeta non ci siano raffiche di prescrizioni sui veicoli. La stessa Acea in un documento del 2023 contava 195 regolamenti introdotti dagli Usa dal 1992 con una punta di una quarantina di norme solo nel 2022. Mentre la Cina ne ha approvate 337 sempre nello stesso periodo.

Commenta un manager che lavora presso un grande gruppo cinese: «In generale qui sono leggermente più indietro sul contenimento della CO2 e su alcune norme ambientali. Su omologazioni, sicurezza, cybersecurity direi siano molto simili». È del resto inevitabile che un prodotto così complesso, che ha impatti rilevanti sull'ambiente e sulla sicurezza sia nel mirino dei legislatori, soprattutto in una fase di rapido sviluppo delle tecnologie. Ma forse l'Europa, famosa per la sua mania per le discipline di legge, sta esagerando. «Un quarto della nostra ingegneria è dedicato esclusivamente alla regolamentazione» si lamenta Elkann.

L'Acea ha invocato un «quadro normativo semplificato» e «una legislazione più intelligente anziché più numerosa». Tra le proposte avanzate ci sono il raggruppamento dei requisiti normativi, l'attenzione alle nuove omologazioni (regolare il futuro, non il passato imponendo aggiornamenti a vetture già sul mercato) e la creazione di uno sportello unico o una task force per condurre valutazioni d'impatto specifiche per il settore e test di coerenza delle nuove leggi. Commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione italiana dell'automotive: «A livello Ue, occorre fermare la bulimia regolatoria che investe il nostro comparto e, al contempo, invertire la rotta eliminando i provvedimenti che risultino controproducenti. Ogni nuova norma deve dimostrare preventivamente di aumentare la competitività delle imprese».

Conclusione lapidaria: «Oggi, la maggior parte delle norme non favorisce una maggiore agilità sul mercato, ma comporta soltanto costi e confusione».

© Riproduzione Riservata

[Crisi Auto](#)



• [In Edicola](#)

[La burocrazia fa sbandare l'auto – Panorama in edicola](#)

[Sfogliala ora](#)

L'APPUNTAMENTO

Ecomondo guida il comparto green

L'evento organizzato da Ieg è il punto di riferimento per la transizione ecologica. Peraboni: "Coniughiamo crescita del business e tutela dell'ambiente"

La ventottesima edizione dal 4 al 7 novembre nei padiglioni di Rimini

La bioeconomia così come l'economia circolare e la transizione ecologica saranno al centro di Ecomondo, la fiera di riferimento per queste tematiche che, dal 4 al 7 novembre presso la fiera di Rimini, celebrerà la sua 28ma edizione. Nata nel 1997, Ecomondo ha seguito gli sviluppi dell'economia green, ampliando il proprio campo di interessi ed espandendo la propria presenza anche al fuori dei confini nazionali. Da alcuni anni è infatti presente anche in Messico e in Cina, oltre che a Napoli per il Green med expo & symposium (28-30 maggio). Alcuni temi che in principio erano trattati all'interno di Ecomondo sono diventati così importanti da richiedere un evento ad esso dedicati. È questo il caso dello "spin-off" K.EY - The Renewable Energy Expo che, dal 2023, si focalizza sulle energie rinnovabili.

«Coniugare la crescita del business con la tutela ambientale e sociale attraverso l'adozione di modelli di sviluppo etici e inclusivi - spiega Corrado Peraboni, amministratore delegato di Ieg, la società fieristica che organizza Ecomondo - è un'esigenza centrale nell'economia di cui Ecomondo vuole farsi portavoce, favorendo il dialogo tra industrie, istituzioni e mondo della ricerca. Oggi Ecomondo è una manifestazione che tratta il tema della circolarità a 360 gradi e rappresenta un appuntamento internazionale per le imprese europee, e non solo, che vogliono affermarsi nei mercati globali della green economy. Ricopre questo ruolo per la sua capacità di focalizzarsi sulle tecnologie più innovative, valorizzando l'export italiano su scala internazionale».

L'edizione di quest'anno sarà articolata in sei macroaree tematiche per trattare singolarmente argomen-

ti quali la valorizzazione dei rifiuti come materie prime seconde (area Waste as resource), la gestione integrata del ciclo idrico e la tutela degli ecosistemi marini e acquei (Water cycle & blue economy), la rigenerazione dei suoli e degli ecosistemi attraverso (Sites & soil restoration), l'energia da biomasse e l'agricoltura di precisione (Bioenergy & agriculture), il monitoraggio satellitare e ambientale (Earth observation and environmental monitoring) e i modelli di bioeconomia rigenerativa (Circular and regenerative bio-economy). A queste macroaree, si aggiungerà Sal.Ve, il Salone biennale del veicolo per l'ecologia, realizzato in partnership con Anfia (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e dedicato ai veicoli per il cleaning e il waste disposal.

«Con 30 padiglioni su 166.000 metri quadrati di area espositiva - precisa Peraboni - ospiteremo delegazioni da tutto il mondo grazie alla sinergia con Agenzia Ice e Maeci e alla collaborazione con 80 associazioni internazionali del settore». Alla parte espositiva, si affiancherà un fitto calendario di conferenze, seminari e tavole rotonde definiti dal comitato tecnico scientifico, presieduto dal professor Fabio Fava, con approfondimenti dedicati agli aspetti normativi, al ripristino degli ecosistemi e alle nuove tecnologie. Tra queste, intelligenza artificiale, digital twin e gestione predittiva delle risorse tramite il monitoraggio satellitare delle trasformazioni ambientali. Ci saranno focus anche sull'economia circolare e sulla transizione ecologica in Africa e nel bacino del Mediterraneo. Torneranno, inoltre, gli Stati generali della green economy, organizzati dalla Fondazione sviluppo sostenibile, promossi dal consiglio nazionale della green economy in collaborazione con il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica

(Mase) e con il patrocinio della Commissione Europea.

Grazie ad Ecomondo e ai numerosi altri eventi che organizza Ieg ha chiuso il 2024 con un fatturato pari a 250 milioni di euro, in crescita del 18% rispetto al 2023, e con un utile operativo balzato del 52% a 48 milioni. Anche il 2025 è iniziato con il piede giusto: nel periodo gennaio-marzo il giro d'affari è aumentato del 16% a 103 milioni, grazie al contributo degli eventi organizzati (+16%) e dei congressi (+90%). L'utile operativo ha infine mostrato un aumento del 10% a 3,3 milioni. «Gli ottimi risultati del primo trimestre del 2025 - conclude Peraboni - segnano un ulteriore passo in avanti nel percorso di crescita del gruppo. La robusta crescita organica nel trimestre è stata accompagnata dal contributo delle nuove acquisizioni. A livello internazionale nel 2025 abbiamo accelerato infatti lo sviluppo del portafoglio prodotti con acquisizioni nel segmento fieristico in Brasile con Fenagra, la Fiera internazionale dell'agroindustria e della nutrizione animale, e abbiamo lanciato la prima edizione in Arabia Saudita di un evento nel settore Wellness con il "Riyadh Muscle. Parallelamente abbiamo potenziato lo sviluppo della divisione servizi, completando l'acquisizione di Immaginazione, operatore specializzato in servizi di grafica ed allestimento per gli eventi congressuali». — m.fr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

30

I padiglioni di Ecomondo su un'area espositiva di 166 mila metri quadrati



CORRADO PERABONI
Corrado Peraboni, amministratore delegato di Ieg la società fieristica che organizza Ecomondo



News

[Home](#) » [News](#) » Crisi del mercato auto, in Italia circolano vetture sempre più vecchie

CRISI DEL MERCATO AUTO, IN ITALIA CIRCOLANO VETTURE SEMPRE PIÙ VECCHIE

Lorenzo Renzulli
Giornalista

24/05/2025

Tempo di lettura: 4 minuti

Crisi del mercato auto, in Italia circolano vetture sempre più vecchie e le elettriche faticano a ritagliarsi spazi di rilievo, complici i prezzi ancora elevati per la famiglia italiana media.



Auto usate in Italia – Foto Shutterstock | di Dmitry Kalinovsky

Quella che stiamo attraversando ormai da un bel po', va detto, è una fase di crisi economica che sembra essersi cristallizzata: questo impatta fortemente sul **mercato dell'automotive**, come emerge con una certa chiarezza dalla fotografia scattata dal nuovo studio condotto da Aniasa e Bain & Company.

Dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione e si tratta di una situazione prolungata e anche per questo ancor più preoccupante. Ci sono nuovi equilibri geopolitici e industriali che mettono in discussione la tenuta dell'intero comparto e non poche sorprese all'orizzonte.

Il fatturato dell'industria (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 4,5% a febbraio 2025, ultimo dato disponibile (-5,1% sul mercato interno e -3,4% sui mercati esteri) e chiude i primi due mesi dell'anno a -3% (-3,4% il mercato interno e -2,1% i mercati esteri).

L'**indice della produzione automotive italiana**, pur riducendo la flessione rispetto al mese precedente, mantiene il segno meno anche a marzo (-14,9%). La contrazione registrata, secondo i dati preliminari di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) dalla produzione di autovetture è del 26,3%, per un totale di circa 30.000 unità prodotte – e per l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude a -15,4%.

LEGGI ANCHE

Campania: la regione con il parco auto più vecchio d'Italia

Questi dati evidenziano anche come nel nostro Paese ci sia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Ma questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una **crescita dell'usato**. L'effetto diretto, come è facile comprendere, si traduce in **un parco circolante che invecchia rapidamente**.

Crisi del mercato auto, in Italia le elettriche non convincono ancora



Mercato auto usate in crescita- Foto Shutterstock | di teh_z1b

L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa, ma in Italia ce ne sono ancora troppo poche a circolare sulle nostre strade. Il trend positivo, comunque timido, riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti a causa di prezzi ritenuti dai più ancora troppo elevati. La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli registrati nel 2015.

A livello europeo, la diffusione delle Bev resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica, l'aumento delle prestazioni, la riduzione dei prezzi e l'aumento della concorrenza. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le **auto ibride**, segno di una **transizione ancora timida**.

Crisi del mercato auto a livello europeo

I problemi evidenziati non riguardano certo solo l'Italia. **L'industria automobilistica europea si trova di fronte a un bivio**: la combinazione tra vincoli normativi sempre più stringenti, domanda stagnante e instabilità geopolitica. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.

Solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica e commerciale, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo. Le sfide che si trovano già oggi ad affrontare i produttori europei o chiunque guardi al vecchio continente come ad un mercato di interesse, sono davvero complesse.

POTREBBE INTERESSARTI

A&F Focus

adv



● **Ultim'ora** 17:35

Operaio muore cadendo nella macchina che frantuma le pietre: aveva 58 anni

Ecomondo guida il comparto green

di **Marco Frojo**



L'evento organizzato da Ieg è il punto di riferimento per la transizione ecologica. Peraboni: "Coniughiamo crescita del business e tutela dell'ambiente". La ventottesima edizione dal 4 al 7 novembre nei padiglioni di Rimini

26 MAGGIO 2025 ALLE 17:48

2 MINUTI DI LETTURA

VIDEO IN EVIDENZA

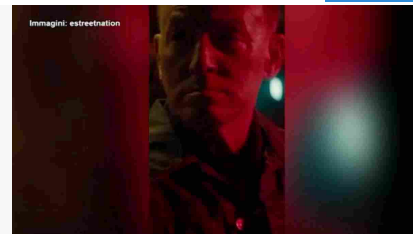
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La **bioeconomia** così come l'economia circolare e la transizione ecologica saranno al centro di **Ecomondo**, la fiera di riferimento per queste tematiche che, **dal 4 al 7 novembre presso la fiera di Rimini**, celebrerà la sua 28ma edizione. Nata nel 1997, Ecomondo ha seguito gli sviluppi dell'**economia green**, ampliando il proprio campo di interessi ed espandendo la propria presenza anche al di fuori dei confini nazionali. Da alcuni anni è infatti presente anche in **Messico** e in **Cina**, oltre che a **Napoli** per il **Green med expo & symposium** (28-30 maggio). Alcuni temi che in principio erano trattati all'interno di Ecomondo sono diventati così importanti da richiedere un evento ad esso dedicati. È questo il caso dello **"spin-off" K.EY – The Renewable Energy Expo** che, dal 2023, si focalizza sulle energie rinnovabili.

“Coniugare la crescita del business con la tutela ambientale e sociale attraverso l'adozione di modelli di sviluppo etici e inclusivi – spiega **Corrado Peraboni, amministratore delegato di Ieg, la società fieristica che organizza Ecomondo** – è un'esigenza centrale nell'economia di cui Ecomondo vuole farsi portavoce, favorendo il dialogo tra industrie, istituzioni e mondo della ricerca. Oggi Ecomondo è una manifestazione che tratta il tema della circolarità a 360 gradi e rappresenta un appuntamento internazionale per le imprese europee, e non solo, che vogliono affermarsi nei mercati globali della green economy. Ricopre questo ruolo per la sua capacità di focalizzarsi sulle tecnologie più innovative, valorizzando l'export italiano su scala internazionale”.

L'edizione di quest'anno sarà articolata in **sei macroaree tematiche** per trattare singolarmente argomenti quali la **valorizzazione dei rifiuti come materie prime seconde** (area Waste as resource), la **gestione integrata del ciclo idrico e la tutela degli ecosistemi marini e acquei** (Water cycle & blue economy), la **rigenerazione dei suoli e degli ecosistemi attraverso** (Sites & soil restoration), **l'energia da biomasse e l'agricoltura di precisione** (Bioenergy & agriculture), **il monitoraggio satellitare e ambientale** (Earth observation and environmental monitoring) e i **modelli di bioeconomia rigenerativa** (Circular and regenerative bio-economy). A queste macroaree, si aggiungerà **Sal.Ve, il Salone biennale del veicolo per l'ecologia**, realizzato in partnership con **Anfia** (l'Associazione



L'amara riflessione social di Bruce Springsteen: "Con Trump abbiamo perso così tanto in poco tempo"

nazionale filiera industria automobilistica) e dedicato ai veicoli per il cleaning e il waste disposal.

“Con 30 padiglioni su 166.000 metri quadrati di area espositiva – precisa **Peraboni** – ospiteremo delegazioni da tutto il mondo grazie alla sinergia con Agenzia Ice e Maeci e alla collaborazione con 80 associazioni internazionali del settore”. Alla parte espositiva, si affiancherà un fitto calendario di conferenze, seminari e tavole rotonde definiti dal comitato tecnico scientifico, presieduto dal **professor Fabio Fava**, con approfondimenti dedicati agli aspetti normativi, al ripristino degli ecosistemi e alle nuove tecnologie. Tra queste, intelligenza artificiale, digital twin e gestione predittiva delle risorse tramite il monitoraggio satellitare delle trasformazioni ambientali. Ci saranno focus anche sull'economia circolare e sulla transizione ecologica in Africa e nel bacino del Mediterraneo. Torneranno, inoltre, gli Stati generali della green economy, organizzati dalla Fondazione sviluppo sostenibile, promossi dal consiglio nazionale della green economy in collaborazione con il **ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica** (Mase) e con il patrocinio della **Commissione europea**.

Grazie ad **Ecomondo** e ai numerosi altri eventi che organizza Ieg ha chiuso il 2024 con un fatturato pari a **250 milioni di euro**, in crescita del 18% rispetto al 2023, e con un utile operativo balzato del 52% a 48 milioni. Anche il 2025 è iniziato con il piede giusto: nel periodo gennaio-marzo il giro d'affari è aumentato del 16% a 103 milioni, grazie al contributo degli eventi organizzati (+16%) e dei congressi (+90%). L'utile operativo ha infine mostrato un aumento del 10% a 3,3 milioni. “Gli ottimi risultati del primo trimestre del 2025 – conclude **Peraboni** – segnano un ulteriore passo in avanti nel percorso di crescita del gruppo. La robusta crescita organica nel trimestre è stata accompagnata dal contributo delle nuove acquisizioni. A livello internazionale nel 2025 abbiamo accelerato infatti lo sviluppo del portafoglio prodotti con acquisizioni nel segmento fieristico in **Brasile** con **Fenagra**, la Fiera internazionale dell'agroindustria e della nutrizione animale, e abbiamo lanciato la prima edizione in **Arabia Saudita** di un evento nel settore wellness con il **Riyadh Muscle**. Parallelamente abbiamo potenziato lo sviluppo della divisione servizi, completando l'acquisizione di Immaginazione, operatore specializzato in servizi di grafica ed allestimento per gli eventi congressuali”.

[LEGGI I COMMENTI](#)



Mercato veicoli industriali, ad aprile stabile



Ad aprile il comparto degli autocarri risulta stabile, mentre i veicoli trainati mantengono una variazione positiva. Sono stati rilasciati **2.349 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+0% rispetto ad aprile 2024)** e **1.342 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti**, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+17%), suddivisi in 121 rimorchi (+5,2%) e 1.221 semirimorchi (+18,3%). Per gli **autocarri**, nel primo quadrimestre del 2025 tutte e quattro le aree geografiche registrano una variazione negativa: -11,1% il Nord-Est, -10,3% l'area Sud e Isole, -3,2% il Nord-Ovest e -1,2% le regioni del Centro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Autocarri con ptt >3.500 kg
secondo le classi di peso

	Aprile 2025	Aprile 2024	var. %	Gen-APR 2025	Gen-APR 2024	var. %
autocarri medi >3.500<=16.000 kg	516	386	33,7	1.710	1.655	3,3
autocarri pesanti >16.000 kg	1.832	1.961	-6,6	7.781	8.576	-9,3
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	2.349	2.348	0,0	9.491	10.231	-7,2

secondo il tipo

	Aprile 2025	Aprile 2024	var. %	Gen-APR 2025	Gen-APR 2024	var. %
cabinati	1.296	1.109	16,9	4.930	4.728	4,3
trattori	1.053	1.239	-15,0	4.561	5.503	-17,1
Totale Autocarri per tipo con ptt >3.500 kg	2.349	2.348	0,0	9.491	10.231	-7,2

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg

	Aprile 2025	Aprile 2024	var. %	Gen-APR 2025	Gen-APR 2024	var. %
rimorchi	121	115	5,2	447	446	0,2
semirimorchi	1.221	1.032	18,3	4.282	3.965	8,0
Totale R&S ptt >3.500 kg	1.342	1.147	17,0	4.729	4.411	7,2

Analizzando il mercato per **alimentazione**, nel primo quadrimestre dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (era del 2% a gennaio-aprile 2024), per un totale di 178 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 3,3% del totale (lo 0,8% a gennaio-aprile 2024). "Si conferma anche nel mese di aprile la contrazione del mercato che interessa in particolare il segmento degli autocarri pesanti – ha commentato **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**. Tali rallentamenti nel trend di sostituzione dei mezzi destinati al trasporto merci aggravano una situazione che già ci vede tra gli ultimi in Europa per anzianità del parco circolante (19,1 anni contro i 13,9 di media europea). Rinnovando l'apprezzamento per la volontà espressa dal Ministro dei Trasporti lo scorso aprile di istituire un fondo pluriennale per il rinnovo delle flotte dell'autotrasporto, nelle more di una più completa definizione di questo strumento si esprime la necessità di intervenire tempestivamente con l'attuazione delle misure esistenti, a partire dalla dotazione prevista per il settore nell'ultima legge di bilancio. In prospettiva, come già condiviso dalle principali associazioni automotive e dell'autotrasporto, è importante che la strutturazione di questo nuovo strumento avvenga in accordo con il principio di neutralità tecnologica, riconoscendo il contributo dei biocarburanti (e in particolare il biometano compresso o liquefatto) per la decarbonizzazione dei trasporti. Tale riconoscimento dovrà essere strutturato sia tramite misure dirette di sostegno agli investimenti in veicoli di ultima generazione che, come richiamato dallo stesso Ministro, con l'introduzione di una fiscalità di vantaggio che supporti la transizione ecologica del settore".

Immatricolazioni di Autocarri con Ptt > 3.500 Kg per alimentazione per data di emissione della carta di circolazione

Elaborazione ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

Alimentazione	Gen-apr 2025	Gen-apr 2024	Var %
BENZINA	0	1	-100,0
DIESEL	8.996	9.941	-9,5
ELETTRICO	310	81	282,7
GNL	146	75	94,7
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	7	5	40,0
METANO	32	128	-75,0
TOTALE	9.491	10.231	-7,2

In riferimento ai **veicoli trainati**, nel primo quadrimestre del 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+17,6%), il Nord-Ovest (+15,1%) e l'area del Sud e Isole (+1,2%), mentre resta in flessione il Centro (-6,5%). "Ad aprile il mercato dei rimorchi e semirimorchi registra segnali positivi per entrambi i segmenti – ha commentato **Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA**. Segnali positivi che cogliamo con cauto ottimismo e che purtroppo non distolgono l'attenzione dagli sforzi a cui i costruttori di rimorchi e semirimorchi sono chiamati per rispettare gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni che la regolamentazione europea ha imposto al 2030. Stiamo analizzando in maniera più approfondita i possibili impatti sul settore e lavoreremo intensamente a Bruxelles perché si riapra la discussione sul regolamento veicoli pesanti, per un aggiustamento razionale dei target".

NEWS

ECCELLENZA NELLA MOBILITÀ

E nata l'associazione **Vehicle Valley Piemonte**



Presentata nell'ambito della Giornata Nazionale del Made in Italy 2025, l'associazione Vehicle Valley Piemonte è stata fondata con l'obiettivo di riunire e promuovere le eccellenze del territorio nel campo della mobilità, favorendo la collaborazione tra aziende, istituzioni, scuole di design e centri di ricerca. I sette soci fondatori riflettono questo approccio sinergico tra realtà diverse. VVP è stata infatti costituita da due prestigiosi brand del panorama mondiale del design e dell'engineering (Italdesign e Pininfarina), ai quali si affiancano Regione Piemonte e i principali enti di rappresentanza del tessuto imprenditoriale (Camera di commercio di Torino, Unione Industriali Torino, API Torino e Provincia, CNA della Città Metropolitana di Torino). In questo quadro, la collaborazione tra industria ed enti di formazione rappresenta un pilastro fondamentale: università, centri di ricerca e incubatori tecnologici formano un sistema educativo vivace in grado di attrarre giovani talenti, che devono poter trovare nel territorio piemontese opportunità lavorative concrete. «L'obiettivo – spiega Monica Mailander, Presidente di VVP – è creare una piattaforma dinamica di crescita, dove enti, aziende e centri

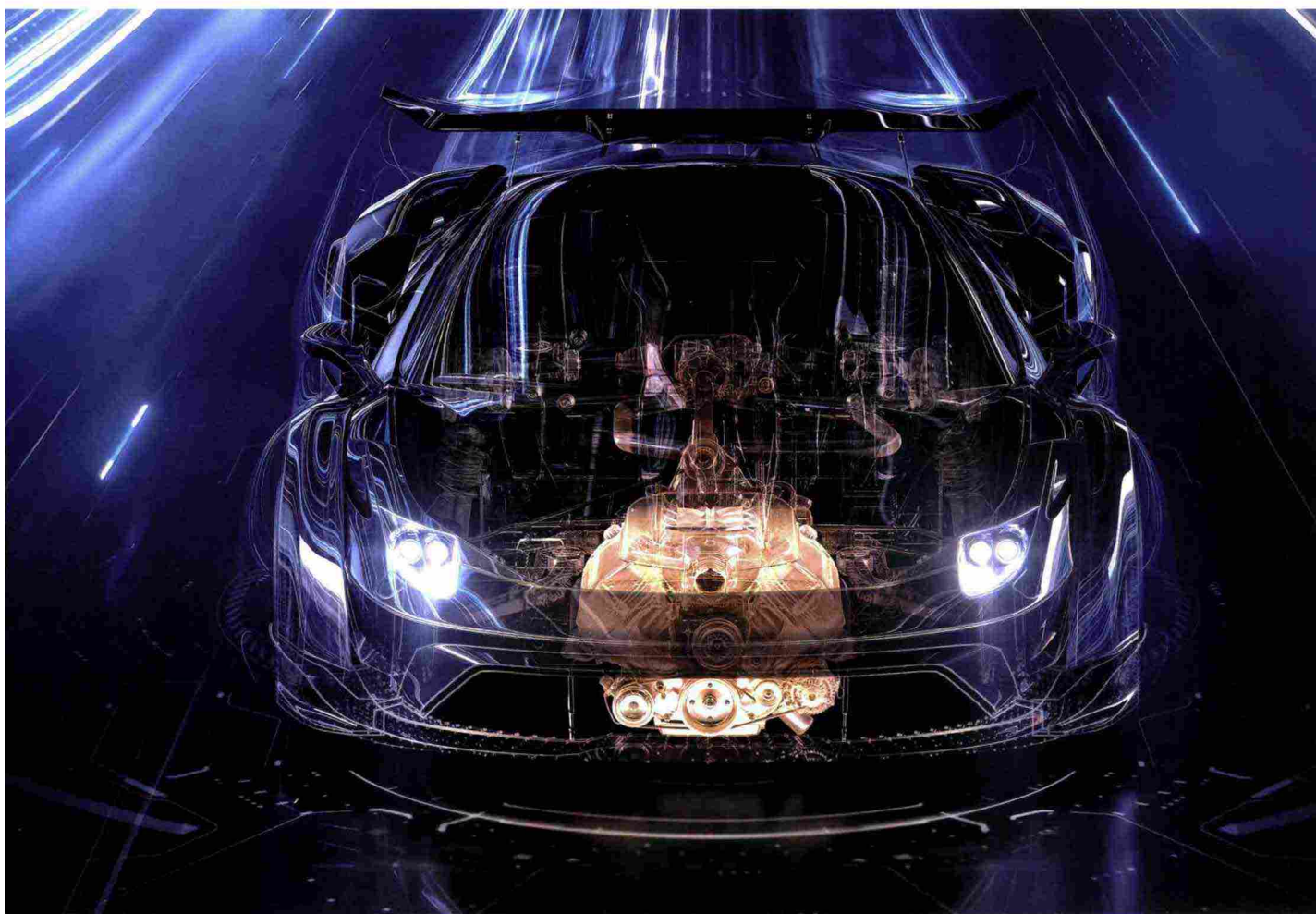
di ricerca collaborano e condividono esperienze per trasformare il know-how locale in un vantaggio competitivo globale. Vehicle Valley è un ecosistema internazionale dove mobilità, design e ingegneria convergono – dall'automotive all'aerospace fino alla mobilità urbana – per promuovere l'innovazione, rendendo il Piemonte un attore fondamentale nella creazione della prossima generazione di veicoli e sistemi di trasporto. È un laboratorio vivente di idee, che fonde l'importante eredità del territorio con una spinta costante verso il futuro». A livello operativo, l'associazione intende realizzare un programma di eventi, seminari, workshop e iniziative, che avranno come focus lo sviluppo del territorio e la sua competitività. Inoltre, per aumentarne la visibilità, è prevista anche la partecipazione a manifestazioni di rilievo internazionale. Ma non solo. Vehicle Valley Piemonte non intende essere semplicemente un'associazione, si pone come un marchio distintivo, pensato per creare una solida identità condivisa, capace di rappresentare e valorizzare le eccellenze del territorio piemontese nel mondo. Ogni socio, fin dall'adesione, assume il ruolo di ambasciatore di VVP, impegnandosi a potenziare il brand e a favorire la visibilità degli associati a livello internazionale. Il Piemonte, infatti, è contraddistinto da numerosi asset nell'ambito della mobilità. Per esempio, secondo i dati dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana (realizzato annualmente dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA-Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), in questa regione sono ben 713 le realtà imprenditoriali nel campo automotive (33,6% del totale nazionale), che nel 2023 hanno generato un fatturato di 20,4 miliardi di euro (+5,9% rispetto all'anno precedente) e dato lavoro a 56.356 addetti.

SCENARI

Il futuro della mobilità

L'ASSOCIAZIONE EUROPEA DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE HA DELINEATO IL FUTURO DELLA MOBILITÀ IN UN DOCUMENTO CHE RACCHIUDE SFIDE, OBIETTIVI E RACCOMANDAZIONI PER PROMUOVERE LO SVILUPPO DEL SETTORE

Elio Boschiazzo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Un veicolo moderno è composto da oltre 30.000 parti, tra componenti e sistemi che richiedono una visione globale nella gestione delle catene di fornitura e delle relazioni commerciali. Nello specifico i costruttori di componentistica per l'automotive hanno un ruolo decisivo nel contribuire a sostenere l'innovazione e i programmi europei di riduzione delle emissioni, attraverso l'adozione di pratiche di economia circolare e una gestione responsabile delle reti di approvvigionamento. Questi, in sintesi, alcuni dei punti evidenziati nel Manifesto sulla Sostenibilità diffuso nei mesi scorsi da CLEPA l'Associazione europea della componentistica automotive. Abbiamo intervistato Emanuela Pregolato dell'Area economica e internazionalizzazione di ANFIA per approfondire in che direzione sta andando questo settore che è uno dei pilastri dell'economia italiana ed europea.

L'Associazione europea della componentistica automotive (CLEPA) ha presentato il Manifesto sulla Sostenibilità. Quali sono i punti chiave delineati nella roadmap?

Il settore della componentistica automotive svolge un ruolo centrale nella transizione sostenibile della mobilità in Europa. La roadmap delineata nel Manifesto sulla Sostenibilità di CLEPA individua le principali sfide e opportunità per il comparto – che costituisce il cuore dell'innovazione tecnologica nel settore – e si basa su quattro pilastri strategici che lo guideranno verso una mobilità più sostenibile: azione per il clima, economia circolare, catena di approvvigionamento responsabile, transizione equa. Il primo pi-



Emanuela Pregolato

Area economica
e internazionalizzazione di ANFIA

lastro sta ad indicare che la riduzione delle emissioni di CO₂ è una priorità, da perseguire attraverso tecnologie avanzate per la decarbonizzazione, il miglioramento dell'efficienza energetica e lo sviluppo di soluzioni innovative per i veicoli del futuro. Il secondo ha a che fare con la promozione del riciclo e riutilizzo dei materiali per la riduzione dell'impatto ambientale. L'industria della componentistica si impegna ad aumentare l'uso di materie prime seconde e a ridurre gli sprechi lungo l'intero ciclo di vita del prodotto. Il terzo pilastro sottolinea l'impegno a garantire una filiera produttiva sostenibile, attenta alla tutela dei diritti umani, alla riduzione dell'impatto ambientale della supply chain e alla creazione di un ecosistema industriale resiliente. Il quarto pilastro, infine, si propone di supportare i lavoratori nella trasformazione del settore, investendo in formazione, sviluppo delle competenze e inclusione sociale. L'obiettivo è garantire che la transizione verso la mobilità elettrica e sostenibile non lasci indietro nessun operatore della filiera. Entro il 2030, l'industria dovrà coinvolgere annualmente il 5% dei lavoratori in percorsi di aggiornamento e riqualificazione (up-skilling e re-skilling). Questi elementi costituiscono la base per una trasformazione sostenibile dell'industria automotive, con il contributo attivo di tutti gli attori coinvolti.

In questo percorso i fornitori di componentistica hanno un ruolo decisivo nel promuovere l'innovazione: come si legge nel documento il 75% del valore di un veicolo è costituito proprio dalle sue parti e sistemi. In quest'ottica i produttori che voi rappresentate su quali priorità stanno investendo?

La transizione ecologica impone scelte strategiche che i produttori di componentistica stanno già affrontando. Le principali aree di investimento riguardano l'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità elettrica o di altre soluzioni di mobilità sostenibile: sviluppo di batterie avanzate, motori elettrici più efficienti, sistemi di recupero energetico e materiali leggeri per ridurre i consumi; lo sviluppo di soluzioni sostenibili nei processi produttivi: ottimizzazione delle linee produttive con tecnologie a basso impatto ambientale, riduzione delle emissioni industriali e maggiore utilizzo di energia rinnovabile; digitalizzazione e Industria 4.0, con l'adozione di soluzioni digitali, come l'intelligenza artificiale e l'Internet of Things (IoT), per migliorare l'efficienza dei processi e ottimizzare la produzione; la formazione e riqualificazione professionale, con investimenti volti a garantire un'adeguata transizione verso le nuove tecnologie e le nuove competenze richieste dal settore.

Nelle scorse settimane la Commissione Europea ha reso note le prime indicazioni del piano d'azione dell'UE per l'automotive. Dal vostro punto di vista quali sono le misure e azioni urgenti per ridisegnare il percorso di transizione da qui al 2035?

La Commissione Europea ha delineato un piano d'azione per il settore automotive con l'obiettivo di rendere la transizione più sostenibile ed equilibrata. Dal nostro punto di vista, è prioritario introdurre maggiore flessibilità nella regolamentazione. Pur mantenendo il target al 2035, è fondamentale garantire un approccio graduale e multi-tecnologico, con incentivi per lo sviluppo di tecnologie ibride e soluzioni alternative. Neutralità tecnologica e condizioni di investimento competitive sono i punti cardine per raggiungere gli obiettivi fissati dalla transizione, come sottolineato anche da Benjamin Krieger, Segretario Generale di Clepa. Rite-

PUR MANTENENDO
IL TARGET AL 2035,
È FONDAMENTALE
GARANTIRE UN
APPROCCIO GRADUALE
E MULTI-TECNOLOGICO,
CON INCENTIVI PER
LO SVILUPPO DI
TECNOLOGIE IBRIDE E
SOLUZIONI ALTERNATIVE

SCENARI

Il contributo dell'industria automobilistica all'UE

Perché l'Europa deve rimanere un hub per la produzione, l'innovazione e l'occupazione

I prodotti creati dai fornitori del settore automobilistico forniscono soluzioni di mobilità essenziali che favoriscono la prosperità sociale ed economica e sono fondamentali per la fornitura di beni e servizi, garantendo che le necessità quotidiane raggiungano sia i consumatori sia le imprese.

75%

of the value of a vehicle comes from its parts, components, and systems

€30b

are invested yearly in research and development

+39k

new patents are registered each year

32%

of total R&D investment in the EU comes from automotive, making the sector the top private investor

1.7m

direct jobs generated across the EU

€26.7b

trade surplus generated in 2023

CLEPA Sustainability Manifesto

niamo necessario prevedere programmi di incentivazione sia per la produzione che per l'acquisto di veicoli elettrici, armonizzando le politiche di sostegno nei vari Stati membri al fine di favorire una domanda stabile e prevedibile di veicoli a basse emissioni. Il sostegno offerto, quindi alla produzione europea, si realizza rafforzando la capacità produttiva dell'Europa per componenti chiave come batterie, semiconduttori e materiali strategici, riducendo la dipendenza da fornitori extraeuropei. Un altro elemento fondamentale è un adeguato sviluppo delle infrastrutture di ricarica, accelerando la creazione di un network capillare di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, garantendone un accesso equo e diffuso su tutto il territorio europeo. Infine, è fondamentale destinare risorse adeguate alla transizione industriale, ovvero supportare la riconversione degli stabilimenti e la riqualificazione dei lavoratori, con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sociale della trasformazione.

Il comparto automotive è uno dei pilastri della manifattura europea. Allo stato attuale quali sono le principali criticità che sta affrontando il settore, in particolare la filiera?

Il comparto automotive europeo sta affrontando alcune sfide cruciali. In primis una transizione tecnologica complessa, in quanto l'adozione della mobilità elettrica richiede investimenti massicci - molte aziende della componentistica rischiano di trovarsi in difficoltà senza un adeguato supporto finanziario e normativo - e una ridefinizione dell'intera catena produttiva, con possibili impatti sull'occupazione e sulla competitività del sistema industriale stesso. La produzione di batterie e semiconduttori, ad esempio, ci rende dipendenti da materie prime critiche perché dipende da risorse come litio, cobalto e terre rare, spesso importate da Paesi extraeuropei con dinamiche geopolitiche com-

plesse. La transizione alla mobilità elettrica, inoltre, procede a ritmi differenti nei vari Paesi europei, creando incertezze per le aziende e rendendo necessarie strategie di adattamento differenziate. Questo avviene in un contesto internazionale in cui la competizione tra i player è sempre più accesa: l'industria europea deve affrontare la crescente concorrenza di produttori asiatici e americani, che beneficiano di politiche industriali aggressive e incentivi governativi consistenti. In conclusione, l'industria della componentistica è pronta a svolgere un ruolo da protagonista nella transizione sostenibile dell'automotive, ma per garantire una trasformazione efficace è fondamentale un approccio equilibrato, che combini innovazione, sostenibilità, competitività e tutela dell'occupazione. La collaborazione tra istituzioni, imprese e lavoratori sarà determinante per costruire il futuro della mobilità europea. ●

TREND

ITALIA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE

113



MARCA/MAKE	MARZO MARCH				VAR. % % CHG. 25/24	GENNAIO/MARZO JANUARY/MARCH				VAR. % % CHG. 25/24
	2025	%	2024	%		2025	%	2024	%	
STELLANTIS Group*	52.128	30,3	52.611	32,4	-0,9	135.579	30,5	151.138	33,5	-10,3
FIAT	16.637	9,7	17.016	10,5	-2,2	47.294	10,7	50.516	11,2	-6,4
PEUGEOT	10.684	6,2	8.358	5,2	+27,8	25.591	5,8	24.350	5,4	+5,1
CITROEN	6.211	3,6	6.856	4,2	-9,4	18.128	4,1	19.851	4,4	-8,7
JEEP	7.561	4,4	7.061	4,4	+7,1	19.749	4,4	20.839	4,6	-5,2
OPEL	5.174	3,0	4.690	2,9	+10,3	11.536	2,6	13.650	3,0	-15,5
LANCIA	1.110	0,6	4.845	3,0	-77,1	2.926	0,7	12.923	2,9	-77,4
ALFA ROMEO	3.916	2,3	2.703	1,7	+44,9	8.501	1,9	6.526	1,4	+30,3
DS	682	0,4	733	0,5	-7,0	1.380	0,3	1.681	0,4	-17,9
MASERATI	153	0,1	349	0,2	-56,2	474	0,1	802	0,2	-40,9
VW Group	26.807	15,6	27.064	16,7	-0,9	69.425	15,6	72.642	16,1	-4,4
VOLKSWAGEN	12.027	7,0	13.352	8,2	-9,9	30.715	6,9	32.598	7,2	-5,8
AUDI	6.327	3,7	6.250	3,9	+1,2	18.757	4,2	19.172	4,2	-2,2
SKODA	3.538	2,1	3.677	2,3	-3,8	10.034	2,3	9.741	2,2	+3,0
SEAT	1.501	0,9	1.034	0,6	+45,2	2.774	0,6	3.901	0,9	-28,9
CUPRA	2.648	1,5	1.643	1,0	+61,2	5.197	1,2	4.490	1,0	+15,7
PORSCHE	701	0,4	1.049	0,6	-33,2	1.781	0,4	2.608	0,6	-31,7
LAMBORGHINI	65	0,0	59	0,0	+10,2	167	0,0	132	0,0	+26,5
RENAULT Group	17.979	10,4	16.212	10,0	+10,9	51.713	11,6	48.759	10,8	+6,1
DACIA	9.332	5,4	8.524	5,3	+9,5	31.087	7,0	27.816	6,2	+11,8
RENAULT	8.647	5,0	7.688	4,7	+12,5	20.626	4,6	20.943	4,6	-1,5
TOYOTA Group	13.346	7,7	13.396	8,3	-0,4	35.632	8,0	35.206	7,8	+1,2
TOYOTA	12.666	7,4	12.953	8,0	-2,2	33.851	7,6	33.958	7,5	-0,3
LEXUS	680	0,4	443	0,3	+53,5	1.781	0,4	1.248	0,3	+42,7
HYUNDAI Group	9.832	5,7	9.161	5,7	+7,3	25.033	5,6	25.941	5,7	-3,5
KIA	4.979	2,9	4.502	2,8	+10,6	12.361	2,8	12.188	2,7	+1,4
HYUNDAI	4.853	2,8	4.659	2,9	+4,2	12.672	2,9	13.753	3,0	-7,9
BMW Group	8.266	4,8	7.802	4,8	+5,9	23.160	5,2	22.492	5,0	+3,0
BMW	6.857	4,0	6.468	4,0	+6,0	19.598	4,4	18.769	4,2	+4,4
MINI	1.409	0,8	1.334	0,8	+5,6	3.562	0,8	3.723	0,8	-4,3
FORD	7.455	4,3	7.435	4,6	+0,3	18.047	4,1	20.109	4,5	-10,3
DAIMLER Group	6.515	3,8	6.454	4,0	+0,9	15.295	3,4	13.339	3,0	+14,7
MERCEDES	6.457	3,7	6.040	3,7	+6,9	15.045	3,4	12.458	2,8	+20,8
SMART	58	0,0	414	0,3	-86,0	250	0,1	881	0,2	-71,6
MG	6.582	3,8	3.969	2,4	+65,8	15.356	3,5	9.927	2,2	+54,7
NISSAN	6.438	3,7	5.240	3,2	+22,9	13.649	3,1	12.910	2,9	+5,7
SUZUKI	3.679	2,1	3.388	2,1	+8,6	9.352	2,1	10.926	2,4	-14,4
DR	2.284	1,3	1.182	0,7	+93,2	6.627	1,5	6.150	1,4	+7,8
VOLVO	1.361	0,8	2.448	1,5	-44,4	3.697	0,8	5.814	1,3	-36,4
MAZDA	1.194	0,7	1.426	0,9	-16,3	3.016	0,7	4.304	1,0	-29,9
BYD	1.787	1,0	70	0,0	+2452,8	3.964	0,9	158	0,0	+2408,9
JAGUAR LAND ROVER Group	1.094	0,6	918	0,6	+19,2	2.450	0,6	2.953	0,7	-17,0
LAND ROVER	984	0,6	781	0,5	+26,0	2.279	0,5	2.560	0,6	-11,0
JAGUAR	110	0,1	137	0,1	-19,7	171	0,0	393	0,1	-56,5
HONDA	789	0,5	762	0,5	+3,5	2.232	0,5	2.081	0,5	+7,3
OMODA	987	0,6	21	0,0	+4600,0	2.056	0,5	63	0,0	+3163,5
TESLA	2.217	1,3	1.465	0,9	+51,3	3.469	0,8	3.720	0,8	-6,7
MITSUBISHI	170	0,1	433	0,3	-60,7	526	0,1	759	0,2	-30,7
SUBARU	274	0,2	150	0,1	+82,7	582	0,1	403	0,1	+44,4
FERRARI	87	0,1	78	0,0	+11,5	229	0,1	229	0,1	+0,0
LYNK&CO	32	0,0	134	0,1	-76,1	110	0,0	279	0,1	-60,6
ALTRE	920	0,7	321	0,2	+270,7	2.707	0,6	1.018	0,2	+192,4
TOTALE MERCATO	172.223	100,0	162.140	100,0	+6,2	443.906	100,0	451.320	100,0	-1,6

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. I dati di BYD, JAGUAR, DS, LEXUS LAMBORGHINI e FERRARI sono invece elaborati da Anfia
I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/03/2025