



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 24 al 30 giugno**

*Torino, 1 luglio 2025*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
74/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/06/2025	<i>QUI, STATI UNITI D'AMERICA</i>	2
45	Tecno Lab	01/06/2025	<i>A ECOMONDO 2025 INTERNAZIONALITA' AL CENTRO</i>	7
2	Il Foglio	24/06/2025	<i>Int. a R.Pietrantonio: Inserto - "COSI' DIFENDEREMO L'AUTO" (U.Zapelloni)</i>	8
	Gazzetta.it	24/06/2025	<i>"Politiche durature per l'auto. Serve una visione strategica"</i>	10
	RivistaTir.it	24/06/2025	<i>Incentivi per il rinnovo delle flotte, lautotrasporto chiede interventi urgenti</i>	12
	VieTrasportiWeb.com	24/06/2025	<i>Anfia, Paolo Marini e' il Presidente della sezione autobus</i>	13
	Teleborsa.it	25/06/2025	<i>Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica</i>	15
	Borsaitaliana.it	25/06/2025	<i>Auto Europa: Anfia, ripresa mercato passa per ripensamento norme Ue</i>	16
	Ilgazzettino.it	25/06/2025	<i>Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma e' ancora stagnazione</i>	17
	Ilmattino.it	25/06/2025	<i>Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma e' ancora stagnazione</i>	19
	Ilmessaggero.it	25/06/2025	<i>Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma e' ancora stagnazione</i>	21
	IlsecoloXIX.it	25/06/2025	<i>Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica</i>	23
	Lastampa.it	25/06/2025	<i>Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica</i>	24
	Repubblica.it	25/06/2025	<i>Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica</i>	25
	Agenziagiornalisticaopinione.it	25/06/2025	<i>ANFIA * MERCATO AUTO EUROPEO: «NEI PRIMI 5 MESI DEL 2025 I VOLUMI IMMATRICOLATI RAGGIUNGONO 5.572.45</i>	26
6	L'Eco di Bergamo	26/06/2025	<i>Il mercato dell'auto recupera in Europa Corrono le elettriche</i>	29
10	Gazzetta del Sud	26/06/2025	<i>Modesta ripresa del mercato dell'auto</i>	30
6	Gazzetta di Parma	26/06/2025	<i>Le elettriche spingono le vendite in Europa</i>	32
27	Giornale di Brescia	26/06/2025	<i>Auto, a maggio timida ripresa del mercato europeo: +1,9% Ma l'Italia va in "retromarcia"</i>	33
8	Giornale di Sicilia	26/06/2025	<i>Modesta ripresa del mercato dell'auto</i>	34
3	La Gazzetta del Mezzogiorno	26/06/2025	<i>Automotive Immatricolazioni in lieve aumento sui mercati europei In Italia stessi numeri del</i>	36
8	Liberta'	26/06/2025	<i>Segni di ripresa per il mercato auto, corrono e-car e ibride</i>	37
21	Libero Quotidiano	26/06/2025	<i>L'auto prova a ripartire L'elettrico batte un colpo (C.Pisani)</i>	38
	MeccanicaneWS.com	26/06/2025	<i>Il futuro della mobilita': non solo equilibrio ecologico</i>	39
16	Il Sole 24 Ore	28/06/2025	<i>Tiene l'export di componentistica ma il fatturato interno non vede ripresa (L.Be.)</i>	42
	Repubblica.it	28/06/2025	<i>Nell'aftermarket qualita' ed esperienza sono determinanti</i>	43
	Greenreport.it	28/06/2025	<i>Come difendere l'automotive? Per le Pmi italiane occorre accelerare la corsa all'auto elettrica</i>	44
	Borsaitaliana.it	29/06/2025	<i>Economia e finanza: gli orari della Camera / mercoledì' -2-</i>	47
	Agenparl.eu	30/06/2025	<i>Attivita' produttive, audizioni su commercio nei centri storici, crisi industriale Eni Versalis, de</i>	48
	Borsaitaliana.it	30/06/2025	<i>Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' 2 luglio</i>	52
	Byinnovation.eu	30/06/2025	<i>Filiera BioGNL Federchimica Assogasliquidi e Studio BIP</i>	54

ga

RICAMBIO NEL MONDO



# Qui, STATI UNITI D'AMERICA

Approfondiamo, grazie al contributo di ANFIA, l'andamento del mercato del settore automotive negli Stati Uniti D'America

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

**S**ecundo il Fondo Monetario Internazionale<sup>1</sup>, l'economia degli Stati Uniti ha mostrato una notevole resilienza nel 2024, registrando una crescita del PIL del 2,8%: leggermente inferiore al 2,9% dell'anno precedente, ma comunque con una correzione al rialzo di 0,5 punti percentuali, rispetto alle previsioni di ottobre. Questo risultato è stato principalmente sostenuto dalla spesa dei consumatori, che rappresenta oltre due terzi dell'attività economica nazionale. Nel quarto trimestre, il PIL è aumentato del 2,3% su base annua, evidenziando una lieve decelerazione rispetto al trimestre precedente. Il mercato del lavoro ha mantenuto una solida performance nel 2024. La disoccupazione è rimasta vicina ai minimi storici, attestandosi al 4,1% verso la fine dell'anno. Questo tasso riflette un mercato del lavoro robusto, con una conti-

nua creazione di posti di lavoro e una partecipazione stabile della forza lavoro.

L'inflazione ha mostrato segnali di rallentamento nel corso dell'anno passato. Secondo il Congressional Budget Office (CBO), l'indice PCE<sup>2</sup>, indicatore preferito dalla Federal Reserve, è sceso al 2,1% nel 2024, avvicinandosi all'obiettivo del 2% fissato dalla banca centrale. Questo calo è stato influenzato dalle politiche monetarie restrittive adottate dalla Fed nei due anni precedenti, con aumenti dei tassi di interesse volti a contenere l'inflazione.

Anche la produzione industriale ha registrato una crescita lo scorso anno, seppure più moderata. Tuttavia, eventi specifici, come lo sciopero dei dipendenti della Boeing nel quarto trimestre, hanno contribuito a una temporanea contrazione degli investimenti delle imprese, influenzando

<sup>1</sup> FMI, World Economic Outlook Update "Global Growth: Divergent and Uncertain" - January 2025.

<sup>2</sup> L'Indice dei prezzi per la Spesa per i consumi personali (Core Personal Consumption spending o PCE) misura il cambiamento del prezzo di beni e servizi acquistati dai consumatori per i consumi, escluso cibo ed energia. I prezzi sono ponderati in funzione della spesa totale per articolo.

RICAMBIO NEL MONDO

negativamente la produzione industriale in quel periodo. Il deficit di bilancio degli Stati Uniti ha raggiunto livelli record lo scorso anno, superando il 6,7% del PIL, pari a 1.915 miliardi di dollari. L'incremento è stato determinato da numerose spese aggiuntive: dai prestiti agli studenti, ai programmi sanitari, come Medicaid, dagli aiuti alle banche, agli impegni militari all'estero.

Dopo l'insediamento del Presidente Donald Trump nel gennaio 2025, l'economia degli Stati Uniti ha cominciato ad affrontare sfide significative, influenzate da una combinazione di politiche commerciali e dinamiche interne, per certi versi, preoccupanti.

Le stime degli analisti evidenziano una contrazione dell'economia statunitense nel primo trimestre del 2025. Il modello GDPNow<sup>3</sup> della Federal Reserve ha previsto una diminuzione del PIL del 2,8% per il periodo considerato. Questa contrazione è stata attribuita a una spesa dei consumatori più debole e ad un aumento delle importazioni, fattori che influenzano negativamente la crescita economica.

L'attenzione dell'amministrazione Trump si è pertanto focalizzata da subito sulle sue politiche commerciali, ed in particolare sull'imposizione di dazi. Il Presidente ha annunciato, due mesi dopo il suo insediamento alla Casa Bianca, l'imposizione di dazi significativi sulle importazioni, colpendo in particolare l'Unione Europea e altri 60 paesi che lui definisce "worst offenders". Il risultato complessivo è che i dazi applicati dagli USA e pesati per il loro commercio aumenteranno di almeno il 25%, portandoli così al 28%. Si tratta del tasso più alto applicato dal paese dalla fine dell'Ottocento.

Al di là delle analisi, e dei giudizi, sulla logica trumpiana del calcolo delle tariffe, per l'Europa e per il settore automotive, le misure prevedono un'aliquota del 20% sui prodotti europei e del 25% sulle automobili importate dall'UE.

Queste azioni hanno suscitato preoccupazioni a livello globale, con mercati finanziari che hanno registrato perdite significative e proteste diffuse negli Stati Uniti. Il Segretario al Tesoro, Scott Bessent, e il Segretario al Commercio, Howard Lutnick, hanno però difeso i dazi come una "regolazione unica dei prezzi" fondamentale per riequilibrare l'economia del paese.

Le tensioni commerciali hanno sollevato timori di una possibile recessione negli Stati Uniti e hanno evidenziato le sfide delle politiche protezionistiche nell'economia globale interconnes-

sa. Esperienze passate suggeriscono infatti che tali misure potrebbero aumentare le pressioni inflazionistiche e influenzare negativamente sia l'occupazione che la produzione.

Nel 2024, il trade tra l'Italia e gli Stati Uniti ha generato un saldo commerciale positivo per il nostro paese di oltre 38,9 miliardi di euro. Questo risultato è determinato da esportazioni italiane verso gli USA pari a 64,8 miliardi di euro e importazioni dagli Stati Uniti per 25,9 miliardi di euro. Gli Stati Uniti si confermano così come il secondo partner commerciale dell'Italia, dopo la Germania.

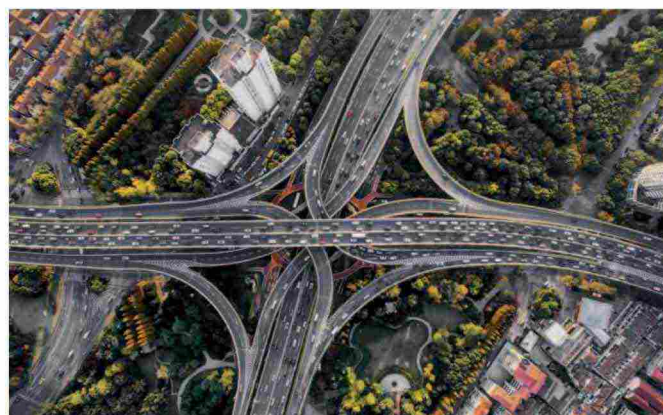
Secondo le analisi del Centro Studi Confindustria e della Svimex, l'impatto complessivo dei dazi al 20% potrebbe portare a una perdita fino allo 0,2% del PIL, a oltre 50mila posti di lavoro a rischio e ad una riduzione dell'export tra il 13,5% e il 16,4% nei settori chiave come agroalimentare, chimica e farmaceutica. Ad essere colpite saranno soprattutto le regioni leader dell'export come Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana, ma anche le aree più fragili del Sud - Sardegna, Molise, Sicilia - dove la scarsa diversificazione rende le imprese particolarmente vulnerabili.

I rapporti commerciali tra Stati Uniti e Italia nel settore automotive rivestono un'importanza significativa, con gli USA che rappresentano il principale mercato extraeuropeo per l'export italiano di veicoli. Nel 2024, gli Stati Uniti hanno assorbito il 18,9% delle esportazioni italiane di autoveicoli e veicoli commerciali, nonostante il valore dell'export si sia ridotto del 28,9% rispetto al 2023.

Nel 2024, l'Italia ha esportato verso gli Stati Uniti veicoli per un valore di circa 3,3 miliardi di euro. Parallelamente, l'export di componentistica ha totalizzato quasi 1,3 miliardi di euro, comprendendo 805 milioni di componenti meccaniche, 127 milioni di pneumatici e oltre 320 milioni tra motori e componenti elettronici.

L'introduzione di dazi del 25% sulle importazioni di veicoli negli Stati Uniti, annunciata dall'amministrazione Trump, ha sollevato preoccupazioni

« IL DEFICIT DI BILANCIO DEGLI STATI UNITI HA RAGGIUNTO LIVELLI RECORD LO SCORSO ANNO, SUPERANDO IL 6,7% DEL PIL, PARI A 1.915 MILIARDI DI DOLLARI. L'INCREMENTO È STATO DETERMINATO DA NUMEROSE SPESE AGGIUNTIVE: DAI PRESTITI AGLI STUDENTI, AI PROGRAMMI SANITARI, COME MEDICAID, DAGLI AIUTI ALLE BANCHE, AGLI IMPEGNI MILITARI ALL'ESTERO »



<sup>3</sup> Il GDPNow è un modello previsionale ("nowcast") sviluppato dalla Fed per stimare in tempo reale la crescita del PIL degli Stati Uniti, prima che venga pubblicata la stima ufficiale del Bureau of Economic Analysis (BEA).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



TABELLA 1

PRODUZIONE AUTOVEICOLI USA

	Jan-Dec		% MS		Vol.	% Chg.	Jan-Feb		% MS		Vol.	% Chg.
	2024	2023	Current	Year-Ago			2025	2024	Current	Year-Ago		
U.S. Car	1.432.615	1.741.083	13,6	16,4	-17,7	196.092	258.524	12,3	14,4	-24,1		
U.S. Light Truck	8.806.161	8.568.110	83,4	80,5	2,8	1.359.237	1.478.747	84,9	82,5	-8,1		
U.S. Medium/Heavy Truck	322.458	329.947	3,1	3,1	-2,3	44.751	54.860	2,8	3,1	-18,4		
U.S. Vehicle Total	10.561.234	10.639.140	66,1	65,8	-0,7	1.600.080	1.792.131	64,5	66,4	-10,7		

Fonte: Ward's

« NEL 2024, L'ITALIA HA ESPORTATO VERSO GLI STATI UNITI VEICOLI PER UN VALORE DI CIRCA 3,3 MILIARDI DI EURO. PARALLELAMENTE, L'EXPORT DI COMPONENTISTICA HA TOTALIZZATO QUASI 1,3 MILIARDI DI EURO, COMPRENDENDO 805 MILIONI DI COMPONENTI MECCANICHE, 127 MILIONI DI PNEUMATICI E OLTRE 320 MILIONI TRA MOTORI E COMPONENTI ELETTRONICI »

significative per l'industria automobilistica italiana. ANFIA ha espresso preoccupazione per le ripercussioni sull'industria automobilistica italiana, non tanto dal punto di vista delle esportazioni di veicoli (se pensiamo alle esportazioni di auto di lusso, stimiamo che gli impatti siano marginali) quanto per il comparto della componentistica. È dunque necessario, da parte dell'Unione Europea, mettere in atto strategie mirate per mitigare l'impatto di queste misure protezionistiche e per sostenere la competitività del settore a livello internazionale.

PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI

Secondo le analisi di Wards, il 2024 si è chiuso per gli Stati Uniti con volumi in lieve calo rispetto

al 2023 (-0,7%, poco meno di 80 mila unità a volume, al di sotto dell'anno precedente).

A registrare il calo maggiore sono le autovetture, con -17,7%. Le sole auto, che costituivano nel 2023 il 16,4% dell'intera produzione americana, perdono 3 punti percentuali nel 2024, a favore dei Light Truck<sup>4</sup> che invece crescono rispetto all'anno precedente. Anche il comparto dei veicoli pesanti risulta in calo in chiusura di anno.

Per quanto riguarda il mercato, l'adozione dei veicoli elettrici dovrebbe continuare a crescere, ma a un ritmo più graduale rispetto ad altri mercati europei. Per mantenere la competitività, la Polonia dovrà comunque rafforzare il suo ruolo nella catena di fornitura delle batterie e nei componenti tecnologici avanzati. (TABELLA 1)

TABELLA 2

PRODUZIONE AUTOVEICOLI USA

	Jan-Dec		% MS		Vol.	% Chg.	Jan-Feb		% MS		Vol.	% Chg.
	2024	2023	Current	Year-Ago			2025	2024	Current	Year-Ago		
Ford	56.745	61.165	0,5	0,6	-7,2	10.680	12.701	0,7	0,7	-15,9		
GM	190.950	233.313	1,8	2,2	-18,2	8.164	38.261	0,5	2,1	-78,7		
Honda	271.673	341.546	2,6	3,2	-20,5	33.632	44.829	2,1	2,5	-25,0		
Hyundai	0	13.674	--	--	--	0	0	--	--	--		
Kia	1.337	69.253	0,0	0,7	-98,1	0	1.316	--	--	0,1		
Lucid	6.376	8.429	0,1	0,1	-24,4	1.527	853	0,1	0,0	79,0		
Nissan	138.107	176.050	1,3	1,7	-21,6	18.189	28.694	1,1	1,6	-36,6		
Subaru	22.018	43.075	0,2	0,4	-48,9	4.021	3.963	0,3	0,2	1,5		
Tesla	197.136	268.102	1,9	2,5	-26,5	34.806	29.967	2,2	1,7	16,1		
Toyota	538.524	511.123	5,1	4,8	5,4	85.073	94.821	5,3	5,3	-10,3		
Volvo	9.749	15.353	0,1	0,1	-36,5	0	3.119	--	--	0,2		
U.S. Car	1.432.615	1.741.083	13,6	16,4	-17,7	196.092	258.524	12,3	14,4	-24,1		
BMW	396.117	410.793	3,8	3,9	-3,6	53.092	69.519	3,3	3,9	-23,6		
Ford	1.957.108	1.787.732	18,5	16,8	9,5	266.516	317.900	16,7	17,7	-16,2		
GM	1.516.847	1.486.210	14,4	14,0	2,1	232.474	227.363	14,5	12,7	2,2		
Honda	733.076	676.716	6,9	6,4	8,3	115.776	124.157	7,2	6,9	-6,8		
Hyundai	358.000	355.326	3,4	3,3	0,8	63.739	58.100	4,0	3,2	9,7		
Kia	352.495	287.554	3,3	2,7	22,6	57.800	54.384	3,6	3,0	6,3		
Lucid	479	0	0,0	--	--	1.398	0	0,1	--	--		
Mercedes-Benz	316.121	354.008	3,0	3,3	-10,7	49.049	55.847	3,1	3,1	-12,2		
Nissan	387.476	430.131	3,7	4,0	-9,9	59.413	71.987	3,7	4,0	-17,5		
Rivian	47.939	57.232	0,5	0,5	-16,2	9.063	9.045	0,6	0,5	0,2		
Stellantis	890.061	1.029.715	8,4	9,7	-13,6	134.071	174.241	8,4	9,7	-23,1		
Subaru	343.945	307.745	3,3	2,9	11,8	55.006	62.981	3,4	3,5	-12,7		
Tesla	474.628	420.487	4,5	4,0	12,9	85.003	74.699	5,3	4,2	13,8		
Toyota	607.468	623.876	5,8	5,9	-2,6	103.040	119.895	6,4	6,7	-14,1		
Toyota/Mazda	215.874	154.076	2,0	1,4	40,1	39.766	34.084	2,5	1,9	16,7		
Volkswagen	173.985	170.675	1,6	1,6	1,9	26.365	23.798	1,6	1,3	10,8		
Volvo	14.883	0	0,1	--	--	4.826	0	0,3	--	--		
Other	19.659	15.834	0,2	0,1	24,2	2.840	747	0,2	0,0	280,2		
U.S. Light Truck	8.806.161	8.568.110	83,4	80,5	2,8	1.359.237	1.478.747	84,9	82,5	-8,1		
U.S. Light Vehicle Total	10.238.776	10.309.193	96,9	96,9	-0,7	1.555.329	1.737.271	97,2	96,9	-10,5		
Ford	80.009	76.253	0,8	0,7	4,9	11.276	14.975	0,7	0,8	-24,7		
Other	242.449	253.694	2,3	2,4	-4,4	33.475	39.885	2,1	2,2	-16,1		
U.S. Medium/Heavy Truck	322.458	329.947	3,1	3,1	-2,3	44.751	54.860	2,8	3,1	-18,4		
U.S. Truck Total	9.128.619	8.898.057	86,4	83,6	2,6	1.403.988	1.533.607	87,7	85,6	-8,5		
U.S. Vehicle Total	10.561.234	10.639.140	66,1	65,8	-0,7	1.600.080	1.792.131	64,5	66,4	-10,7		

Fonte: Ward's

4 Negli Stati Uniti, un light truck è un veicolo con un peso lordo massimo di 8.500 libbre (3.860 kg). In questa categoria rientrano pick-up, furgoni, minivans e SUV.

RICAMBIO NEL MONDO

TABELLA 3

U.S. Light Vehicle Sales by Company

	January - December		% Share			January - March		% Share		
	2024	2023	Current	Year-Ago	% Chg.	2025	2024	Current	Year-Ago	% Chg.
<b>Audi</b>	196.576	228.550	1,2	1,5	-14,0	42.710	44.226	1,1	1,2	-3,4
<b>BMW</b>	362.531	362.244	2,3	2,3	0,1	76.739	84.475	2,0	2,3	-9,2
<b>Mini</b>	26.361	33.497	0,2	0,2	-21,3	6.761	6.369	0,2	0,2	6,2
<b>BMW</b>	<b>388.892</b>	<b>395.741</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>-1,7</b>	<b>83.500</b>	<b>90.844</b>	<b>2,1</b>	<b>2,4</b>	<b>-8,1</b>
<b>Ford</b>	1.900.549	1.842.962	12,0	11,9	3,1	459.011	465.622	11,7	12,5	-1,4
<b>Lincoln</b>	104.823	81.818	0,7	0,5	28,1	23.731	24.894	0,6	0,7	-4,7
<b>Ford</b>	<b>2.005.372</b>	<b>1.924.780</b>	<b>12,7</b>	<b>12,4</b>	<b>4,2</b>	<b>482.742</b>	<b>490.516</b>	<b>12,3</b>	<b>13,1</b>	<b>-1,6</b>
<b>Buick</b>	183.421	162.030	1,2	1,1	9,8	61.822	44.385	1,6	1,2	39,3
<b>Cadillac</b>	160.204	147.214	1,0	0,9	8,8	41.757	35.451	1,1	1,0	17,8
<b>Chevrolet</b>	1.731.796	1.700.104	10,9	11,0	1,9	440.589	385.893	11,3	10,3	14,2
<b>GMC</b>	614.117	563.677	3,9	3,6	8,9	146.220	124.378	3,7	3,3	17,6
<b>GM</b>	<b>2.689.538</b>	<b>2.578.025</b>	<b>17,0</b>	<b>16,6</b>	<b>4,3</b>	<b>690.388</b>	<b>590.107</b>	<b>17,7</b>	<b>15,8</b>	<b>17,0</b>
<b>Acura</b>	132.367	145.655	0,8	0,9	-9,1	30.766	30.373	0,8	0,8	1,3
<b>Honda</b>	1.291.490	1.162.531	8,1	7,5	11,1	320.811	303.451	8,2	8,1	5,7
<b>Honda</b>	<b>1.423.857</b>	<b>1.308.186</b>	<b>9,0</b>	<b>8,4</b>	<b>8,8</b>	<b>351.577</b>	<b>333.824</b>	<b>9,0</b>	<b>8,9</b>	<b>5,3</b>
<b>Genesis</b>	75.003	69.175	0,5	0,4	8,4	17.505	14.777	0,4	0,4	18,5
<b>Hyundai</b>	836.802	801.195	5,3	5,2	4,4	203.554	184.804	5,2	5,0	10,1
<b>Hyundai</b>	<b>911.805</b>	<b>870.370</b>	<b>5,8</b>	<b>5,6</b>	<b>4,8</b>	<b>221.059</b>	<b>199.581</b>	<b>5,7</b>	<b>5,3</b>	<b>10,8</b>
<b>Isuzu</b>	806	826	0,0	0,0	-2,4	100	237	0,0	0,0	-57,8
<b>Jaguar</b>	9.592	8.836	0,1	0,1	8,6	1.517	2.985	0,0	0,1	-49,2
<b>Land Rover</b>	95.383	72.921	0,6	0,5	30,8	26.983	21.490	0,7	0,6	25,6
<b>Jaguar Land Rover</b>	<b>104.975</b>	<b>81.757</b>	<b>0,7</b>	<b>0,5</b>	<b>28,4</b>	<b>28.500</b>	<b>24.475</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>16,4</b>
<b>Kia</b>	796.488	782.451	5,0	5,0	1,8	198.850	178.621	5,1	4,8	10,7
<b>Lucid</b>	6.550	5.500	0,0	0,0	19,1	2.700	1.150	0,1	0,0	134,8
<b>Mazda</b>	424.382	393.354	2,7	2,3	16,9	110.316	100.103	2,8	2,7	10,2
<b>Mercedes-Benz</b>	352.185	351.746	2,2	2,3	0,1	83.110	74.480	2,1	2,0	11,6
<b>Mitsubishi</b>	109.843	87.340	0,7	0,6	25,8	31.637	28.403	0,8	0,8	11,4
<b>Infiniti</b>	58.070	64.699	0,4	0,4	-10,2	13.165	13.904	0,3	0,4	-6,3
<b>Nissan</b>	865.938	834.097	5,5	5,4	3,8	253.920	238.831	6,5	6,4	6,3
<b>Nissan</b>	<b>924.008</b>	<b>898.796</b>	<b>5,8</b>	<b>5,8</b>	<b>2,8</b>	<b>267.085</b>	<b>252.735</b>	<b>6,8</b>	<b>6,8</b>	<b>5,7</b>
<b>Porsche</b>	77.183	75.415	0,5	0,5	2,3	17.980	13.429	0,4	0,4	27,2
<b>Rivian</b>	47.080	41.170	0,3	0,3	14,4	10.500	10.600	0,3	0,3	-0,9
<b>Alfa Romeo</b>	8.865	10.898	0,1	0,1	-18,7	1.952	2.285	0,0	0,1	-14,6
<b>Chrysler</b>	124.683	133.729	0,8	0,9	-6,8	35.069	34.806	0,9	0,9	0,8
<b>Dodge</b>	141.730	199.458	0,9	1,3	-28,9	21.731	42.948	0,6	1,2	-49,4
<b>Fiat</b>	1.528	605	0,0	0,0	152,6	522	154	0,0	0,0	239,0
<b>Jeep</b>	587.725	642.924	3,7	4,1	-8,6	140.582	157.039	3,6	4,2	-10,5
<b>Maserati</b>	4.708	7.687	0,0	0,0	-38,8	1.044	1.701	0,0	0,0	-38,6
<b>Ram</b>	421.684	518.508	2,7	3,3	-18,7	91.334	90.635	2,3	2,4	0,8
<b>Stellantis</b>	<b>1.290.923</b>	<b>1.513.809</b>	<b>8,1</b>	<b>9,8</b>	<b>-14,7</b>	<b>292.234</b>	<b>329.568</b>	<b>7,5</b>	<b>8,8</b>	<b>-11,3</b>
<b>Subaru</b>	667.725	632.086	4,2	4,1	5,6	166.957	152.996	4,3	4,1	9,1
<b>Tesla</b>	591.400	649.730	3,7	4,2	-9,0	135.400	135.700	3,5	3,6	-0,2
<b>Lexus</b>	345.669	320.249	2,2	2,1	7,9	83.043	78.471	2,1	2,1	5,8
<b>Toyota</b>	1.986.954	1.928.228	12,5	12,4	3,0	487.226	486.627	12,5	13,0	0,1
<b>Toyota</b>	<b>2.332.623</b>	<b>2.248.477</b>	<b>14,7</b>	<b>14,5</b>	<b>3,7</b>	<b>570.269</b>	<b>565.098</b>	<b>14,6</b>	<b>15,1</b>	<b>0,9</b>
<b>Volkswagen</b>	379.178	329.029	2,4	2,1	15,2	87.915	82.101	2,2	2,2	7,1
<b>Polestar</b>	5.989	6.640	0,0	0,0	-9,8	1.370	910	0,0	0,0	50,5
<b>Volvo</b>	123.692	128.701	0,8	0,8	-3,9	33.206	30.951	0,8	0,8	7,3
<b>Volvo</b>	<b>129.681</b>	<b>135.341</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>-4,2</b>	<b>34.576</b>	<b>31.861</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>8,5</b>
<b>LIGHT VEHICLE TOTAL</b>	<b>15.851.070</b>	<b>15.592.479</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>2,2</b>	<b>3.909.205</b>	<b>3.731.655</b>			<b>4,8</b>

Fonte: Ward's

Nei primi due mesi del 2025, la produzione complessiva registra un calo a doppia cifra: -10,7% rispetto al primo bimestre del 2024. Sono 1.600.000 i veicoli prodotti da inizio anno, quasi 200 mila unità in meno dello stesso periodo dell'anno precedente.

Tutti i comparti registrano una flessione, più marcata quella di autoveicoli e veicoli pesanti. Il costruttore a soffrire più di tutti, nel primo bimestre 2025, è Ford che perde oltre 57 mila unità, il 16,5% dei volumi dell'anno precedente, seguito da Stellantis, che ha prodotto nel bimestre gennaio-febbraio 40 mila unità in meno (-23,1% in percentuale). Il costruttore che presenta una crescita maggiore è invece Tesla, che passa da 105 mila a 120 mila unità prodotte nei propri stabilimenti di Austin, Texas (dove si producono Model Y e Cybertruck) e di Fremont, California (Model S, Model X, Model 3 e Model Y). (TABELLA 2)

**IL MERCATO DEI LIGHT VEHICLES.**

Con riferimento al solo comparto dei veicoli leggeri, nel 2024 Wards registra una variazione positiva del 2,2% rispetto al 2023. Sono 15,9 milioni gli LV immatricolati lo scorso anno, circa 350 mila in più dell'anno precedente.

Nei primi tre mesi del 2025, sono stati immatricolati 3.909.205 veicoli, il 4,8% in più rispetto allo stesso periodo del 2024.

Con una market share di poco inferiore al 18% e oltre 690 mila unità immatricolate (+17% rispetto ai primi tre mesi del 2024), GM è il primo car maker sul mercato americano. Seguono, Toyota con 570 mila immatricolazioni e Ford con 483 mila. Stellantis, è quinto nel cumulo del trimestre (dopo Honda) con 292 mila veicoli e una quota di mercato del 7,5% (1,3 p.p. in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente). (TABELLA 3)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TABELLA 4

	Jan-Mar 2025	Jan-Mar 2024	MS 2025	MS 2024	Var. %
<b>Segment</b>	<b>3.909.205</b>	<b>3.731.655</b>			<b>4,8</b>
Small Car	318.679	288.238	8,2	7,7	-10,6
Middle Car	236.733	270.354	6,1	7,2	-12,4
Large Car	1.393	12.353	0,0	0,3	-88,7
Luxury Car	147.951	146.699	3,8	3,9	0,9
CUV	1.961.056	1.888.549	50,2	50,6	3,8
SUV	359.689	365.222	9,2	9,8	-1,5
Van	182.491	160.649	4,7	4,3	13,6
Pickup	701.064	599.302	17,9	16,1	17,0
Comm. chassis	149	289	0,0	0,0	-48,4

Fonte: Ward's

TABELLA 5

	Jan-Mar 2025	Jan-Mar 2024	MS 2025	MS 2024	Var. %
<b>APV</b>	<b>852.926</b>	<b>660.156</b>			<b>29,2</b>
Hybrid	482.438	321.732	56,6	48,7	50,0
BEV	291.063	253.443	34,1	38,4	14,8
PHEV	79.425	84.981	9,3	12,9	-6,5

Fonte: Ward's

« LE STIME DEGLI ANALISTI EVIDENZIANO UNA CONTRAZIONE DELL'ECONOMIA STATUNITENSE NEL PRIMO TRIMESTRE DEL 2025. IL MODELLO GDPNOW DELLA FEDERAL RESERVE HA PREVISTO UNA DIMINUZIONE DEL PIL DEL 2,8% PER IL PERIODO CONSIDERATO »

Oltre la metà del mercato è costituita da Cross Utility Vehicles (50,2% del mercato e 1,96 milioni di unità immatricolate fino ad ora), che risultano in crescita del 3,8%.

Crescono anche i Pickup (+17% di variazione e quota di mercato del 17,9%), i Van (+13,6% e 4,7% di market share) e le compatte (+10,6%, 8,2% di market share), mentre risultano in calo i segmenti delle autovetture medie e grandi, rispettivamente -12,4% e -88,7%. (TABELLA 4)

Le alimentazioni alternative, nel periodo gennaio-marzo, costituiscono il 21,8% del mercato totale, in crescita rispetto allo scorso anno del 29,2%. Sono 483 mila i veicoli ibridi, il 56,6% del mercato dei veicoli alternativi, con volumi del

50% maggiori di quelli registrati nei primi tre mesi del 2024. I BEV immatricolati sono 291 mila, circa 40 mila unità in più dell'anno scorso. In controtendenza i PHEV, che risultano in calo del 6,5% rispetto al 2024 e che continuano a rappresentare una quota marginale: sono infatti il 9,3% del mercato delle alimentazioni alternative, ma l'1,9% sul totale del mercato. (TABELLA 5)

**IL MERCATO DEI VEICOLI PESANTI (GVW).**

Il comparto dei veicoli industriali pesanti ha chiuso il 2024 con 482.274 unità immatricolate e una flessione pari al 4,8%. L'ultimo dato disponibile per il 2025 risale a febbraio: anche i primi due mesi dell'anno, si aprono con una variazione negativa. Nel periodo gennaio-febbraio, sono poco più di 67 mila i veicoli immatricolati, con una flessione dell'8,8% rispetto al primo bimestre dello scorso anno.

Gli autocarri medium duty costituiscono l'1,8% del mercato americano degli autoveicoli e risultano in calo del 5,9% rispetto a gennaio-febbraio 2024. Anche gli heavy duty, altrimenti detti Classe 8<sup>o</sup> sul mercato americano, risultano in calo: -8,8% q market share dell'1,6%. Insieme, medium e heavy duty, compongono insieme poco più del 3,4% del mercato complessivo.



5 Un camion di classe 8 è un veicolo pesante con un peso lordo del veicolo (GVWR) superiore a 33.000 libbre (14.969 kg).





# A ECOMONDO 2025 INTERNAZIONALITÀ AL CENTRO

DAL 4 AL 7 NOVEMBRE ALLA FIERA DI RIMINI SONO ATTESE DELEGAZIONI DA TUTTO IL MONDO. IL FOCUS SARÀ SU AI E DIGITALIZZAZIONE, RICICLO, ECODSIGN, MONITORAGGIO SATELLITARE E DECARBONIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA; L'INNOVATION DISTRICT E IL GREEN JOBS & SKILLS. ANNUNCIATO ANCHE IL RITORNO DI SAL.VE, IN COLLABORAZIONE CON ANFIA.

Dal 4 al 7 novembre, alla Fiera di Rimini, torna Ecomondo, l'evento punto di riferimento in Europa e nel bacino del Mediterraneo per la 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. La 28ª 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. Tornano anche 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 (MACCI), 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 concluse 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, RACE ed edilizia saranno tra i temi di Ecomondo 2025.

## UN PROGRAMMA CONVEGNISTICO 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.

[www.ecomondo.com](http://www.ecomondo.com)



idee e opinioni

# “COSÌ DIFENDEREMO L'AUTO”

*Pietrantonio nuovo presidente Unrae: “Compattezza e più voce ai consumatori”*

*“Va cambiata la narrazione per valorizzare l'innovazione che c'è nel nostro mondo”*

Cambio della guardia in Unrae, l'unione nazionale rappresentante i veicoli esteri, che da giugno

DI UMBERTO ZAPPELLONI

ha un nuovo presidente. Michele Crisci, l'uomo che ha accompagnato l'auto in uno dei suoi periodi più impegnativi, resta presidente onorario come riconoscimento per il lavoro svolto nel suo doppio mandato, ma lascia la poltronissima a Roberto Pietrantonio, ingegnere napoletano oggi amministratore delegato di Mazda Italia, da più di trent'anni nel settore che cominciò a frequentare nel Gruppo Fiat.

**Ingegnere, il mondo dell'auto sta attraversando, come ha detto nel suo discorso inaugurale, una sorta di tempesta perfetta. Quali sfide lo attendono nei prossimi anni?**

“L'elemento che sta impattando di più è quello della transizione ecologica, una sfida a cui nessuno si può sottrarre. Il mondo dell'auto ne è stato coinvolto fin dall'inizio, probabilmente perché aveva maggiore visibilità. La transizione ecologica, a cui possiamo aggiungere quella digitale, stanno ridefinendo un po' l'intera filiera”.

**Senza scordare tutto quello che ci ha colpiti negli ultimi anni tra pandemia, crisi dei semiconduttori, guerre...**

“Aggiungiamoci pure tutte le instabilità geopolitiche e macroeconomiche che ci sono in questo periodo. Mi riferisco in particolare a ciò che sta accadendo negli Usa con i dazi che stanno rischiando di frammentare il mercato, di aumentare i costi e quindi, come dire, di penalizzare i consumatori ma anche i costruttori, che

ovviamente devono rivedere velocemente, anche un po' banalmente, le allocazioni dei siti produttivi o devono provvedere a dirottare i volumi di vendita su altre aree”.

**Il tutto con una parola guida: sostenibilità.**

“Un obiettivo imprescindibile. Per raggiungerla però, soprattutto per gli attori dell'automotive, in questo momento servono regole chiare e stabili all'interno delle quali si possano poi definire le strategie”.

**Non tutti i costruttori poi hanno imboccato la stessa via...**

“C'è chi ha deciso di andare sull'elettrificazione tout court e chi invece ha seguito politiche diverse, approcci diversi rispetto al tema della tecnologia. Sicuramente l'Europa da questo punto di vista forse è un'area diventata difficile per il business dell'auto”.

**Complice anche la regolamentazione che dal 2035 bloccherà la produzione dei motori termici.**

“Quantomeno oggi lo scenario appare prevedibile, perché la strada è tracciata. Anche se appare un po' improbabile vista la lentezza dell'elettrificazione che vediamo in Europa e ancora di più in Italia. Però almeno in Europa il contesto è prevedibile, sono altre situazioni come quella americana a preoccupare. Certo sarebbe importante ascoltare la voce del consumatore perché ci aiuterebbe a definire meglio lo scenario. Tra i vari obiettivi che ci siamo posti c'è quello di attivare dei canali diretti con i consumatori e diventarne un po' un riferimento, soprattutto perché si possano orientare nella giungla delle nuove tecnologie che a noi stessi, attori dell'auto, a volte

non è completamente chiara”

**Che cosa l'ha spinto ad accettare la Presidenza Unrae in uno dei momenti più difficili dei 75 anni di vita di questo organismo?**

“Non c'è un motivo unico, ma tanti fattori. C'è certamente un senso di responsabilità verso il settore che ritengo abbia sempre saputo reagire con innovazione e che quindi, come dire, è meritevole di essere riconosciuto in questo senso e sta vivendo in discutibilmente un momento di difficoltà. Facendo parte dell'associazione da un po' di anni mi è venuta voglia di dare un contributo più forte, con spirito di servizio, per rendere l'associazione ancora più incisiva di quello che non è già riuscita ad essere negli ultimi anni”.

**Per difendere l'auto dall'attacco di legislatori, governanti e un certo tipo di opinione pubblica serve compattezza.**

“Una compattezza da realizzare insieme alle altre associazioni. Però su questo siamo tutti concordi, l'auto va difesa perché è un bene sociale, economico e non un nemico da combattere. Abbiamo delle belle storie di innovazione, di sostenibilità, di tecnologia e anche storie di cultura legate all'auto. Una delle priorità che come associazione ci daremo nel prossimo futuro è proprio di provare a mettere sotto una luce diversa l'auto. Unrae poi si è sempre contraddistinta per l'autorevolezza nell'erogazione dei servizi, ma soprattutto delle analisi di mercato che continueremo a offrire con proposte concrete basate sui dati per avere una mobilità davvero sostenibile e accessibile. Negli ul-

timi anni si sono create quasi delle fazioni, ma credo ci serva una narrazione più equilibrata che valorizzi un po' l'innovazione che c'è attorno al mondo dell'auto".

**Ha sottolineato anche l'importanza della compattezza con Confindauto, Anfia, Motus-e. Vede delle differenze critiche o vi ritroverete sulla stessa linea alla fine?**

“Se andiamo a guardare nel dettaglio si possono trovare delle differenze. Però sono differenze che possono essere una ricchezza se gestite con rispetto e con una visione comune. Possiamo trovare convergenza su obiettivi strategici, vogliamo il bene dell'auto tendenzialmente, per cui comunque ci sono delle istanze comuni su cui andare ad unirsi, anche perché condividiamo una responsabilità importante verso tantissime persone. Dobbiamo agire come sistema, perché poi alla fine, come dire, il vero nemico è l'irrelevanza, essere non rilevanti ai tavoli dove si discute”.

Buon viaggio.



Cambio alla presidenza di Unrae: Roberto Pietrantonio è subentrato a Michele Crisci

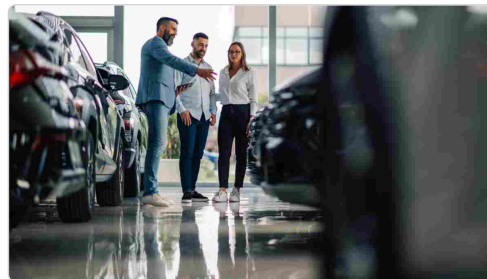
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## "Politiche durature per l'auto. Serve una visione strategica"

Roberto Pietrantonio è presidente di Unrae, l'unione dei produttori stranieri in Italia, dall'inizio di giugno. Molti i temi da affrontare con la politica e con gli automobilisti. Giornalista Roberto Pietrantonio è presidente di Unrae dall'inizio di giugno. Rappresenta le case automobilistiche straniere in Italia con 46 associati tra cui Mazda Italia di cui l'ingegnere napoletano è amministratore delegato. Il ruolo di Unrae è anche quello di rappresentare la filiera automotive ai tavoli istituzionali con proposte e studi insieme ad altre federazioni come **Anfia** e Federauto



(non è ancora in calendario un tavolo al ministero per le Imprese e il Made in Italy), ma è pure un importante centro studi di raccolta ed elaborazione di dati sull'automotive nel Belpaese. Roberto Pietrantonio quali sono i dossier più urgenti sul tavolo di Unrae? "Da tempo sollecitiamo la necessità di avere una visione strategica di lungo termine per il settore automotive in Italia. Investimenti e interventi e estemporanei che ci sono stati negli ultimi anni, a volte scoordinati, non fanno necessariamente il bene del settore. I provvedimenti stop and go (incentivi e il loro effetto annuncio in primo luogo, ndr) hanno generato incertezza nel mercato. Avere una visione strategica significa invece, dal punto di vista istituzionale, avere un coordinamento dei diversi ministeri su obiettivi comuni, pianificare delle misure che siano poi coerenti con strategie tempestive". Quali possono essere le ricadute? "Come effetti positivi ci aspettiamo, per esempio, quello del rinnovo del parco circolante. Sappiamo che in Italia abbiamo raggiunto un'età media che è veramente avanzata, arriva a quasi di 13 anni, e questo incide sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista della sicurezza stradale". Altri temi all'ordine del giorno? "Uno degli esempi su come andare a lavorare in maniera efficace è la famosa riforma fiscale di supporto al settore auspicata da tanto tempo da Unrae (riguardante la tassazione delle auto per persone giuridiche e aziende, ndr). Ci sono tutta una serie di parametri che sono sempre stati nel position paper di Unrae e sono stati condivisi anche da altre associazioni per avere un allineamento della fiscalità del resto d'Europa. Questo potrebbe favorire ancora più velocemente il rinnovo del parco circolante oltre a dare benefici al mercato. C'è poi il dossier che riguarda la fondamentale scadenza del 2035". Su questo argomento qual è la vostra posizione? "La nostra ipotesi è quella di essere pragmatici, quindi avere una neutralità tecnologica. Questo tipo di approccio probabilmente doveva essere cavalcato in maniera più chiara sin dall'inizio della discussione per dare la possibilità agli investitori di fare delle pianificazioni di lungo periodo e poi dare coerenza tra i target ambientali e gli strumenti disponibili laddove ci sono tanti fattori che sono esogeni al mondo dell'auto, come le infrastrutture della ricarica". Nell'associazione sono entrati di recente soci di peso come, ad esempio, Byd e Omoda con Jaecoo. "Questa richiesta è evidentemente segno dei tempi con brand nuovi che si stanno affacciando sul mercato europeo e italiano. In particolare dalla Cina e stanno arrivando con grande forza dal punto di vista della competitività commerciale, della tecnologia e del design". Nel 2024 con 1,57 milioni di auto nuove vendute il mercato Italia si è chiuso con una flessione dello 0,8%, ovvero una sostanziale parità. Quello che colpisce è il calo della produzione di Stellantis in Italia 475mila veicoli, -36,8%. Con una osservazione superficiale si potrebbe dire che è una opportunità per i costruttori stranieri di guadagnare fette di mercato. È così? "Unrae è un'associazione italiana fatta da italiani. Pensare che c'è un sistema produttivo in sofferenza in Italia non è una buona notizia. La situazione rischia poi di avere delle ripercussioni anche sul mercato che diventa meno dinamico con un impoverimento della mobilità per tutti. L'auspicio è anche ciò che il governo ha prospettato, ovvero ridare forza a questo sistema produttivo e che si trovi la quadra. Questo farebbe il bene del Paese e di chi ci opera". Possiamo ridurre l'invecchiamento del parco circolante italiano alla perdita del potere di acquisto di fasce della popolazione o c'è anche altro? "La perdita di potere di acquisto è un elemento. Poi c'è stato anche un aumento di prezzo delle vetture che va contestualizzato nel quadro dell'inflazione e nell'evoluzione del prodotto auto con le tecnologie che sono state richieste. Sicuramente questo ha un peso ma c'è stata un'incertezza dal punto di vista delle politiche che supportassero l'auto in un periodo di transizione importante come questo. Il consumatore è stato messo al di fuori di qualsiasi discussione che riguardasse l'automotive. Questo è stato un errore. C'è anche tutta la narrativa su "tecnologie buone" e "tecnologie cattive" che ha creato fazioni, ponendo punti interrogativi ai consumatori. Molti quindi hanno deciso di soprassedere all'acquisto, tenersi la propria auto più a lungo, in attesa di capire meglio dove andasse il mercato". Dalla sua esperienza in Mazda lei conosce il consumatore. Cosa vuole? Cosa chiede? Cosa si può permettere? "Il cliente Mazda è particolare, è un marchio di nicchia. Si tratta di un cliente sofisticato che ama il prodotto automobile, che cerca

certamente la qualità e un design distintivo. È spostato abbastanza verso l'alto rispetto ai generalisti. Stiamo vedendo crescere in maniera significativa il prodotto del noleggio a lungo termine privato che, nel nostro caso, anno su anno sta raddoppiando. Questo è significativo di un cliente che vuole sperimentare altre forme di mobilità". Torniamo a parlare dei consumatori in genere. Fino al Covid sembrava che i millennial fossero la generazione che, in gran parte, rinuncia alla proprietà. È ancora così o c'è stato un cambio di attitudine al consumo? "Dall'abbandono di massa dell'auto che si poteva paventare qualche qualche anno fa, dopo il Covid ci sono tantissimi italiani che dichiarano di non voler rinunciare all'auto di proprietà o di uso esclusivo. Nei giovani l'auto ha un fascino diverso ha preso un'accezione diversa quella che potevamo avere noi non nel passato. I millennial sono pragmatici che sono abituati a fare di acquisti online, utilizzano soluzioni di pay per use. Sta cambiando il tipo di auto a cui questi giovani aspirano, è più facile che si integri nello stile individuale di vita di ciascuno. C'è una maggiore scelta dal punto di vista dei servizi digitali, delle app. Le tecnologie hanno reso l'auto un ecosistema su ruote dove ci sono anche informazione e svago. È fondamentale che i costruttori intercettino queste tendenze per offrire soluzioni di mobilità innovative".



Le riviste ufficiali  
dell'autotrasporto

[Accedi](#)
[Contatti](#)


AREE DI SOSTA:  
LA STRADA TRACCIATA  
DALL'ALBO

TIR

## Incentivi per il rinnovo delle flotte, l'autotrasporto chiede interventi urgenti

Italia

Accelerare le procedure di attuazione delle misure a supporto delle imprese per l'adeguamento tecnologico delle flotte. È quanto chiedono le associazioni della filiera automotive e dell'autotrasporto – Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae – in una lettera inviata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

“A fronte di una condizione di stallo a livello istituzionale europeo – si legge nella lettera - che ha elaborato un Action Plan Automotive che non prevede interventi strategici in materia di veicoli pesanti, sia in riferimento all'adozione di una flessibilità delle multe come per i veicoli leggeri, che di un anticipo della revisione della regolamentazione, tanto le imprese dell'autotrasporto quanto i costruttori, i rivenditori e i concessionari di veicoli medi-pesanti si trovano di fronte a un quadro quanto mai incerto e confuso, pur nella consapevolezza di fornire il contributo più concreto possibile per la decarbonizzazione del trasporto merci su gomma”.

Le associazioni auspicano quindi che ai 19 milioni di euro disponibili nel 2025 per gli investimenti vengano aggiunte tempestivamente ulteriori risorse, per raggiungere perlomeno i 25 milioni di euro come gli anni precedenti. Le associazioni chiedono anche che venga approvato nel più breve tempo possibile il piano straordinario di rinnovo del parco dei veicoli da quasi 600 milioni di euro, così da poter dare una prospettiva pluriennale di sostegno agli investimenti.

Di Redazione Tir | 24 Giugno 2025



Potrebbe interessarti anche

## Anfia, Paolo Marini è il Presidente della sezione autobus



**Paolo Marini**, Amministratore Delegato di Tecnobus, è stato nominato **Presidente della Sezione Autobus dell'Associazione per il triennio 2025-2027 di Anfia**.

Anche il settore del trasporto pubblico su gomma sta vivendo un'importante fase di trasformazione, tra cui l'obiettivo di raggiungere il 100% di autobus urbani elettrici entro il 2035. D'altro canto c'è da fronteggiare un mercato altalenante che ha visto un importante calo della domanda.

La filiera italiana dell'autobus continua ad investire nelle nuove tecnologie, in particolare nell'elettrico e nell'idrogeno, mostrando maggior attenzione alle soluzioni di trasporto più ecologiche.

*"Desidero ringraziare gli Associati per la fiducia che mi è stata accordata e mi metto con piacere*

*a disposizione di questa importante Sezione - ha affermato il Neo-Presidente. Nell'attuale sfidante contesto, intendo proseguire nel lavoro di riposizionamento competitivo della filiera industriale italiana dell'autobus e di valorizzazione delle competenze innovative dei player che ne fanno parte, così da sfruttare al meglio le opportunità offerte dalla transizione energetica e, parallelamente, sostenere le nostre imprese in questo percorso. Di qui, l'importanza di condividere con le istituzioni nazionali ed europee la centralità del TPL nelle politiche di decarbonizzazione e di rafforzare la già buona collaborazione con le associazioni del Trasporto Pubblico".*





Mercoledì 25 Giugno 2025, ore 15.08



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

Home Page ▾ Notizie ▾ Quotazioni ▾ Rubriche ▾ Agenda ▾ Video ▾ Analisi Tecnica ▾

Home Page / Notizie / Auto Europa **Anfia**: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica

## Auto Europa, **Anfia**: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica

Economia 25 giugno 2025 - 14.54



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a **maggio** le **immatricolazioni** di auto ammontano a **1.113.194 unità**, l'1,9% in più rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 5.572.458 unità, poco sopra (+0,1%) i livelli dello stesso periodo dell'anno precedente.

"A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%) – afferma **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di **ANFIA**. Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), più lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%)".

"Nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotive europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la **transizione ecologica**, atteso a breve visto che la **clausola di revisione del Regolamento UE** sulla riduzione delle **emissioni di CO2** per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025", ha aggiunto Giorda.

"Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la **sovracapacità produttiva** ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di **nuovi investimenti esteri**, il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di **rinnovo del parco veicolare**, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa".

### Condividi



### Argomenti trattati

Germania (63) · Regno Unito (47) · Spagna (47) · Francia (47) · ACEA (16)

### Altre notizie

- ▶ Londra: seduta difficile per Auto Trader Group
- ▶ Londra: andamento negativo per Auto Trader Group
- ▶ Transizione energetica, Torri (Accenture): ancora disomogenea e vulnerabile
- ▶ Transizione ecologica: nove PMI europee su dieci stanno accelerando
- ▶ Ambiente, Foglieni (AIGA): avvocati protagonisti della transizione ecologica
- ▶ Auto, sorpasso storico dell'Italia sulla Francia nelle immatricolazioni

### Seguici su Facebook

Facebook

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

## AUTO EUROPA: ANFIA, RIPRESA MERCATO PASSA PER RIPENSAMENTO NORME UE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 25 giu - 'A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%). Nel mese, tre dei cinque major market (incluso Uk) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), piu' lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia e' pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%).

Nell'attuale fase di instabilita' e cambiamenti che l'industria automotiva europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica, atteso a breve visto che la clausola di revisione del Regolamento Ue sulla riduzione delle emissioni di Co2 per gli autoveicoli leggeri e' stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025'. Lo ha dichiarato il direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda, dopo la pubblicazione dei dati Acea. 'Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la sovracapacita' produttiva ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di nuovi investimenti esteri, il rinnovamento dell'offerta da parte dei costruttori gia' insediati e un piano coordinato di rinnovo del parco veicolare, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa', ha aggiunto Giorda.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 25-06-25 11:12:35 (0271) 5 NNNN

### Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
<a href="#">Acea</a>	20,38	-2,21	11.43.35	20,32	20,90	20,86

### TAG

**PRODUZ. DISTRIBUZ. ENERGIA ELETTRICA GAS E ACQUA**  
**EUROPA FRANCIA GERMANIA REGNO UNITO ACEA**  
**ECONOMIA COMMERCIO ITA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma è ancora stagnazione

condividi l'articolo



Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, per giunta «a livelli più bassi di quelli precedenti la crisi innescata dalla pandemia». La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano -: si tratta della politica dell'Unione Europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat ai cittadini, agli Stati aderenti all'Unione e alle case automobilistiche».

**Chiede un «ripensamento** del percorso normativo previsto per la transizione ecologica» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#), l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025». Per Andrea Cardinali,

## ECONOMIA



**L'INCONTRO**  
Stlantis, Filosa agli operai di Mirafiori: «Gli investimenti in Italia sono a lungo termine e ci proiettano nel futuro»



**LA STRATEGIA**  
Filosa da Torino parla ai dipendenti di tutto il mondo: «Presto il nuovo piano strategico, fare i prodotti giusti rispettando il nostro Dna»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti ed assolutamente da evitare introdurre ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungherebbe moltissimo i tempi di attuazione». A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricolazioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno. In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal 16,9% al 15,4%. Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%). In Borsa il titolo del gruppo italo-americano, promosso da Jefferies, non risente dei dati delle immatricolazioni e chiude le contrattazioni a 8,51 euro, il 3,09% in più rispetto a ieri.



condividi l'articolo



mercoledì 25 giugno 2025 - Ultimo aggiornamento: 20:09 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma è ancora stagnazione



Stllantis, Filosa agli operai di Mirafiori: «Gli investimenti in Italia sono a lungo termine e ci proiettano nel futuro»



Filosa da Torino parla ai dipendenti di tutto il mondo: «Presto il nuovo piano strategico, fare i prodotti giusti riproiettando il nostro Dna»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Rally di Roma Capitale che numeri! Dal 4 a 6 luglio una competizione con 103 iscritti da 26 nazioni



IMSA: la coppia Acura Blomqvist-Braun conquista la 6 Ore di Watkins Glen



TCR World Tour: a Monza Micheliz e Comte tornano sul gradino più alto

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE ALTRE SEZIONI VIDEO FOTO

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



## Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma è ancora stagnazione

condividi l'articolo



Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, per giunta «a livelli più bassi di quelli precedenti la crisi innescata dalla pandemia». La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano -: si tratta della politica dell'Unione Europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat ai cittadini, agli Stati aderenti all'Unione e alle case automobilistiche».

**Chiede un «ripensamento** del percorso normativo previsto per la transizione ecologica» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025». Per Andrea Cardinali,

### ECONOMIA



**L'INCONTRO**  
Stlantis, Filosa agli operai di Mirafiori: «Gli investimenti in Italia sono a lungo termine e ci proiettano nel futuro»



**LA STRATEGIA**  
Filosa da Torino parla ai dipendenti di tutto il mondo: «Presto il nuovo piano strategico, fare i prodotti giusti rispettando il nostro Dna»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti ed assolutamente da evitare introdurre ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungherebbe moltissimo i tempi di attuazione». A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricolazioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno. In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal 16,9% al 15,4%. Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%). In Borsa il titolo del gruppo italo-americano, promosso da Jefferies, non risente dei dati delle immatricolazioni e chiude le contrattazioni a 8,51 euro, il 3,09% in più rispetto a ieri.



condividi l'articolo



mercoledì 25 giugno 2025 - Ultimo aggiornamento: 20:09 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma è ancora stagnazione



Stellantis, Filosa agli operai di Mirafiori: «Gli investimenti in Italia sono a lungo termine e ci proiettano nel futuro»



Filosa da Torino parla ai dipendenti di tutto il mondo: «Presto il nuovo piano strategico, fare i prodotti giusti riproiettando il nostro Dna»

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Rally di Roma Capitale che numeri! Dal 4 a 6 luglio una competizione con 103 iscritti da 26 nazioni



IMSA: la coppia Acura Blomqvist-Braun conquista la 6 Ore di Watkins Glen



TCR World Tour: a Monza Michelsz e Comte tornano sul gradino più alto

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma è ancora stagnazione

condividi l'articolo



Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, per giunta «a livelli più bassi di quelli precedenti la crisi innescata dalla pandemia». La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano - : si tratta della politica dell'Unione Europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat ai cittadini, agli Stati aderenti all'Unione e alle case automobilistiche».

**Chiede un «ripensamento** del percorso normativo previsto per la transizione ecologica» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#), l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025». Per Andrea Cardinali,

### ECONOMIA



**L'INCONTRO**  
Stlantis, Filosa agli operai di Mirafiori: «Gli investimenti in Italia sono a lungo termine e ci proiettano nel futuro»



**LA STRATEGIA**  
Filosa da Torino parla ai dipendenti di tutto il mondo: «Presto il nuovo piano strategico, fare i prodotti giusti rispettando il nostro Dna»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti ed assolutamente da evitare introdurre ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungherebbe moltissimo i tempi di attuazione». A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricolazioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno. In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal 16,9% al 15,4%. Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%). In Borsa il titolo del gruppo italo-americano, promosso da Jefferies, non risente dei dati delle immatricolazioni e chiude le contrattazioni a 8,51 euro, il 3,09% in più rispetto a ieri.



condividi l'articolo



mercoledì 25 giugno 2025 - Ultimo aggiornamento: 20:09 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Timida ripresa del mercato auto in Europa: a maggio +1,9%, ma è ancora stagnazione



Stellantis, Filosa agli operai di Mirafiori: «Gli investimenti in Italia sono a lungo termine e ci proiettano nel futuro»



Filosa da Torino parla ai dipendenti di tutto il mondo: «Presto il nuovo piano strategico, fare i prodotti giusti riproiettando il nostro Dna»

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Rally di Roma Capitale che numeri! Dal 4 a 6 luglio una competizione con 103 iscritti da 26 nazioni



IMSA: la coppia Acura Blomqvist-Braun conquista la 6 Ore di Watkins Glen



TCR World Tour: a Monza Michelisz e Comte tornano sul gradino più alto

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Auto Europa, **Anfia**: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica

Teleborsa (Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA , nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.113.194 unità , l'immagine  
'1,9% in più rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 5.572.458 unità, poco sopra (+0,1%) i livelli dello stesso periodo dell'anno precedente. "A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%) afferma Gianmarco Giorda , Direttore Generale di **ANFIA** . Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), più lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%)". "Nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotiva europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica , atteso a breve visto che la clausola di revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025", ha aggiunto Giorda. "Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la sovracapacità produttiva ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di nuovi investimenti esteri , il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di rinnovo del parco veicolare , in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa".

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica

TELEBORSA

 Pubblicato il 25/06/2025  
 Ultima modifica il 25/06/2025 alle ore 14:54

cerca un titolo



Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a **maggio** le

**immatricolazioni** di auto ammontano a **1.113.194 unità**, l'1,9% in più rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i volumi immatricolati

raggiungono 5.572.458 unità, poco sopra (+0,1%) i livelli dello stesso periodo dell'anno precedente.

"A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%) – afferma **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di **ANFIA**. Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), più lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%)".

"Nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotive europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la **transizione ecologica**, atteso a breve visto che la clausola di **revisione del Regolamento UE** sulla riduzione delle **emissioni di CO2** per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025", ha aggiunto Giorda.

"Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la **sovracapacità produttiva** ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di **nuovi investimenti esteri**, il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di **rinnovo del parco veicolare**, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa".

## LEGGI ANCHE

25/06/2025



Commercio: allarme desertificazione. Settore moda verso modello a "tripla E"

27/05/2025

Auto, Vavassori (Anfia): si a revisione Commissione Ue che apra anche ai biocarburanti

22/05/2025

RES al centro della transizione ecologica nella gestione dei rifiuti

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

25/06/2025

Artes et Iubilaem: investire in cultura, periferia e rigenerazione socio-economica

25/06/2025

CIPESS, oltre 2 miliardi per aggiornamento Contratto di Programma ANAS

25/06/2025

## Auto Europa, Anfia: ripresa settore passa anche da ripensamento norme per la transizione ecologica

(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA , nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.113.194 unità , l'1,9% in più rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 5.572.458 unità, poco sopra (+0,1%) i livelli dello stesso periodo dell'anno precedente. "A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%) afferma Gianmarco Giorda , Direttore Generale di ANFIA . Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), più lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%)". "Nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotive europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica , atteso a breve visto che la clausola di revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025", ha aggiunto Giorda. "Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la sovracapacità produttiva ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di nuovi investimenti esteri , il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di rinnovo del parco veicolare , in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa". Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.



## ANFIA \* MERCATO AUTO EUROPEO: «NEI PRIMI 5 MESI DEL 2025 I VOLUMI IMMATRICOLATI RAGGIUNGONO 5.572.45

**ANFIA** \* MERCATO AUTO EUROPEO: «NEI PRIMI 5 MESI DEL 2025 I VOLUMI IMMATRICOLATI RAGGIUNGONO 5.572.458 UNITÀ (+0,1%)»

**ANFIA** \* MERCATO AUTO EUROPEO: «NEI PRIMI 5 MESI DEL 2025 I VOLUMI IMMATRICOLATI RAGGIUNGONO 5.572.458 UNITÀ (+0,1%)»

11.10 - mercoledì 25 giugno 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agencia Opinione) -

///

La ripresa del settore automotive europeo passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica e dal superamento di fattori critici quali la sovracapacità produttiva in primis strutturando un piano

coordinato di rinnovo del parco veicolare, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa

Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a maggio le immatricolazioni di auto ammontano a 1.113.194 unità, l'1,9% in più rispetto a maggio 2024. Nei primi cinque mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 5.572.458 unità, poco sopra (+0,1%) i livelli dello stesso periodo dell'anno precedente.

"A maggio il mercato europeo dell'auto registra un rialzo contenuto (+1,9%) - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**.

Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) registrano una crescita: a doppia cifra in Spagna (+18,6%), più lieve nel Regno Unito (+1,6%) e in Germania (+1,2%). In pesante calo, invece, la Francia (-12,3%), mentre l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%). Nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotive europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica, atteso a breve visto che la clausola di revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025.

Oltre a questo, tra i fattori critici rientra anche la sovracapacità produttiva ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di nuovi investimenti esteri, il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di rinnovo del parco veicolare, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa".

Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a maggio risultano in crescita sia le auto BEV (+27,2%, con il 17,4% di quota) che le ibride tradizionali (+14,2%, con il 34,1% di quota) e le ibride plug-in (+46,1% con il 9,7% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 680.790 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che 1EU 27 + EFTA + Regno Unito (ricordiamo che dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea). I dati per Malta non sono al momento disponibili.

rappresentano, insieme, il 61,2% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 27,1% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 184.186 unità a maggio, in aumento del 37% e con una quota del 24,1%.

In Italia, i volumi totalizzati a maggio 2025 si attestano a 139.484 unità (-0,1%). Nei primi cinque mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 722.704 unità, con un calo dello 0,5% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Secondo i dati ISTAT, a maggio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra una diminuzione dello 0,1% su base mensile e un aumento dell'1,6% su maggio 2024 (da +1,9% del mese precedente). La decelerazione del tasso d'inflazione si deve principalmente alla dinamica dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +31,7% a +29,3%) e non regolamentati (da -3,4% a -4,3%), degli Alimentari non lavorati (da +4,2% a +3,5%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,6% a +3,1%) e dei Servizi relativi ai trasporti (da +4,4% a +2,6%). Un sostegno alla dinamica dell'indice generale si deve invece all'accelerazione dei prezzi dei Beni alimentari lavorati (da +2,2% a +2,7%) e all'attenuarsi della flessione di quelli dei Beni durevoli (da -1,4% a -1,1%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, si accentua la flessione su base annua a causa dei prezzi del Gas di città e gas naturale mercato libero (con inversione di tendenza da +1,7% a -1,2%), della Benzina (da -8,6% a -10,2%;

-2,3% su aprile), del Gasolio per riscaldamento (da -9% a -10,5%) e, in misura minore, di quelli del Gasolio per mezzi di trasporto (da -8,9% a -9%; -2,6% su aprile). Tali effetti sono stati solo in parte compensati dall'attenuazione della flessione dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -5,5% a -4,9%).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono maggio in calo del 19,5%, con una quota di mercato del 25,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-28,6% su maggio 2024), con una market share del 10,3%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 15,4% (26,6% di quota) e continua anche il trend negativo delle auto diesel (-31,7% e 10,1% di quota nel periodo). Le autovetture elettrificate rappresentano il 54,8% del mercato di maggio, mentre, nel cumulato hanno una quota del 54,3%, con volumi in aumento sia nel mese (+17,1%) che nel cumulato (+20,2%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano dell'8,7% nel mese, con una quota di mercato del 43,5%, mentre nel cumulato risultano in crescita del 13,8%, con una market share del 44,3%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 66,1% nel mese (quota di mercato: 11,4%) e del 60,9% nel cumulato (con una market share al 10%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,1% e aumentano del 40,8% nel mese. Aumentano anche le ibride plug-in: +94,4%, con il 6,3% di quota nel mese. Nel cumulato dei cinque mesi sia le BEV che le PHEV risultano in aumento, rispettivamente a +40,8% (quota: 5,1%) e +94,4% (quota: 6,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,9% dell'immatricolato di maggio, interamente composto da autovetture Gpl (+35,4% su maggio 2024). Nel cumulato annuo del 2025, le autovetture Gpl risultano in aumento dello 0,6% (quota: 8,8%), mentre considerando la totalità delle alimentate a gas si registra un calo dell'1,1%. La Spagna totalizza 112.820 immatricolazioni a maggio 2025, il 18,6% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Nei primi cinque mesi del 2025, il mercato risulta in crescita del 13,6%, con 490.711 unità immatricolate.

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che il mercato continua a registrare un buon andamento, ottenendo questo mese una nuova significativa crescita. È positivo che le vendite mantengano questo ritmo: da un lato, per il rinnovo del parco auto - non più guidato da diesel e benzina, ma da vetture ibride tradizionali ed elettrificate - dall'altro per l'incremento delle vendite di veicoli elettrificati, che consentono di compiere ulteriori progressi verso l'obiettivo di riduzione delle emissioni.

Ancora una volta, questa crescita è trainata dall'aumento delle vendite nell'area DANA di Valencia, colpita dall'alluvione dello scorso ottobre, e dal forte rialzo del mercato elettrificato, che a maggio ha raggiunto il suo record di vendite con quasi il 20% di quota. La ripresa del mercato è un obiettivo in sospeso dal 2019, necessario per avanzare nella doppia direzione della decarbonizzazione e dell'aumento della sicurezza stradale: la Spagna non può infatti rassegnarsi ad avere un parco auto vecchio e poco sicuro, rinunciando alle nuove tecnologie che, in termini di decarbonizzazione, ma anche di sistemi di assistenza alla guida, i nuovi modelli mettono a disposizione. Bisogna quindi consolidare e sfruttare questo slancio del mercato.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, nel mese è risultato in aumento il noleggio (+18,8%), in rialzo anche nel cumulato dei cinque mesi (+15%). Anche le immatricolazioni intestate a società hanno registrato un aumento nel quinto mese del 2025 (+13,7%) e nel cumulato (+9%). Infine, il canale dei privati registra un incremento del 22,2% a maggio e del 16% nel cumulato.

Le autovetture a benzina rappresentano il 29,8% del mercato di maggio (-15,4% rispetto a maggio 2024). Le vetture ibride non ricaricabili rappresentano invece il 39,9% del mercato di maggio (+31,6% rispetto a maggio 2024).

Le autovetture diesel sono il 5,2% del mercato mensile (ma diminuiscono del 40% rispetto al quinto mese del 2024), mentre le elettriche pesano per l'8% del mercato nel mese, con una variazione positiva del 104,1% rispetto a maggio 2024.

Le ibride plug-in hanno una quota dell'11,4% nel mese (+169,9%) e le auto a gas pesano per il 5,7% del mercato, con un rialzo del 183,3%. Nel cumulato, le auto a benzina calano del 13,3%, con una quota del 31,3%, e anche le vetture diesel registrano un ribasso del 35,7%. Crescono del 66,6% le PHEV, con quota dell'8,7%. Anche tutte le altre alimentazioni risultano in aumento: le BEV, che registrano +78,6%, rappresentano il 7,1% del mercato, che è per il 42,2% formato da ibride non ricaricabili (+34,9%), e, infine, per il 5,1% da vetture a gas (+89,3%).

Le emissioni medie di CO2 nel mese di maggio scendono a 104,1 g/km (-12,6%). Nel cumulato, si attestano in media a 108,8 g/km e rispetto al 2024 calano del 7,6%.

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

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-39,3%) e a bioetanolo (-100%). In flessione anche le benzina, del 30,2%. Le PHEV calano del 19,8%, mentre le ibride aumentano del 14,7%. Le elettriche

hanno una quota di mercato nel mese del 15,7%, mentre 12 mesi fa detenevano il 16,9%. Nel cumulato da inizio anno, le diesel calano del 43,4% e detengono una quota del 4,7%, mentre le elettriche (quota del 187,8%) calano del 7,4%. Infine, le PHEV (quota del 5,6%) calano del 37,4%.

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a maggio 239.297 unità, in lieve crescita (+1,2%). Nei primi cinque mesi del 2025, le immatricolazioni si attestano a 1.146.596, con una variazione negativa del 2,4% rispetto a gennaio-maggio 2024. Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a maggio 2025 gli ordini domestici sono risultati in diminuzione del 4%. Dal punto di vista delle alimentazioni, a maggio le auto ibride di tutti i tipi (+29%) rappresentano il 38,5% del mercato mensile, di cui il 10,5% sono ibride plug-in (+79,4%). Con una quota del 18%, le auto elettriche (BEV) hanno registrato una crescita del 44,9%. Le emissioni medie di CO2 per le nuove immatricolazioni sono diminuite del 12,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno e si sono attestate a 109 g/km.

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

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT rimarca che il ritorno alla crescita delle immatricolazioni di auto nuove a maggio è positivo. Tuttavia, sono gli sconti dei produttori sui nuovi modelli a continuare a sostenere il mercato, in particolare per quel che riguarda veicoli elettrici. Questa situazione non si può protrarre all'infinito perché mina la capacità delle aziende di investire nello sviluppo di nuovi prodotti - investimenti che sono fondamentali per la decarbonizzazione del trasporto su strada. La Spending Review 2025 è l'occasione per il governo di raddoppiare gli impegni assunti per il Net Zero, stimolando la domanda attraverso misure fiscali che rilancino il mercato e rafforzino la competitività della filiera industriale.

Nel mese, le immatricolazioni delle flotte sono cresciute del 3,7% e le vetture intestate a società sono salite del 14,4%. Le immatricolazioni intestate a privati, invece, hanno registrato una variazione negativa del 2,3%.

Le vendite di veicoli elettrici hanno avuto un trend positivo (+25,8%, con una quota del 21,8%) nel mese di maggio. Anche le auto ibride plug-in (PHEV) hanno segnato una crescita (+31,9%), con una quota dell'11,9%, superiore a quella dello scorso anno (8%). Nel cumulato dei cinque mesi, le BEV sono cresciute del 33,4% e le PHEV del 31,9%. Le vetture diesel calano nel mese (-15,5%, con quota al 5,2%), mentre le auto a benzina registrano il 12,5% in meno di volumi rispetto allo scorso maggio, attestandosi su una quota di mercato del 47,5%. Nel cumulato dei cinque mesi, le diesel calano del 13,5% (quota del 5,6%) e le benzina del 10,4% (quota del 49%).

\*

**ANFIA** - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; Car Design & Engineering: comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; Costruttori: comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

[www.anfia.it](http://www.anfia.it) [twitter.com/ANFIA\\_it](https://twitter.com/ANFIA_it)

La filiera produttiva automotive in Italia

5.451 imprese

273.000 addetti (diretti e indiretti), il 7,1% degli occupati del settore manifatturiero italiano

113,3 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,8% del PIL italiano 71 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Loading...

# Il mercato dell'auto recupera in Europa Corrono le elettriche

## Le vendite

A maggio le immatricolazioni segnano un aumento dell'1,9%  
Per il gruppo Stellantis -3%  
In Italia -0,5% in cinque mesi

MILANO

Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei costruttori europei di automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del setto-



Vetture Stellantis in fabbrica ANSA

re, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro studi Promotor. La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la

Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano -: si tratta della politica dell'Unione europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat». Chiede un «ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica. Per Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti». A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6%. In calo le vendite del gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto (-3%) contro le 174.131 dello stesso mese del 2024. Mantiene comunque il secondo posto in Europa per quota di mercato.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Modesta ripresa del mercato dell'auto

I dati dell'Accea

Le vendite a maggio hanno segnato un +1,9% grazie a elettriche e ibride

In calo il gruppo Stellantis che resta comunque il secondo in Europa

**Marzia De Fabrizi**

# S

egni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Accea, l'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, per giunta «a livelli più bassi di quelli precedenti la crisi innescata dalla pandemia».

La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano -: si tratta della politica dell'Unione Europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat ai cittadini, agli Stati aderenti all'Unione e alle

case automobilistiche».

Chiede un «ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025».

Per Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti e assolutamente da evitare introdurre ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungerebbe moltissimo i tempi di attuazione».

A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

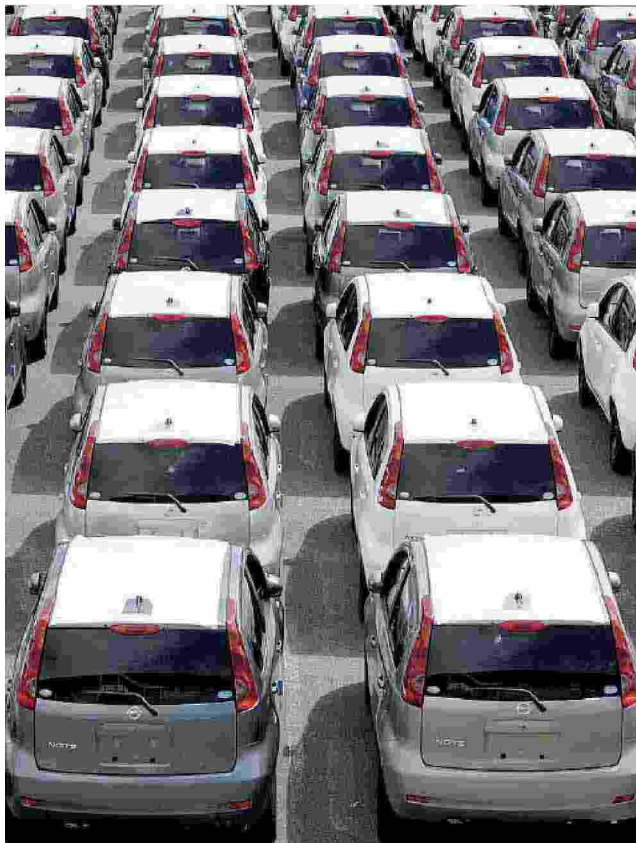
In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricolazioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno.

In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a mag-

gio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal 16,9% al 15,4%. Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%).

In Borsa il titolo del gruppo italo-americano, promosso da Jefferies, non risente dei dati delle immatricolazioni e chiude le contrattazioni a 8,51 euro, il 3,09% in più rispetto a martedì.

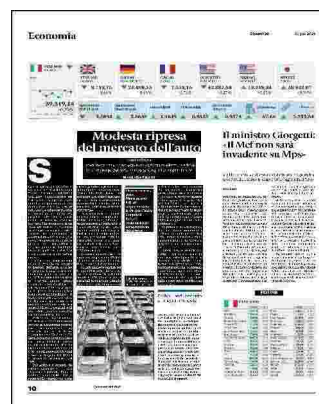
Anche il mercato delle due ruote in Italia sta vivendo un momento abbastanza difficile. Il mese di maggio 2025 si è chiuso con un leggero calo delle immatricolazioni che, complessivamente, fa segnare un totale di 44.704 unità vendute. Il confronto con lo stesso periodo dello scorso anno certifica un calo del 2%.



**Nell'ultimo mese**  
Giù le immatricolazioni  
per le auto a benzina

**Da inizio anno,  
però,  
l'incremento  
è di un  
impercettibile  
0,1%, con l'Italia  
che perde  
lo 0,5%,  
confermando  
la stagnazione  
del settore**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## Auto Le elettriche spingono le vendite in Europa



» **Milano** Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei costruttori europei di automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese del 2024. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro studi Promotor. La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%). «La ragione - sostiene Quagliano - è la politica dell'Ue per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat». Chiede un «ripensamento del percorso normativo» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. Per Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae, è auspicabile «rimuovere i paletti». A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel del 27,6%. In calo le vendite del gruppo Stellantis: a maggio 168.839 auto (-3%).



**I DATI DELL'ACEA**

# Auto, a maggio timida ripresa del mercato europeo: +1,9% Ma l'Italia va in «retromarcia»

La migliore performance è della Spagna, che registra un +13,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno

## IMMATRICOLAZIONI

**MILANO.** Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, per giunta «a livelli più bassi di quelli precedenti la crisi innescata dalla pandemia».

**Il quadro.** La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%).

«La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano - : si tratta della politica dell'Unione Europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat ai cittadini, agli Stati aderenti all'Unione e alle case automobilistiche». Chiede un «ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento Ue sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025». Per Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti ed assolutamente da evitare introdurne ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungherebbe moltissimo i tempi di attuazione».

**Motori.** A trascinare le vendite



**I numeri.** Vendute 1,1 milioni di auto

*Germania e Francia  
mettono il «freno»  
rispettivamente  
con un -2,4% e un -8,2%*

sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subisco-

no una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricolazioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno. In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal 16,9% al 15,4%.

Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%).

In Borsa il titolo del gruppo italo-americano, promosso da Jefferies, non risente dei dati delle immatricolazioni e chiude le contrattazioni a 8,51 euro, il 3,09% in più rispetto a martedì.

# Modesta ripresa del mercato dell'auto

## I dati dell'Acea

Le vendite a maggio hanno segnato un +1,9% grazie a elettriche e ibride  
In calo il gruppo Stellantis che resta comunque il secondo in Europa

# S

egni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acea, l'Associazione dei Costruttori Europei di Automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeri che confermano la «stagnazione» del settore, come sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, per giunta «a livelli più bassi di quelli precedenti la crisi innescata dalla pandemia».

La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e la Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione è ben nota - sostiene Quagliano -: si tratta della politica dell'Unione Europea per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat ai cittadini, agli Stati aderenti all'Unione e alle case automobilistiche».

Chiede un «ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologi-

### Marzia De Fabrizi

ca» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025».

Per Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti e assolutamente da evitare introdurre ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungerebbe moltissimo i tempi di attuazione».

A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso.

In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricolazioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno.

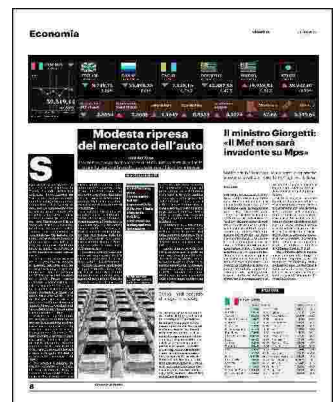
In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal

16,9% al 15,4%. Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%).

In Borsa il titolo del gruppo italo-americano, promosso da Jefferies, non risente dei dati delle immatricolazioni e chiude le contrattazioni a 8,51 euro, il 3,09% in più rispetto a martedì.

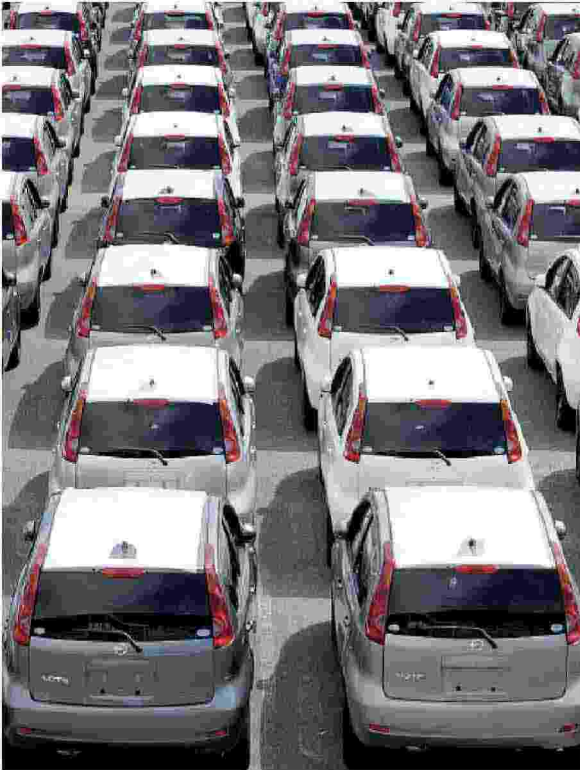
Anche il mercato delle due ruote in Italia sta vivendo un momento abbastanza difficile. Il mese di maggio 2025 si è chiuso con un leggero calo delle immatricolazioni che, complessivamente, fa segnare un totale di 44.704 unità vendute. Il confronto con lo stesso periodo dello scorso anno certifica un calo del 2%.

**Da inizio anno, però, l'incremento è di un impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde lo 0,5%, confermando la stagnazione del settore**



 <b>FTSE MIB MILANO</b>  <b>39.319,14</b> -0,39%	 <b>FTSE 100 LONDRA</b> <b>8.718,75</b> -0,46%	 <b>DAX 40 FRANCOFORTE</b> <b>23.498,33</b> -0,61%	 <b>CAC 40 PARIGI</b> <b>7.558,16</b> -0,76%	 <b>DOW JONES NEW YORK</b> <b>42.887,58</b> -0,47%	 <b>NASDAQ NEW YORK</b> <b>19.938,84</b> +0,13%	 <b>NIKKEI TOKYO</b> <b>38.942,07</b> +0,39%
<b>Rendimento BTP 10 anni</b> <b>3,5054</b>	<b>Rendimento Bund 10 anni</b> <b>2,5605</b>	<b>euro/dollaro</b> <b>1,1649</b>	<b>euro/sterlina</b> <b>0,8533</b>	<b>euro/franco svizzero</b> <b>0,9374</b>	 <b>Petrolio Brent</b> <b>67,66</b>	 <b>Oro S/oncia</b> <b>3.329,64</b>

Dati aggiornati alle ore 21.00 di ieri



**Nell'ultimo mese**  
Giù le immatricolazioni  
per le auto a benzina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Automotive Immatricolazioni in lieve aumento sui mercati europei In Italia stessi numeri del 2024

■ A maggio nell'Unione europea il mercato automobilistico ha registrato un aumento dell'1,6% delle immatricolazioni rispetto allo stesso mese del 2024, toccando 926.582 immatricolazioni: nonostante la leggera crescita (che segue il +1,3% di aprile) da inizio anno il bilancio - come emerge dai dati Acea, l'associazione europea dei costruttori automobilistici - resta negativo con vendite di vetture nuove diminuite dello 0,6% annuo, a quota 4.566.970 unità. Includendo anche i paesi Efta e il Regno Unito il dato segna rispettivamente +1,9% e +0,1%. A maggio fra i principali mercati la Francia registra un pesante -12,3% mentre l'Italia è stabile a -0,1%: segno positivo per la Germania (+1,2%) e soprattutto per la Spagna (+18,8%).

A livello di alimentazioni, Acea segnala come la quota di mercato delle auto 100% elettriche nei primi mesi 2025 si sia attestata al 15,4%, pari a 701.089 unità (+26,1%) in aumento rispetto al 12,1% registrato nel 2024 ma un tasso «ancora lontano dai livelli necessari» alla decarbonizzazione. Tre dei quattro mercati più grandi dell'UE, che rappresentano il 62% di tutte le immatricolazioni di auto elettriche a batteria, hanno registrato un aumento: Germania (+43,2%), Belgio (+26,7%) e Paesi Bassi (+6,7%). Questo in contrasto con la Francia, che ha registrato un calo del 7,1%. Nel frattempo, la quota di mercato combinata di auto a benzina e diesel è scesa al 38,1%, rispetto al 48,5% registrato nello stesso periodo del 2024.

I modelli ibridi elettrici continuano a crescere in popolarità, conquistando il 35,1% del mercato e rimanendo la scelta preferita dai consumatori dell'UE, con 1.601.090 unità nei primi cinque mesi, trainate dalla crescita nei quattro mercati più grandi: Francia (+38,3%), Spagna (+34,9%), Italia (+13,8%) e Germania (+12,1%). Le immatricolazioni di auto elettriche ibride plug-in hanno raggiunto le 375.182 unità con una quota dell'8,2% delle immatricolazioni totali UE (era al 7,1% a maggio 2024).

A livello di gruppi a maggio si conferma al primo posto Volkswagen con 263.787 unità vendute nell'Ue (+4,8) e una quota salita al 28,5%. Al secondo posto Stellantis (-5,2% e 150.310 immatricolazioni e quota al 16,2%) seguito da Renault (+4% e 102.039 immatricolazioni).

Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, tuttavia annota che «l'Italia è pressoché allineata ai livelli di un anno fa (-0,1%)» e suggerisce che «nell'attuale fase di instabilità e cambiamenti che l'industria automotive europea sta attraversando, la ripresa del settore passa anche da un ripensamento del percorso normativo previsto per la transizione ecologica, atteso a breve visto che la clausola di revisione del Regolamento Ue sulla riduzione delle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025.

«Oltre a questo - aggiunge Giorda - tra i fattori critici rientra anche la sovracapacità produttiva ormai strutturale a livello europeo - una condizione superabile solo in parte attraverso l'attrazione di nuovi investimenti esteri, il rinnovamento dell'offerta da parte dei Costruttori già insediati e un piano coordinato di rinnovo del parco veicolare, in grado di stimolare la domanda concentrando le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa». (red. pp)



# Segni di ripresa per il mercato auto, corrono e-car e ibride

**A maggio le immatricolazioni in Europa segnano +1,9%**  
**Per Stellantis un calo del 3%**

MILANO

● Segni di ripresa, per quanto modesti, dal mercato dell'auto in Europa. Secondo i dati diffusi dall'Acqa, l'Associazione dei costruttori europei di automobili, a maggio sono state immatricolate 1.113.194 vetture nei Paesi Ue, Efta e Regno Unito, con un aumento dell'1,9% rispetto allo stesso mese del 2024. Da inizio anno, però, l'incremento è di un

impercettibile 0,1%, con l'Italia che perde invece lo 0,5%. Numeriche confermano la «stagnazione» del settore, sottolinea Gian Primo Quagliano del Centro studi Promotor. La Spagna, con una crescita del 13,6%, è quello tra i maggiori mercati dell'area europea che registra la migliore performance nei primi cinque mesi del 2025, seguita dal Regno Unito (+2,8%). Fanno peggio dell'Italia la Germania (-2,4%) e

la Francia (-8,2%). «La ragione di questa situazione - sostiene Quagliano - è la politica dell'Ue per imporre la transizione all'auto elettrica a suon di diktat». Chiede un «ripensamento del percorso normativo» anche Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica. Per Andrea Cardinali, direttore generale di Un-

rae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti». A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel del 27,6%. In calo le vendite del gruppo Stellantis: a maggio 168.839 auto (-3%).



Vetture Stellantis in un parcheggio aziendale ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## SU LE VENDITE DI MAGGIO

# L'auto prova a ripartire L'elettrico batte un colpo

I veicoli a batteria recuperano quota, ma la situazione resta difficile. Il balzo delle immatricolazioni (+1,9%) non basta

### CHIARA PISANI

Il mercato automobilistico europeo prova a rimettersi in moto, ma la ripartenza è lenta. Dopo mesi di stagnazione, a maggio il settore segna un timido +1,9%. È quanto rileva l'Acea, l'associazione dei costruttori europei, che registra 1,11 milioni di immatricolazioni tra Unione europea, Efta e Regno Unito. Un rimbalzo debole, che non sposta l'equilibrio di un settore che continua a viaggiare sotto i livelli pre-pandemia. Nel cumulato da inizio anno, la crescita è pressoché piatta (+0,1%). E se la Spagna mostra una dinamica vivace (+13,6%), Italia, Germania e Francia restano in zona retrocessione: rispettivamente -0,5%, -2,4% e -8,2%. Chiede un «ripensamento del percorso normativo per la transizione ecologica» Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ricordando che «la revisione del Regolamento Ue sulla riduzione

delle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri è stata anticipata dal 2026 al terzo-quarto trimestre del 2025».

Per Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae, l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, invece, è auspicabile «rimuovere i numerosi paletti ora previsti ed assolutamente da evitare introdurne ulteriori, come un eco-score che, oltre a discriminare e rendere difficilmente applicabili gli incentivi, allungerebbe moltissimo i tempi di attuazione».

A trascinare le vendite sono proprio le auto elettriche e ibride, che a maggio fanno segnare aumenti a doppia cifra, a fronte del forte calo dei motori termici: nell'ultimo mese, infatti, le auto a benzina subiscono una contrazione delle immatricolazioni del 19,5%, quelle diesel addirittura del 27,6% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. In questo quadro, Tesla frena ancora, registrando il 27,9% di immatricola-

zioni in meno, il 37,1% dall'inizio dell'anno. In calo anche le vendite del Gruppo Stellantis, che a maggio ha venduto 168.839 auto contro le 174.131 dello stesso mese dell'anno scorso. Tiene la quota di mercato, che passa dal 15,2% al 15,9% di un anno fa. Più marcata la flessione nei primi cinque mesi dell'anno: -8,4% con 859.950 auto vendute e una quota che passa dal 16,9% al 15,4%. Nonostante il rallentamento, Stellantis mantiene il secondo posto in Europa per quota di mercato, dietro al Gruppo Volkswagen (quota 27,8% a maggio) e davanti a Renault (10%). «Insieme ce la faremo, perché Mirafiori ha sempre mostrato capacità di adattamento e continua a dimostrarlo: come sapete, il mercato delle macchine elettriche cresce lentamente, principalmente a causa di fattori esterni che sono per lo più fuori dal nostro controllo e soprattutto a causa di decisioni prese lontano dalle realtà del mercato», ha detto infine il nuovo ceo di Stellantis, Antonio Filosa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RICERCA MATERIALI SUBFORNITURA STAMPA 3D SMART FACTORY VIDEO E WEBINAR WHITE PAPER EVENTI CORSI NEWSLETTER

RICERCA MATERIALI SUBFORNITURA STAMPA 3D SMART FACTORY VIDEO E WEBINAR WHITE PAPER EVENTI CORSI NEWSLETTER

Home » Il futuro della mobilità: non solo equilibrio ecologico

Mercato Organi di trasmissione

# Il futuro della mobilità: non solo equilibrio ecologico

Elio Boschiazzo 26 Giugno 2025

Condividi



ORGANI DI TRASMISSIONE



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.

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

evidenziati nel **Manifesto sulla Sostenibilità** diffuso nei mesi scorsi dalla **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 e si basa su quattro pilastri strategici che lo guideranno verso un futuro della mobilità più sostenibile: **azione per il clima, economia circolare, catena di approvvigionamento responsabile, transizione equa.**"*

*Il primo pilastro sta ad indicare che la **riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>** 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 **filiere produttiva sostenibile**, attenta alla **tutela dei diritti umani**, alla **riduzione dell'impatto ambientale della supply chain** e allo **sviluppo 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 (**upskilling e reskilling**). 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".*



*Il contributo dell'industria automobilistica all'Ue: perché l'Europa deve rimanere un hub per la produzione, l'innovazione e l'occupazione – I prodotti realizzati 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.*

**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 **futuro della mobilità** 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 multitecnologico**, 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**. Riteniamo 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 lato offerta**, 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 complesse**. 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**".

Tag: [anfia](#) [automotive](#) [batterie](#) [co2](#) [decarbonizzazione](#) [digitalizzazione](#) [economia circolare](#) [efficienza energetica](#) [emissioni](#)  
[energia rinnovabile](#) [formazione](#) [industria](#) [industria 4.0](#) [intelligenza artificiale](#) [mobilità elettrica](#) [motori elettrici](#) [organi di trasmissione](#)  
[riciclo](#) [semiconduttori](#) [sostenibilità](#) [supply chain](#) [veicoli elettrici](#)

## Articoli correlati



contenuto sponsorizzato

# Tiene l'export di componentistica ma il fatturato interno non vede ripresa

## -10%

### Automotive

I ricavi scendono del 13%  
Pomigliano regge con Panda  
Melfi in sofferenza

«I dati di fatturato dell'automotive sono in controtendenza rispetto a quelli dell'industria che vedono un piccolo segnale positivo dell'1,5 per cento. Noi ad aprile abbiamo registrato un calo intorno al meno 13 per cento. Scende sia la parte relativa alla fabbricazione di autoveicoli, sia la parte della componentistica».

La fotografia di Gianmarco Giorda, direttore di Anfia, l'Associazione nazionale della filiera automobilistica, non lascia spazio all'ottimismo anche se c'è un dato interessante legato alle commesse

dall'estero. «Se consideriamo la componentistica, nel dato negativo c'è un forte peso del mercato interno, mentre le aziende che lavorano con clienti fuori dall'Italia sono sostanzialmente stabili rispetto all'anno passato». Il calo della componentistica infatti è stato del 25%, mentre sulle commesse estere si è fermato all'uno per cento. Dati che raccontano come in Germania sia in atto una piccola ripresa che però non può ancora compensare la flessione italiana. Dal Covid ad oggi in Europa si sono perse tre milioni di auto immatricolate, dato che ha avuto un impatto significativo anche sulle produzioni.

«Se guardiamo la situazione occupazionale - continua Giorda - è chiaro che in Italia si sta soffrendo. Ci sono molte realtà che stanno usando ammortizzatori sociali già da un anno, un anno e mezzo, e tante aziende che sono in difficoltà».

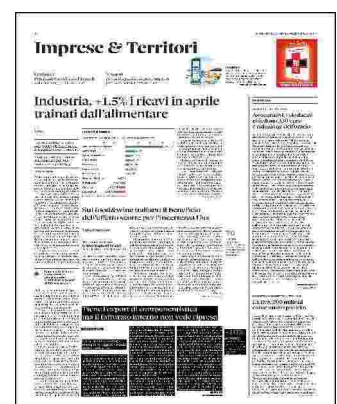
Dal momento che ogni anno la componentistica italiana esporta circa cinque miliardi di euro in Germania, stanno un po' meglio quelle aziende che hanno internazionalizzato, con stabilimenti fuori Europa, negli Stati Uniti, in Sud America, in Cina. Leader come Brembo, Adler, e il gruppo Proma. «Per i prossimi mesi - conclude Giorda - non immaginiamo una situazione di ripartenza significativa a livello produttivo perché i numeri continueranno a essere questi. Una possibile ripresa dipenderà anche dal lancio di nuovi prodotti. La speranza per Stellantis è legata all'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori». Tra gli stabilimenti, tengono abbastanza bene Atessa con i veicoli commerciali leggeri e Pomigliano grazie alla vecchia Panda e Tonale. Più in sofferenza invece Melfi.

—Lu.Be.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### AUTOVEICOLI

Il settore conferma la situazione di crisi in aprile sia per la componentistica che per le fabbriche di auto



## Nell'aftermarket qualita' ed esperienza sono determinanti

Il settore dei ricambi e dei servizi per veicoli industriali e commerciali sta conoscendo una rapida crescita, che non riguarda solo i volumi, ma anche il livello delle attività. L'aftermarket è uno degli snodi cruciali per la continuità e la sicurezza della mobilità, soprattutto in un Paese come l'Italia dove il trasporto su gomma è di gran lunga prevalente e svolge un ruolo fondamentale per l'economia. Il termine indica l'insieme di attività legate alla manutenzione, riparazione e fornitura di ricambi per veicoli dopo la loro vendita: un universo in costante evoluzione, che si conferma



motore di crescita e innovazione. Le dimensioni e le caratteristiche del mercato. Secondo i dati dell'Osservatorio Autopromotec, il fatturato mondiale dell'aftermarket automobilistico è destinato a raggiungere nell'anno in corso quota 566 miliardi di euro. In Italia, il comparto aftermarket automobilistico ha superato i 22 miliardi di euro di fatturato nel 2023, secondo dati Anfia. L'espansione del settore è trainata da diversi fattori strutturali. L'età media del parco circolante italiano, particolarmente avanzata accresce la domanda di interventi di manutenzione e sostituzione di componenti usurati. Le categorie di ricambi più richieste sono pneumatici, freni, batterie, filtri e lubrificanti, che rappresentano oltre il 60% del mercato. Ma la crescita non riguarda solo i volumi: si assiste anche a una maggiore attenzione verso la qualità dei ricambi, sia originali, che aftermarket di alta gamma, e alla professionalità dei servizi offerti. La qualità del servizio, infatti, è diventata un elemento chiave per la competitività delle officine e dei distributori. Crescita integrata All'interno di questo scenario, realtà come Maurelli Group propongono un modello di crescita integrata. La prospettiva è coniugare una visione strategica a un'articolata rete di servizi. Guidato da Giacomo Maurelli oggi affiancato dalla quarta generazione familiare, il gruppo ha saputo evolversi da azienda di rappresentanza a realtà commerciale e di servizi completa, dedicata alla distribuzione di ricambi originali e aftermarket per truck, bus, veicoli industriali e commerciali. Oggi, Maurelli conta oltre 700 collaboratori, cinque hub logistici, 45 punti vendita e più di 160 mila referenze a stock, garantendo una copertura capillare e una disponibilità immediata su tutto il territorio nazionale. Il cuore dell'attività è la distribuzione di ricambi e il valore aggiunto risiede nell'ecosistema di servizi sinergici: officine specializzate, soluzioni per flotte, progettazione di spazi per l'autoriparazione, formazione tecnica, assistenza e supporto. Tra le realtà operative interne spiccano Formau (progettazione centri di assistenza e formazione), Interservice (assistenza multimarca e rigenerazione componenti), Area Truck (assistenza tecnica per truck e bus nel Centro-Sud), MauEnergy (soluzioni green per la transizione energetica di officine e imprese). La vocazione all'integrazione dei servizi si riflette anche nella distribuzione esclusiva in Italia dei prodotti Bezares (settore oleodinamico), e nella partnership strategica con Repsol, che vede Maurelli come distributore esclusivo dei lubrificanti del marchio per il mercato italiano. Tra i servizi ad alto valore aggiunto spicca il fleet service, pensato per supportare i fleet manager nella gestione operativa, strategica ed economica delle flotte, integrando controllo dei costi, pianificazione delle manutenzioni e consulenza dedicata, con operatività h24. Il network M-Truck, rete di officine partner convenzionate, garantisce assistenza tecnica su tutto il territorio, riducendo i tempi di fermo veicolo e ottimizzando la continuità operativa. Il ruolo dell'Incentive Maurelli Nell'ambito delle misure per fidelizzare la clientela, da segnalare il valore dell'Incentive Maurelli, appuntamento annuale che nel 2025 si è tenuto all'IGV Club Marispica in Sicilia, accogliendo centinaia di clienti top da tutta Italia per una settimana di relax, divertimento e networking. Evento annuale dedicato a consolidare relazioni umane e professionali, ha visto come momento clou la Convention aziendale nell'anfiteatro, dove sono stati presentati risultati e strategie future. Più di un semplice viaggio premio, l'Incentive rappresenta uno strumento di confronto, permettendo ai partecipanti di conoscere i progetti del Gruppo e contribuire all'evoluzione dell'offerta.

Skip to main content

Sei  
Raccolta differenziata  
Centri di Raccolta  
Prenotazione Ritiro Ingombranti  
Assistente virtuale

Sicrea

Home

- News
- Green economy
- Come difendere l'automotive? Per le Pmi italiane occorre accelerare la corsa all'auto elettrica



# Come difendere l'automotive? Per le Pmi italiane occorre accelerare la corsa all'auto elettrica

Il dibattito promosso da Italy for climate ha coinvolto diversi imprenditori delle motor e vehicle valleys italiane fra le rappresentanze territoriali di Cna

Di Redazione Greenreport

28 Giugno 2025 | Green economy



**D**i cosa hanno bisogno le PMI italiane per accelerare la decarbonizzazione del settore automotive? Perché il principio di neutralità tecnologica rischia di essere un freno alla transizione dell'automobile?

A queste e molte altre domande abbiamo cercato di rispondere nell'ambito del workshop **“I falsi miti della transizione: il settore automotive”**, che abbiamo organizzato con **CNA (Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della piccola e media impresa)** e dedicato ai rappresentanti delle piccole e medie imprese del settore dell'automotive, e in particolare a quelle dei settori della componentistica e della meccatronica. La decarbonizzazione del settore dell'automotive è una sfida particolarmente impegnativa e importante per l'Italia, vista la forte presenza di aziende piccole e medie nel tessuto imprenditoriale del settore.

L'incontro si è svolto martedì 17 giugno 2025 presso la sede di Roma di CNA nazionale, nell'ambito di una collaborazione che come Italy for Climate stiamo portando avanti insieme a CNA per sfatare i falsi miti sulla transizione energetica, realizzando contenuti formativi e momenti di dialogo dedicati agli artigiani e agli imprenditori delle piccole e medie imprese aderenti alla confederazione.

L'intervento di Andrea Barbabella (Responsabile scientifico di Italy for Climate) ha illustrato il quadro analitico aggiornato sulla transizione nei trasporti, uno dei settori veramente *hard-to-abate* per l'Italia, e in particolare *sul ruolo dell'auto privata*, evidenziando **i ritardi accumulati nel percorso di decarbonizzazione** e indicando degli scenari settoriali coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione al 2030 e 2050. Ha poi evidenziato come la prima leva di decarbonizzazione passi per **l'implementazione di politiche di avoid e shift che portino a un ridimensionamento significativo del parco circolante**. Sul tema dell'elettrificazione, sono stati illustrati **i ritardi dell'Italia**, i benefici ambientali della conversione del parco auto all'elettrico e **le criticità connesse ai biocarburanti**, legate alle disponibilità effettive e agli impatti sull'ambiente, ribadendo il rischio connesso al perseguimento del principio della neutralità tecnologica che non aiuterà le imprese a definire adeguate strategie industriali rischiando di aggravare, e non limitare, la crisi del settore.

*Stato dell'arte e prospettive del settore automotive nel contesto delle strategie di decarbonizzazione – Andrea Barbabella | [Link alla presentazione](#)*

Sono intervenuti nel corso dell'incontro anche Fabrizia Vigo (Direttore Relazioni istituzionali e affari legali di ANFIA), Elisa Vitella (CNA Bruxelles), Valentina Di Berardino e Antonella Grasso (CNA Nazionale). Il dibattito ha inoltre coinvolto diversi imprenditori delle *motor e vehicle valleys* italiane fra le rappresentanze territoriali di CNA.

Dall'incontro sono emersi numerosi spunti di dibattito, ne riportiamo di seguito alcuni.

- Traspare da parte della gran parte degli operatori **una forte preoccupazione** per il presente e il futuro dell'automotive.
- Viene sottolineato da parte di molti partecipanti al tavolo il ruolo negativo che **politica e istituzioni** hanno spesso giocato in questa partita, mostrando livelli di attenzione al tema e di conoscenza del settore piuttosto inadeguati alla sfida che ci si doveva fronteggiare.
- Da alcuni partecipanti emergono ancora critiche agli obiettivi ambientali attribuiti al settore, considerati dannosi per la competitività del comparto; tuttavia questa ma sembra essere una posizione meno diffusa di quello che un osservatore esterno potrebbe pensare, come dimostra il fatto che al quesito, introdotto nel dibattito, su cosa bisognerebbe fare per rilanciare il comparto, la strategia più votata è stata proprio quella di accelerare sulla via della transizione **per recuperare quanto prima il gap proprio in materia di elettrificazione (e con la Cina)**.
- Le associazioni continuano a ribadire l'importanza del **ruolo della neutralità tecnologica** negli indirizzi di policy e negli atti normativi stessi, tuttavia al centro del dibattito sulle soluzioni in pratica ci si sofferma per lo più sugli strumenti e gli incentivi per recuperare il gap tecnologico sull'auto elettrica, a cominciare da quello sulle batterie (anche se in diversi si dimostrano scettici che questo possa essere effettivamente colmato).
- Emerge nel dibattito anche la necessità di correggere un approccio considerato sbagliato e portato avanti negli ultimi anni che non ha tenuto in debito conto l'importanza delle **altre leve di decarbonizzazione** diverse dall'innovazione tecnologica, a cominciare dalla **riduzione del numero e della lunghezza degli spostamenti, e dallo shift modale dall'auto a modalità a minore impatto**.
- Fra le esigenze specifiche delle PMI coinvolte nel settore automotive, sono emerse in particolar modo: la necessità di sostenere **la riqualificazione del personale nella rete delle PMI italiane della componentistica** (come leva strategica per aumentare la produzione nazionale di autoveicoli in linea con i trend futuri) e la necessità di creare trasparenza e collaborazione nella filiera **rimuovendo gli ostacoli all'accesso alle info tecniche delle case costruttrici**.

Il punto di vista delle PMI italiane ha sottolineato nuovamente quanto il tema sia delicato: il settore automotive abbraccia un gran numero di professionisti e un notevole giro d'affari lungo tutta la filiera, tuttavia è anche l'unico settore a non aver ridotto le emissioni dal 1990 ad oggi. E' secondo solo all'industria in termini di emissioni, e se non invertirà la rotta nel giro di pochi anni diventerà il settore più emissivo.

a cura di Italy for climate



[Torna all'indice della sezione "Green economy"](#)



## Redazione Greenreport

Greenreport conta, oltre che su una propria redazione giornalistica formata sulle tematiche ambientali, anche su collaboratori specializzati nei singoli specifici settori (acqua, aria, rifiuti, energia, trasporti e mobilità parchi e aree protette, ecc...), nonché su una rete capillare di fornitori di notizie, ovvero di vere e proprie «antenne» sul territorio.





## Economia e finanza: gli orari della Camera / mercoledì' -2-

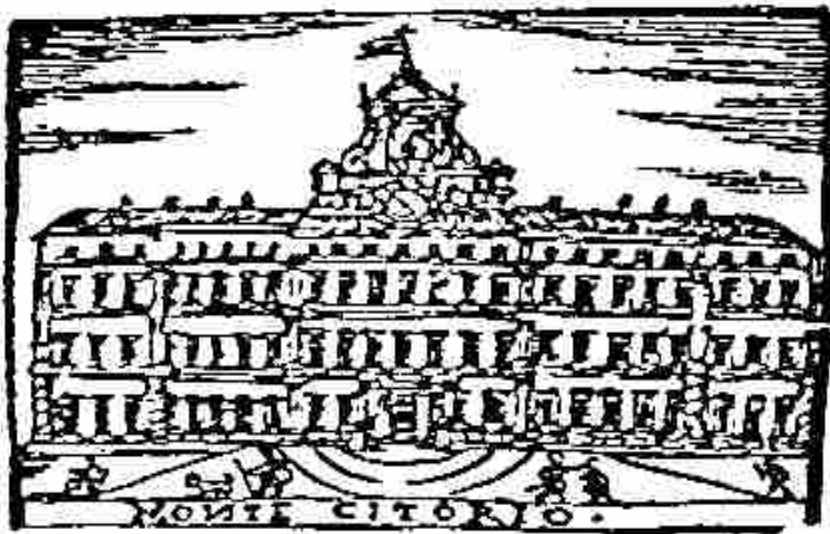
(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 29 giu - 14,15 DI infrastrutture (Ambiente e Trasporti riunite) 14,30 DI fisco (Finanze) 14,30 audizione Anpit su regolamento Ue sostegno lavoratori imprese in ristrutturazione (Lavoro) 14,30 audizioni Anita; Unasca; dg Motorizzazione; **Anfia** su direttiva controlli veicoli e rimorchi (Politiche Ue) 15,00 question time ministri (Aula) 15,35 audizione Federdistribuzione per indagine conoscitiva su settore tessile (Attività produttive) 16,15 Ddl montagna (Aula). Bof (RADIOCOR) 29-06-25 17:00:20 (0392) 5 NNNN



Home » Attività produttive, audizioni su commercio nei centri storici, crisi industriale Eni – Versalis, decarbonizzazione in Ue, settore tessile – Martedì e mercoledì diretta webtv

### Attività produttive, audizioni su commercio nei centri storici, crisi industriale Eni – Versalis, decarbonizzazione in Ue, settore tessile – Martedì e mercoledì diretta webtv

By —30 Giugno 2025 Nessun commento 2 Mins Read



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



(AGENPARL) - Roma, 30 Giugno 2025

(AGENPARL) – Mon 30 June 2025 Camera dei Deputati

Ufficio stampa Comunicato

30 giugno 2025

Attività produttive, audizioni su commercio nei centri storici, crisi industriale Eni – Versalis, decarbonizzazione in Ue, settore tessile – Martedì e mercoledì diretta webtv Martedì 1 luglio, la Commissione Attività produttive della Camera, nell'ambito dell'esame della proposta di legge recante istituzione e disciplina delle zone del commercio nei centri storici, svolge le seguenti audizioni:

ore 11 Coldiretti, CIA – Agricoltori italiani e Confagricoltura

ore 11.20 Confcommercio imprese per l'Italia

ore 11.30 Associazione esercizi storici tradizionali e tipici fiorentini

ore 11.40 Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa (CNA) e Confartigianato imprese

ore 12 Confederazione imprese Italia.

Alle 12.30 audizione di rappresentanti di Eni – Versalis S.p.a., sulla crisi industriale dell'azienda.

Mercoledì 2, nell'ambito dell'esame della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni sul patto per l'industria pulita, una tabella di marcia comune verso la competitività e la decarbonizzazione:

ore 13.45 Confindustria

ore 14.10 Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA), Proxigas, Assocarta, Associazione italiana fonderie (Assofond), Associazione nazionale industrie metalli non ferrosi (Assomet), Associazione produttori apparecchi e componenti per impianti termici (Assotermica)

ore 14.50 Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (ASVIS), Associazione italiana per l'idrogeno e celle a combustibile (H2it), Gruppo Vectre, Coordinamento FREE, Utilitalia e Consorzio italiano biogas.

Alle 15.35, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore tessile, anche alla luce della recente evoluzione della normativa europea, audizione di rappresentanti di Federdistribuzione.

Gli appuntamenti vengono trasmessi in diretta webtv.

Com04392

SHARE.



RELATED POSTS

POLITICA INTERNA

[Audizioni su consenso informato nella scuola – Martedì alle 12.30 diretta webtv](#)

30 Giugno 2025

POLITICA INTERNA

[NUCLEARE, PAVANELLI \(M5S\): SBERLA AL GOVERNO DA BANCA D'ITALIA, È BEFFA GEOPOLITICA A DANNO CITTADINI](#)

30 Giugno 2025

AGENPARL ITALIA

[Bonelli: Cogne isolata di nuovo, serve un'alternativa sostenibile e piano contro crisi climatica, altro che eliporto di Santanchè](#)

30 Giugno 2025

LEAVE A REPLY

Your Comment

Name \*

Email \*

Website

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

POST COMMENT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

## CHI SIAMO

L'**Agenzia di Stampa Parlamentare Agenparl** è una delle voci storiche ed autorevoli dell'informazione italiana parlamentare ed è una delle principali news company italiane. Nel 1950 Francesco Lisi fondò la più antica Agenzia giornalistica parlamentare italiana, con il nome di S.P.E.; con l'ingresso nell'ASP (Associazione stampa parlamentare) nel 1953 ne mutò il nome in Agenparl.

Dal 1955 affianca con i suoi notiziari il mondo istituzionale, editoriale, economico e finanziario, diventando oggi una tra le fonti più autorevoli dell'informazione con i propri prodotti, servizi e soluzioni all'avanguardia. Dal 2009 il Direttore è Luigi Camilloni che ha proseguito lungo la strada tracciata da Lisi e cioè quella che da sempre ha contraddistinto l'Agenzia, ossia l'imparzialità.

Una formula editoriale veloce ed innovativa che garantisce un'informazione puntuale e degli approfondimenti originali. Per noi di Agenparl, fare informazione significa mantenere un alto livello di esattezza, obiettività e imparzialità, attraverso un codice linguistico chiaro, ma soprattutto senza far ricorso a formule e luoghi comuni giornalistici.

## CONTATTI

Per inviare i comunicati stampa:  
[redazione@agenparl.eu](mailto:redazione@agenparl.eu)

Per informazioni:  
[marketing@agenparl.eu](mailto:marketing@agenparl.eu)

Uff. (+39) 06 93 57 9408  
Cell. (+39) 340 681 9270



## SERVIZI

Agenparl dispone di contenuti, servizi e strumenti a cui si affidano Enti, Istituzioni ed Università, sviluppando una serie di soluzioni personalizzabili a seconda delle necessità dei clienti.

[NOTIZIARIO](#)

Per tutti i servizi scrivere a  
[marketing@agenparl.eu](mailto:marketing@agenparl.eu)

© Tutti i diritti e contenuti sono di Agenparl

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

## ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DI MERCOLEDI' 2 LUGLIO



**FINANZA** - Roma: il Mef effettua, presso la Banca d'Italia, un'asta di riacquisto di titoli sul mercato tramite asta competitiva riservata agli operatori Specialisti in titoli di Stato, per un importo massimo di 5 miliardi.

**RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI:** nessun appuntamento in agenda.

**INCONTRI SOCIETA' QUOTATE** - Nessun appuntamento in agenda.

**ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI** - Nessun appuntamento in agenda.

**DATI MACROECONOMICI** - Italia: Istat - occupati e disoccupati, maggio. Ore 10,00.

- Eurozona: Tasso di disoccupazione maggio. Ore 11,00.

- Stati Uniti: Nuovi occupati, stima ADP giugno. Ore 14,15.

**ECONOMIA** - Milano: conferenza stampa Assogestioni per la presentazione dell'Osservatorio sui Sottoscrittori di Fondi Comuni, a cura dell'Ufficio Studi dell'Associazione. Ore 9,30. Via Andegari, 18.

- Sintra (Portogallo): si conclude il Forum della Bce sulle banche centrali. Alle ore 10,00 il vicepresidente Bce, Luis de Guindos, presiede sessione su "Non-bank financial intermediaries, liquidity and their prudential treatment".

Alle ore 11,00 Piero Cipollone, membro del consiglio esecutivo Bce, presiede sessione su "New industrial developments and the evolving architecture of international trade". Alle ore 12,30 Philip Lane, capoeconomista Bce, presiede sessione su "Central bank communication: current challenges". Alle ore 16,15 dichiarazioni conclusive del Forum della presidente Bce, Christine Lagarde.

- Milano: evento "I driver di creazione del valore nelle filiere del riciclo e dei rifiuti", organizzato da AGICI. Ore 10,00. Presso l'Hotel NH City Life, via Bartolomeo Colleoni 14.

- Roma: assemblea annuale ANIA. Ore 10,30. Partecipano, tra gli altri, Giovanni Liverani, presidente ANIA; Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle Finanze; Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo della Commissione europea; Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy; Luigi Federico Signorini, presidente IVASS. Presso l'Auditorium Parco della Musica.

- Roma: forum imprenditoriale Italia-Malesia, organizzato dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale in collaborazione con le istituzioni malesi.

Ore 10,30. Partecipano, tra gli altri, Antonio Tajani, ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale; Anwar Ibrahim, primo ministro malese; Tengku Zafrul Aziz,

ministro degli Investimenti, il Commercio e l'Industria malese. Presso l'Hotel Anantara Palazzo Naiadi.

- Roma: conferenza stampa di presentazione del Rapporto sulla ricostruzione del Centro Italia, con dati aggiornati a maggio 2025, organizzata dal Commissario Straordinario del Governo per la ricostruzione post sisma 2016. Ore 12,00. Presso Palazzo Wedekind.

- Roma: la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, incontra il presidente della Repubblica dell'Ecuador, Daniel Noboa Azin. Ore 16,00. Presso Palazzo Chigi.

- L'Aquila: incontro "I Comuni e la sfida del governo di area vasta", organizzato dall'ANCI. Ore 16,00. Partecipa, tra gli altri, Tommaso Foti, ministro per gli Affari europei, il Pnrr e le Politiche di coesione. Presso l'auditorium Renzo Piano.

- Roma: evento "Investimenti, innovazione, credito. Le tecnologie digitali avanzate, i nuovi acceleratori di crescita delle imprese", organizzato da Intesa Sanpaolo e Confindustria. Ore 17,00. Partecipano, tra gli altri, Emanuele Orsini, presidente Confindustria; Stefano Barrese, responsabile Divisione Banca dei Territori, Intesa Sanpaolo; Angelo Camilli, vicepresidente per il Credito la Finanza e il Fisco, Confindustria; Marco Nocivelli, vicepresidente Confindustria per le Politiche Industriali e il Made in Italy; Giuseppe Biazzo, presidente Unindustria; Giuseppe Tripi, special advisor Confindustria per l'Intelligenza Artificiale.

Presso il Parco dei Principi Grand Hotel & SPA.

- Roma: la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, partecipa alla celebrazione del Giorno dell'Indipendenza degli Stati Uniti. Ore 19,00. Presso Villa Taverna.

POLITICA E ATTIVITA' PARLAMENTARE CAMERA 9,30 DI eventi alluvionali; Ddl montagna (Aula) 13,30 Dlgs ricercatori tempo determinato (Cultura e Lavoro riunite) 13,45 audizioni Confindustria; Anfi, Proxigas, Assocarta, Assofond; Assomet, Assotermica; Asvis, H2it, Gruppo Vectre, Coordinamento FREE, Utilitalia e Consorzio italiano biogas su Comunicazione Ue 'Un patto per l'industria pulita' (Attività produttive) 14,00 Dm cessione a titolo gratuito materiale alla Repubblica di Somalia (Esteri e Difesa riunite) 14,00 interrogazioni su sicurezza; Pa e notifica amianto; precariato Poste (Lavoro) 14,15 DI infrastrutture (Ambiente e Trasporti riunite) 14,30 DI fisco (Finanze) 14,30 audizione Anpit su regolamento Ue sostegno lavoratori imprese in ristrutturazione (Lavoro) 14,30 audizioni Anita; Unasca; dg Motorizzazione; Anfia su direttiva controlli veicoli e rimorchi (Politiche Ue) 15,00 question time ministri (Aula) 15,35 audizione Federdistribuzione per indagine conoscitiva su settore tessile (Attività produttive) 16,15 Ddl montagna (Aula) SENATO 8,00 Ddl morte medicalmente assistita (Giustizia e Affari Sociali) 8,45 Ddl numero consiglieri regionali, Ddl decreti legge (Affari Costituzionali) 9,00, 12,30 e 20,00 Ddl femminicidio (Giustizia) 9,30 DI comparti produttivi (Industria) 10,00 Ddl separazione carriere, Ddl lavoro malati oncologici, Documento giunta Elezioni, Ddl produzione pane (Aula) 20,00 Ddl conflitto interesse in Antimafia (Affari Costituzionali) ORGANISMI MONOCAMERALI CAMERA 8,30 audizione Fabio Florindo, presidente Ingv (Rischio idrogeologico) 14,30 audizione Matteo Piantedosi, ministro dell'Interno (Periferie) ORGANISMI BICAMERALI 8,45 audizione capo dipartimento Protezione civile, Fabio Ciciliano (Insularità).

Red-

(RADIOCOR) 30-06-25 19:34:30 (0683) 5 NNNN

**TAG**

**ITA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Sustainable Innovative Procurement - Products & Solutions  
**ENTERPRISES DAILY NEWS**  
 Prodotti & Soluzioni Sostenibili e Innovativi

- Home
- Mission
- Publisher
- Community
- Fields
- Media Partner
- Video
- Press
- Contacts
- Where
- Q

BREAKING

[Observatory 2025](#) >> [Omnibus I salvaguardare la trasparenza](#) >> [Sleeping Beauty risveglio delle bellezze addo](#)

5:26:00

HOME >> ENERGY - WATER >> FILIERA BIOGNL – FEDERCHIMICA ASSOGASLIQUIDI E STUDIO BIP



## Filiera BioGNL – Federchimica Assogasliquidi e Studio BIP

il: Giugno 30, 2025 In: Energy - Water, Mobility, Operations Stampa Email

**Filiera BioGNL – Federchimica Assogasliquidi e Studio BIP Consulting sui possibili scenari di raddoppio dei consumi al 2027, solo se sostenuti da adeguate misure di policy.**

Nel 2024 aumentati consumi totali (+24,5%), stazioni rifornimento (+11,3%) e immatricolazioni dei mezzi pesanti a GNL (+22,4%), che rappresentano però solo lo 0,5% del parco circolante totale.

Positiva entrata in vigore delle nuove linee guida per bunkeraggio. In via di pieno completamento: sistema delle infrastrutture e disponibilità di bettoline per rifornimento navi.

Ripresa del mercato del GNL nel 2024 dopo il rallentamento per il rimbalzo dei prezzi a livello internazionale, e promettenti prospettive per il futuro, con la possibilità di concretizzare le condizioni per uno scenario di crescita al 100% del settore entro il 2027 se sostenuto da misure di policy adeguate.

Questi gli elementi principali di discussione che Assogasliquidi-Federchimica porta all'attenzione delle Imprese associate e delle Istituzioni, presentando lo studio di Bip Consulting sul mercato GNL e bioGNL in Italia e un piano di rilancio della filiera in 10 punti per accelerare la decarbonizzazione del trasporto stradale e marittimo, delle industrie e delle località off-grid.

### SETTORI DI ATTIVITÀ

- >> Circular Economy
- >> Energy - Water
- >> ESG Environmental Social Governance
- >> Events - Media Partner
- >> Expo - Meetings
- >> Finance
- >> Food
- >> ICT - AI - Security
- >> Mobility
- >> Operations
- >> Real Estate
- >> Retail - e-commerce
- >> Smart Building
- >> Tourism
- >> \_BYinnovation Community
- >> \_BYinnovation Publisher

### NETWORK



### Media Partners



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

*"Il GNL/bioGNL è un prodotto energetico imprescindibile per la politica energetica del nostro Paese e della più ampia strategia di decarbonizzazione – ricorda **Matteo Cimenti** presidente di Assogaliquididi-Federchimica – e non soltanto per i suoi impieghi nel trasporto stradale pesante dove è già molto diffuso e in quello marittimo destinato in breve tempo a crescere grazie alle infrastrutture in corso d'opera e agli interventi regolatori nello shipping. Anche nel suo utilizzo nell'industria e nelle utenze locali off-grid, infatti, ci sono ampie potenzialità di sviluppo".*

*"Il GNL e il bioGNL sono soluzioni concrete, pronte, decarbonizzanti" – aggiunge **Costantino Amadei** Presidente del Gruppo GNL di Assogaliquididi-Federchimica. "In particolare, il bioGNL è una tecnologia già disponibile, sicura da gestire, facilmente integrabile con le infrastrutture esistenti e con un costo per tonnellata di CO2 evitata tra i più bassi. Può decarbonizzare subito i trasporti pesanti su gomma e via nave, dove l'elettrificazione è ancora lontana da una piena scalabilità. Sia GNL che bioGNL sono in uso già oggi nei trasporti pesanti in molte realtà. E lo dimostra il caso più clamoroso: la Cina. Questo Paese, guida mondiale nella mobilità elettrica, ha scelto proprio il Gas naturale liquefatto per il trasporto pesante, con consumi che nel 2024 hanno raggiunto quota 22 MLN di tonnellate, contro 170Mila tonnellate italiane. Rapporto di circa 130:1 che dimostra la necessità urgente di politiche industriali più ambiziose anche in Europa.*

*"Grazie al contributo delle imprese associate e degli studi a nostra disposizione, abbiamo predisposto un piano di rilancio del settore in 10 punti che condividiamo con tutti gli attori della filiera. Si tratta di misure urgenti come ad es. un credito d'imposta per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL e bioGNL e l'implementazione del fondo nazionale per il rinnovo del parco mezzi con forti premialità per chi acquista mezzi a pesanti alimentati a gas l'utilizzo dei proventi ETS2 per incentivare l'uso di carburanti rinnovabili nei settori hard-to-abate quali appunto il trasporto stradale, quello marittimo e gli impieghi industriali off-grid.*

*Il nostro settore è pronto ed è arrivato il momento delle scelte industriali coraggiose. Impiegare GNL/bioGNL significa ridurre le emissioni da subito, senza attendere tecnologie future ancora in fase sperimentale. Non si può più parlare di transizione lasciando fuori soluzioni già operative ed economiche. Siamo certi che su queste misure Governo e Parlamento saranno a fianco delle Imprese".*

**IL MERCATO NEL 2024 E GLI SCENARI**

Il mercato italiano del GNL mostra segnali di ripresa con una domanda che nel 2024 ha raggiunto le 208 kton, trainata principalmente dal settore dell'autotrazione (circa l'80% del totale). Le prospettive indicano un'ulteriore crescita fino al raddoppio dei consumi nei prossimi tre anni, superando le 400 kton/anno- qualora siano pienamente implementate le misure proposte nel piano di rilancio del settore- grazie ad un ulteriore consolidamento del trasporto stradale e allo sviluppo del mercato marittimo.

**Infrastrutture**

Accanto al terminale di Fos Marsiglia e al deposito di Ravenna, l'attivazione del truck loading a Panigaglia e il micro-liquefattore di Pignataro pongono le basi per una copertura nazionale della domanda. Le FSRU presenti in Italia, se adeguatamente adattate, potranno supportare anche il mercato marittimo.

**Prezzi e competitività**

Dopo il picco del 2022, il prezzo all'ingrosso del GNL si è stabilizzato tra i 40 e i 50 €/MWh, restando però superiore ai livelli pre-Covid e limitandone la competitività rispetto ai combustibili tradizionali.

**Biometano e bioGNL**

Prosegue lo sviluppo del biometano ma le nuove condizioni incentivanti non risultano adeguate a sostenere in modo efficace gli impianti di bioGNL, che hanno registrato un rallentamento. Le Garanzie d'Origine e il futuro servizio di "virtual liquefaction", se adeguatamente implementati, potranno favorirne la diffusione.

**Autotrasporto**

La rete di distribuzione risulta ben strutturata; le stazioni di rifornimento sono 177, in crescita dell'11,3% rispetto al 2023 ma la distribuzione rimane disomogenea: il 92% degli impianti è nel Centro-Nord.



Eventi Media Partner



JEREMY RIFKIN- BYINNOVATION DAY -ENERGIE RINNOVABILI IN ITALIA-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I volumi consumati nel 2024 nel canale dell'autotrazione sono pari a 166.000 tonn. con un incremento del 30% rispetto al 2023.

Va però rilevato che a partire dal 2022, si è registrato un rallentamento delle immatricolazioni, attribuibile alla ridotta fiducia degli utilizzatori finali nella stabilità del prezzo del GNL.

Nonostante il rallentamento dovuto alla crisi energetica del 2022, il settore nel 2024 mostra alcuni segnali di ripresa: le immatricolazioni dei veicoli sopra le 3,5 tonnellate sono 311 contro le 254 del 2023.

Tuttavia, la quota di veicoli industriali alimentati a GNL circolanti in Italia - pari nel 2024 a 5.239 mezzi - rappresenta solo lo 0,5% del parco circolante totale; tale dato evidenzia il potenziale di penetrazione del GNL nel settore dell'autotrasporto.

Per consolidare la ripresa sono quindi necessari incentivi all'acquisto dei veicoli e premialità per l'impiego di GNL e bioGNL, in linea con le esperienze estere come quella cinese dove il forte impegno del governo ha garantito una crescita sostenuta e costante negli ultimi anni.

A differenza della situazione italiana ed europea, in Cina si osserva un significativo incremento del parco circolante GNL. Nel 2024 sono stati immatricolati circa 180.000 veicoli corrispondenti al 42% delle immatricolazioni (contro l'1% del contesto italiano). Il consumo totale del parco circolante cinese è stimato a 22 mln ton di GNL.

**Settore marittimo**

Il GNL rappresenta oggi una delle soluzioni più concrete per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, sia nel breve che nel lungo periodo. Ad oggi, sono 12 le navi alimentate a GNL (o dual fuel) in esercizio nei mari italiani e l'interesse per questa tecnologia è in forte crescita a livello internazionale: circa il 50% dell'orderbook mondiale di nuove navi a combustibili alternativi è costituito da unità alimentate a GNL.

In Italia, tuttavia, l'uso del GNL in ambito marittimo è ancora limitato ma con un potenziale enorme. La crescita del settore dipenderà dalla ormai prossima entrata in esercizio di tutte le infrastrutture in progetto compreso l'adattamento delle FSRU per il servizio Small Scale LNG (SSLNG) e dalla crescente disponibilità nel nostro mare delle bettoline adibite al bunkeraggio, nonché dalla rapida adozione dei regolamenti portuali sulla base delle linee guida recentemente diffuse dal Ministero dei Trasporti.

La disponibilità futura di bioGNL, che consentirebbe una riduzione ulteriore delle emissioni climalteranti, potrà rendere il GNL marittimo un elemento chiave per il raggiungimento degli obiettivi europei di sostenibilità nel settore dei trasporti. Il comparto presenta quindi un potenziale ancora largamente inespresso, ma cruciale per la transizione ecologica dei porti e della logistica marittima italiana.

**Altri settori**

Il numero di reti isolate in Italia è passato da 48 nel 2021 a 102 nel 2024 (85 nel 2023), con un aumento del 113% in tre anni. Solo nel 2024, la Sardegna ha aggiunto 17 nuove reti, con una crescita annua del 20%.

Gli impianti industriali off-grid sono passati dai 48 nel 2022 ai 67 del 2024 (52 nel 2023), con una crescita del 39,5% in due anni.

**GLI SCENARI**

Lo studio Bip considera tre scenari al 2027 dipendenti dall'andamento del prezzo, sviluppo nuovi terminali adibiti a SSLNG, sistemi di incentivazione, aumento del costo ETS ed implementazione omogenea delle normative sui diversi Porti nazionali.

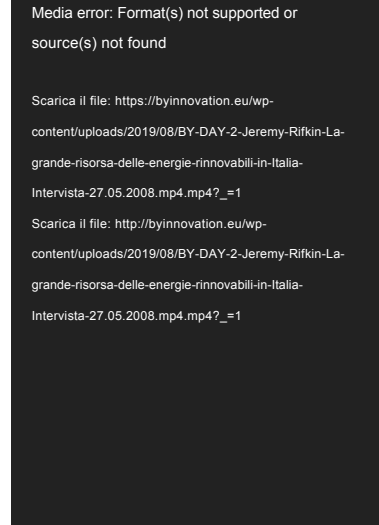
Lo scenario centrale prevede una crescita del 50 % in 3 anni, spinto dall'autotrazione e dal nascente mercato marittimo.

Ma lo scenario più ottimistico (High) porterebbe ad una crescita dei consumi del 100% con un particolare contributo del trasporto marittimo e stradale.

**IL PIANO DI RILANCIO DEL SETTORE DEL GNL E DEL BIOGNL: 10 PUNTI PER LA CRESCITA**

**1. NECESSITA' DI UNA REVISIONE URGENTE DEL REGOLAMENTO COMUNITARIO SULLE EMISSIONI DI CO2 DEI VEICOLI PESANTI.**

Nel Piano di azione per il settore automotive presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione Europea non viene affrontato il tema del trasporto pesante e non c'è nessuna apertura alla revisione del Regolamento comunitario sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, neanche per la modifica del sistema di calcolo delle eventuali multe per le



**SVILUPPO SOSTENIBILE**



**SOCIAL RESPONSIBILITY**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

case costruttrici.

Questo aspetto risulta molto negativo in quanto le previsioni dell'attuale Regolamento sono un fattore disabilitante rispetto alla auspicata crescita di nuove immatricolazioni di mezzi alimentati a GNL e bioGNL.

Assogasliquidi ha già chiesto e ribadisce anche in questa sede la necessità di una forte azione del nostro Governo e del nostro Parlamento – anche all'interno del parere che verrà a breve reso dalle Commissioni Parlamentari competenti sul Piano automotive della Commissione UE – affinché si proceda in tempi brevi alla revisione del Regolamento. È necessario, infatti, inserire nel testo il c.d. "carbon correction factor" che consente di valorizzare l'impiego dei biocarburanti e di considerare le riduzioni di anidride carbonica che i biocarburanti stessi (e quindi anche il bioGNL destinato all'alimentazione dei mezzi per l'autotrasporto) assicurano nel loro intero ciclo di vita.

**2. INTRODUZIONE – PER ALMENO UN TRIENNIO – DI UN CREDITO DI IMPOSTA STRUTTURALE PER LE SPESE CONNESSE ALL'ACQUISTO DEL CARBURANTE GNL/BIOGNL da parte dell'impresa di autotrasporto.**

Il Ministro Salvini recentemente in Parlamento ha annunciato l'introduzione di una misura di tax credit a favore dell'acquisto da parte delle imprese di autotrasporto di biocarburanti.

L'annuncio va nella direzione richiesta ed auspicata da Assogasliquidi, come emerge anche dallo studio svolto da BIP da cui emerge la necessità che il GNL ed il bioGNL siano supportati per consentire di ridurre il loro TCO totale che è ancora maggiore di quello dei carburanti tradizionali.

In questo senso, è però necessario che si giunga urgentemente alla concreta attuazione della misura, attraverso il primo provvedimento utile che, a nostro avviso, potrebbe essere già la conversione in legge del recente Decreto infrastrutture per rendere operativa la misura già dal secondo semestre del 2025. Riteniamo poi fondamentale che la misura stessa sia strutturata per prevedere delle forti premialità per l'acquisto da parte delle imprese di autotrasporto di GNL e bioGNL.

A tal riguardo, la misura da noi immaginata e richiesta al Governo ed al Parlamento – con un ottimo lavoro di collaborazione portato avanti con ANFIA ed ANITA – è quella di un contributo sottoforma di tax credit pari al 20% delle spese per l'acquisto di GNL e del 40% per quelle connesse al bioGNL con premialità per i mezzi di nuova immatricolazione. Ribadiamo quindi – anche in questa sede – l'urgenza della misura che potrà sostenere sia l'industria della costruzione dei mezzi alimentati a GNL sia gli autotrasportatori che scelgono il GNL quale carburante alternativo per sostenere il processo di decarbonizzazione delle flotte.

**3. INCREMENTARE IN MANIERA CONSIDEREVOLE IL C.D. FONDO INVESTIMENTI PER L'ACQUISTO DI MEZZI PESANTI DA PARTE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO, STABILENDO FORTI PREMIALITÀ PER CHI DECIDE DI ACQUISTARE UN MEZZO AD ALTA SOSTENIBILITÀ ALIMENTATO A GNL/BIOGNL RISPETTO ALLE PROPULSIONI TRADIZIONALI**

Anche questa misura è stata oggetto di una specifica dichiarazione in Parlamento da parte del Ministro Salvini che ha annunciato l'implementazione del fondo con ulteriori 600 milioni.

Si tratta di un intervento che chiediamo venga attuato in tempi rapidi, prevedendo che nella ripartizione dei fondi siano garantite forti premialità per l'acquisto di nuovi mezzi alimentati a GNL/bioGNL. Dall'analisi comparata svolta da BIP è infatti emerso come in altri Paesi – come, ad esempio, la stessa Cina – politiche pubbliche di sostegno a queste alimentazioni abbiano condotto ad una rapida crescita dei mezzi con immediati benefici ambientali per il settore del trasporto merci.

Quindi, per noi importante evidenziare la necessità che la misura sia implementata urgentemente, prevedendo – nella pratica ripartizione e dei fondi – forti incentivi premiali per chi acquista mezzi alimentati a GNL e bioGNL. Solo in questo modo, sarà possibile trarre gli scenari di penetrazione del mercato presentati da BIP e sostenere il settore dell'autotrasporto in via diretta nel percorso di svecchiamento del parco in senso ambientale e in via indiretta, riducendo contemporaneamente l'impatto su tutta la filiera dell'incremento dei costi che deriverà dall'implementazione della nuova normativa ETS2.

**4. RIDURRE IN MODO STRUTTURALE IL PEDAGGIO AUTOSTRADALE PER I VEICOLI ALIMENTATI A GNL/BIOGNL, COSÌ COME LE TASSE PORTUALI PER LE NAVI ALIMENTATE A**

GNL (ANCHE IN VERSIONE DUAL FUEL) che scalano i Porti italiani

**5. ESENTARE DAL PAGAMENTO DELLA TASSA AUTOMOBILISTICA (BOLLO) I VEICOLI PESANTI ALIMENTATI A GNL**, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni (vd., ad esempio, la Regione Liguria);

**6. DEFINIRE IN TEMPI BREVI I QUADRI STRATEGICI PREVISTI DAL NUOVO REGOLAMENTO AFIR PER I SETTORI DELL'AUTOTRASPORTO E DEL MARITTIMO:** si tratta di una tema strategico proprio in termini di programmazione e di indicazioni necessarie alle Imprese per ben comprendere le linee di sviluppo del settore e li posizionare in modo coerente le proprie politiche di investimento. Assogasliquidi ha già fornito al Ministero dei trasporti i dati richiesti per la definizione del quadro strategico ma riteniamo necessario uno sforzo corale di tutte le amministrazioni competenti per definire un percorso che – come fatto nel recepimento della direttiva DAFI – consideri il mercato del GNL e del bioGNL nel suo complesso. E ciò anche per valorizzare al meglio le nuove infrastrutture di approvvigionamento – realizzate anche con i fondi del Piano nazionale complementare al PNRR – che hanno necessità di poter contare su volumi di consumo del prodotto in tutti gli impieghi e che crescano in maniera consistente, anche per contenere i costi generali e la corretta remunerazione degli investimenti.

**7. INTRODUZIONE DI MECCANISMI CERTI CHE PERMETTANO DI DESTINARE I PROVENTI DELLE ASTE ETS A MISURE DI DECARBONIZZAZIONE NEI SETTORI CHE LI GENERANO, STIMOLANDO L'UTILIZZO DI BIOGNL E GNL** (es. rinnovo delle flotte sia dell'autotrasporto che dell'armamento, conversione impianti industriali).

**8. CONTINUARE A SVILUPPARE LA DISPONIBILITÀ E LA PRODUZIONE DI BIOGNL**, garantendo la continuità dei sistemi incentivanti per la produzione del biometano, in linea con quanto fino ad ora fatto con i provvedimenti del 2018 e del 2022, prevedendo nuove forme di incentivazione che dovrebbero supportare la crescita della produzione di biometano una volta terminati i fondi stanziati dal PNRR.

**9. ASSICURARE IL RICONOSCIMENTO DELLE GARANZIE DI ORIGINE AI FINI ETS (SIA ETS1 CHE ETS2)**, anche per abilitare il pieno potenziale del meccanismo della «Virtual Liquefaction» e garantire certezze alla filiera circa la documentazione da utilizzare per valorizzare correttamente il prodotto di origine bio.

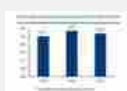
**10. GARANTIRE L'ADOZIONE OMOGENEA DELLE LINEE GUIDA PER IL BUNKERAGGIO DI GNL** – recentemente adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, insieme al Comando generale delle Capitanerie di porto ed al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco – da parte delle Capitanerie di Porto che devono adottare i propri Regolamenti portuali per procedere al rilascio delle autorizzazioni per il bunkeraggio GNL e bioGNL ship to ship. Per questo aspetto la nostra richiesta è di continuare nell'ottima attività di coordinamento e di indirizzo portata avanti dalle amministrazioni centrali e ciò anche per agevolare il rilascio delle autorizzazioni anche per le modalità di rifornimento truck to ship, sempre avendo come faro il pieno rispetto dei più alti livelli di sicurezza delle attività, ma con procedure standardizzate e veloci.

[www.assogasliquidi.it](http://www.assogasliquidi.it)

[www.bip-group.com/it](http://www.bip-group.com/it)

[www.federchimca.it](http://www.federchimca.it)

 Share
  Tweet
  Share
  Share
  Share



« **Precedente**

Bioeconomia in Europa –  
Research Department Intesa  
Sanpaolo

**Successivo** »

Scarichi inquinati e acque  
meteoriche

