



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 29 aprile al 5 maggio

Torino, 6 maggio 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Aise.it	29/04/2025	<i>Mobilita', innovazione e investimenti: conclusa la missione in Michigan di Regione Piemonte</i>	2
	Borsaitaliana.it	29/04/2025	<i>Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giu' del 20,9%</i>	4
	Teleborsa.it	29/04/2025	<i>Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giu' del 20,9%</i>	5
26	Il Sole 24 Ore	29/04/2025	<i>Tir, piano da 590 milioni per accelerare il rinnovo del parco circolante (M.Morino)</i>	6
19/20	Mobility Press Magazine	29/04/2025	<i>Il mercato auto europeo e' in recupero: a marzo +2,8% rispetto a marzo 2024. I dati ACEA</i>	7
XI	Bresciaoggi	29/04/2025	<i>Economia - Automotive e sfide: c'e' un Manifesto rivolto al futuro</i>	9
	Lastampa.it	29/04/2025	<i>Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giu' del 20,9%</i>	11
	Repubblica.it	29/04/2025	<i>Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giu' del 20,9%</i>	12
	Energiaoltre.it	29/04/2025	<i>Auto, Focus Italia Anfia: Calano import ed export componentistica, Germania primo partner</i>	13
	Rinnovabilierisparmio.it	30/04/2025	<i>Batterie: grande successo per E-Tech Europe e Battery Day</i>	14
	Vaicolbus.it	30/04/2025	<i>Karsan e-Jest, il minibus elettrico piu' venduto in Italia e in Europa</i>	16
4	MF - Milano Finanza	01/05/2025	<i>Automotive italiano, persi oltre 2 mila posti di lavoro (S.Valente)</i>	18
34/37	Costruire Stampi	01/05/2025	<i>COME L'EUROPA PUO' RIPRENDERE IL CONTROLLO DEL SETTORE AUTO?</i>	19
42/45	Costruire Stampi	01/05/2025	<i>2025: IL PRIMO BIMESTRE CHIUDE IN MANIERA NEGATIVA</i>	23
20/22	Electric Motor Engineering	01/05/2025	<i>The EV market is (slowly) gaining momentum</i>	27
20/22	Macchine Utensili	01/05/2025	<i>Meccanica News - IN PISTA PER GIOCO STUDIO e per scoprire nuove attitudini</i>	30
62/65	Professione Camionista	01/05/2025	<i>IL FERMO DEI CAMIONISTI COME LA DOBBIAMO VEDERE?</i>	33
22/24	Stampi	01/05/2025	<i>COME STA IL MERCATO EUROPEO DELL'AUTO</i>	37
	Ansa.it	02/05/2025	<i>Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%</i>	40
	Teleborsa.it	02/05/2025	<i>Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%</i>	42
	Borsaitaliana.it	02/05/2025	<i>Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%</i>	44
	Borsaitaliana.it	02/05/2025	<i>Auto: Anfia, avanti trend positivo, ma solo 12% immatricolato e' prodotto in Italia</i>	46
	Lastampa.it	02/05/2025	<i>Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%</i>	47
	Repubblica.it	02/05/2025	<i>Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%</i>	49

Mobilità, innovazione e investimenti: conclusa la missione in Michigan di Regione Piemonte

DETROIT\ aise\ - Mobilità, innovazione e investimenti. È stata questa la base della missione di Regione Piemonte nel Michigan, dove una folta delegazione ha tenuto 12 incontri. La missione si è svolta dal 22 al 25 aprile nell'area metropolitana di Detroit ed Ann Arbor e, come riportato dal Consolato d'Italia a Detroit, ha segnato un significativo passo in avanti nella cooperazione transatlantica, mettendo in luce l'ecosistema dell'innovazione italiano e rafforzando i legami industriali, accademici e istituzionali con il Michigan. Guidata dall'Assessore Regionale Andrea Tronzano, oltre alla Console d'Italia a Detroit, Allegra Baistrocchi, la delegazione includeva leader istituzionali, come Michela Favaro (Vicesindaco di Torino), Giulia Macron (Direttore della Promozione Internazionale della Regione Piemonte), Monica Mailander (Presidente di Vehicle Valley), Stefano Nigro (Direttore Generale CEIPIEMONTE) e Pasqualino Andrea Talaia (Direttore CAN Produzione Torino); autorità universitarie, come Stefano Geuna (Rettore dell'Università di Torino) e Gianmario Pellegrino (Vicerettore del Politecnico di Torino); e dirigenti di alcune delle più importanti organizzazioni industriali e del settore automotive del Piemonte, come Pierpaolo Antonioli (Presidente di Confindustria Piemonte e Amministratore Delegato di Dumarey Italia), Gianmarco Giorda (Direttore Generale di ANFIA, l'Associazione italiana di oltre 520 aziende nella filiera della produzione automotive), Fabrizio Mina (Amministratore Delegato di Italdesign USA) e Andrea Paviolo (Vicepresidente di MEC US, rappresentante dell'Associazione delle Piccole e Medie Imprese).

La delegazione ha partecipato a più di una dozzina di incontri di grande impatto con attori chiave nei settori della mobilità, della produzione e della tecnologia del Michigan. Il gruppo ha incontrato importanti aziende automobilistiche, tra cui General Motors, Stellantis, Toyota, Rivian, Mullen, Bosch, Mayco e molte altre, e ha partecipato attivamente al Vehicle & Transportation Technology Innovation Meeting (VTM) di Detroit, dove la Regione Piemonte ha presentato la sua visione strategica e le sue capacità. Al VTM, la delegazione piemontese ha presentato il suo Automotive Ecosystem, una moderna rete regionale che coniuga produzione, innovazione e formazione. Con 550 milioni di euro di esportazioni verso il Michigan nel 2024 direttamente dalla regione, il Piemonte è diventato un polo europeo leader per la componentistica nel settore automobilistico e meccanico. La presentazione ha offerto l'opportunità di invitare le aziende del Michigan a partecipare al VTM 2026 a Torino, il 24 e 25 marzo. Gli incontri con MEDC, MichAuto, MEMA e altre istituzioni regionali hanno approfondito la collaborazione bilaterale sulla mobilità futura, l'elettrificazione e lo sviluppo economico. La delegazione ha anche avuto l'onore di incontrare il Vicegovernatore Garlin Gilchrist II presso il NewLab Detroit, evidenziando gli obiettivi di innovazione condivisi tra Italia e Michigan. L'Assessore Regionale Tronzano ha espresso la sua soddisfazione per la missione in quanto il Piemonte "è stato raccontato per quello che è: un territorio industriale, concreto, competitivo, pronto a collaborare".

La missione si è conclusa con una tavola rotonda presso il Consolato d'Italia a Detroit con Michigan Defense, incentrata sul settore aerospaziale. L'incontro è stato seguito da una visita ad Ann Arbor, dove i delegati hanno visitato Ann Arbor SPARK, esplorato le opportunità di collaborazione con l'Università del Michigan e incontrato i responsabili dello sviluppo economico della città. "Questa delegazione riflette la forza e l'ambizione del rapporto tra Italia e Michigan - ha commentato la Console Allegra Baistrocchi -. Il Piemonte e il Michigan sono partner naturali nel plasmare il futuro della mobilità sostenibile, della produzione avanzata e della ricerca. Siamo orgogliosi dei significativi legami instaurati questa settimana e attendiamo con impazienza le concrete collaborazioni che ne seguiranno". (aise)

[Mobilita', innovazione e investimenti: conclusa la missione in Michigan di Regione Piemonte]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

ANFIA, GENNAIO 2025: IMPORTAZIONI DI AUTOVEICOLI IN CALO DEL 13,7%, ESPORTAZIONI GIÙ DEL 20,9%

teleborsa



(Teleborsa) - Nel **gennaio 2025** l'Italia ha registrato un calo significativo nel commercio estero di autoveicoli. L'import di veicoli nuovi è diminuito del **-13,7%** rispetto allo stesso mese del **2024**, con flessioni del **-13,2%** per le autovetture e del **-16,5%** per i veicoli industriali. Anche l'export segna un

forte rallentamento: **-20,9%** complessivo, con un crollo del **-52,8%** per i veicoli industriali e una contrazione più moderata del **-3,8%** per le autovetture. Il **saldo commerciale è negativo per circa 1,27 miliardi di euro** per le autovetture e per oltre 118 milioni per i veicoli industriali.

L'87,5% delle importazioni proviene da paesi europei, mentre le esportazioni verso l'Europa rappresentano il 54% del totale. Tra i mercati extra UE, gli Stati Uniti si confermano il principale sbocco (25,6%), seguiti da Giappone (6,1%) e Cina (2,8%).

Anche il settore della componentistica automotive registra una contrazione: **import in calo dell'1,6% ed export del 5,6%**. Il saldo rimane positivo (513,24 milioni di euro), sebbene inferiore rispetto ai 606,84 milioni del gennaio 2024. L'Europa domina sia per import (78,3%) che per export (80,2%). Tra le macroaree extraeuropee, l'Asia è la principale origine (16,5%) e il Nord America la principale destinazione (8,2%).

La Germania è il primo partner commerciale per l'Italia nel comparto componenti, coprendo il 23,5% delle importazioni e il 20,7% delle esportazioni. Seguono Cina e Francia per l'import, e Francia e Spagna per l'export.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 29-04-2025 11:39



Martedì 29 Aprile 2025, ore 12.05



teleborsa

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

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giù del 20,9%

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

Economia, Trasporti 29 aprile 2025 - 11.39



(Teleborsa) - Nel gennaio 2025 l'Italia ha registrato un calo significativo nel commercio estero di autoveicoli. L'import di veicoli nuovi è diminuito del -13,7% rispetto allo stesso mese del 2024, con flessioni del -13,2% per le autovetture e del -16,5% per i veicoli industriali. Anche l'export segna un forte rallentamento: -20,9% complessivo, con un crollo del -52,8% per i veicoli industriali e una contrazione più moderata del -3,8% per le autovetture. Il saldo commerciale è negativo per circa 1,27 miliardi di euro per le autovetture e per oltre 118 milioni per i veicoli industriali.

L'87,5% delle importazioni proviene da paesi europei, mentre le esportazioni verso l'Europa rappresentano il 54% del totale. Tra i mercati extra UE, gli Stati Uniti si confermano il principale sbocco (25,6%), seguiti da Giappone (6,1%) e Cina (2,8%).

Anche il settore della componentistica automotive registra una contrazione: import in calo dell'1,6% ed export del 5,6%. Il saldo rimane positivo (513,24 milioni di euro), sebbene inferiore rispetto ai 606,84 milioni del gennaio 2024. L'Europa domina sia per import (78,3%) che per export (80,2%). Tra le macroaree extraeuropee, l'Asia è la principale origine (16,5%) e il Nord America la principale destinazione (8,2%).

La Germania è il primo partner commerciale per l'Italia nel comparto componenti, coprendo il 23,5% delle importazioni e il 20,7% delle esportazioni. Seguono Cina e Francia per l'import, e Francia e Spagna per l'export.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Condividi

-
-
-
-

...

Argomenti trattati

Stati Uniti (77) · Germania (38) · Giappone (45) · Cina (101) · Spagna (41) · Francia (29)

Altre notizie

- ▶ UE, export agroalimentare record di 235 miliardi di euro nel 2024. Balzo verso USA
- ▶ USA, deficit commerciale febbraio scende a 122,7 miliardi di dollari
- ▶ Giappone, bilancia pagamenti passa in attivo a febbraio
- ▶ ANFIA a E-TECH EUROPE 2025: innovazione e giovani talenti per la mobilità elettrica
- ▶ Anfia a marzo in flessione autocarri (-11,9%) e autobus (-11,7%), bene i veicoli trainati (+7,9%)
- ▶ Automotive, mercato europeo in recupero a marzo: +2,8%

Seguici su Facebook

Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tir, piano da 590 milioni per accelerare il rinnovo del parco circolante

Il caso
Transizione ecologica

Marco Morino

Incentivi statali per gli investimenti nelle flotte di veicoli pesanti. Il Mit (ministero Infrastrutture e trasporti) annuncia di aver avviato le procedure col ministero dell'Economia (Mef) per l'istituzione del fondo per il rinnovo del parco veicolare, con una dotazione pluriennale dal 2027 pari a 590 milioni di euro per accompagnare la transizione ecologica e digitale del comparto, precedentemente escluso da altri programmi di finanziamento quali il Pnrr. La proposta è stata confermata dal ministro, Matteo Salvini, in un question time al Senato. Inoltre è in corso di valutazione, sempre da parte del governo, l'opportunità di introdurre un tax credit per l'acquisto di biocarburanti da parte delle imprese di autotrasporto.

Le associazioni della filiera (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae) auspicano «che la misura possa essere approvata in tempi brevi, così da dare un forte segnale di attenzione e programmazione pluriennale alle imprese». Il tema del rinnovo del parco circolante dei mezzi pesanti è molto sentito in Italia, alla luce delle normative europee, che impongono tagli drastici e progressivi alle emissioni inquinanti entro il 2040. Nel nostro Paese l'età media dei camion è tra le più elevate d'Europa (19,1 anni). Un terzo dei Tir appartiene a una classe ambientale inferiore alla Euro V e, nel 2024, il

96,8% delle nuove immatricolazioni ha premiato ancora il gasolio. L'autotrasporto italiano si batte per affermare il principio della pluralità tecnologica, mentre l'Europa punta tutto sui motori elettrici.

Secondo l'Italia, esistono già diverse tecnologie che possono determinare una decisiva svolta verde nel trasporto pesante, identificabili sotto il cappello dei Carbon neutral fuels ossia carburanti liquidi e gassosi (biocarburanti avanzati quali l'Hvo, biometano e bioGnl, recycled carbon fuel, e-fuel o carburanti sintetici) in grado di garantire un taglio delle emissioni di CO₂ mediamente del 65% e anche oltre.

Dice Matteo Cimenti, presidente di Assogasliquidi-Federchimica: «La misura, annunciata dal ministro Salvini, premierebbe le imprese italiane, che da oltre un decennio stanno investendo nelle infrastrutture della filiera del Gnl e ormai sempre più bioGnl. Si tratta effettivamente di una misura che può incidere molto sulla decarbonizzazione del trasporto stradale pesante, sul quale la Ue al momento sembra ancora ferma su posizioni incomprensibili, che negano il principio di neutralità tecnologica. Chiediamo che nella ripartizione delle risorse si prevedano premialità significative per l'acquisto di veicoli che utilizzano l'alimentazione alternativa a Gnl/bioGnl in grado di garantire effettivamente un'accelerazione della transizione: i mezzi alimentati a Gnl vantano, infatti, una tecnologia già pronta e avanzata, che non richiede alcuna riconversione dei veicoli nel passaggio al bioGnl».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'autotrasporto cambia pelle: meno padroncini, più società

25

DONA IL TUO 5X1000

La tua firma. Una vita.

197261907019581

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mobilità

Il mercato auto europeo è in recupero: a marzo +2,8% rispetto a marzo 2024. I dati ACEA

Secondo i dati diffusi la scorsa settimana da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a marzo le immatricolazioni di auto ammontano a 1.422.628 unità, il 2,8% in più rispetto a marzo 2024.

Nel primo trimestre del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 3.382.057 unità, in calo dello 0,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“Nel terzo mese dell'anno, il mercato europeo dell'auto risulta in recupero (+2,8%) in parte per via del confronto con un marzo 2024 i cui volumi, in calo del 2,8%, avevano risentito negativamente dell'impatto delle Festività pasquali – afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Nel mese, tre dei cinque major market (incluso UK) riportano un segno positivo, a partire dalla Spagna, che chiude a +23,2%, seguita dal Regno Unito, a +12,4%, e dall'Italia (+6,3%). In flessione, invece, la Germania, a -3,9%, e la Francia, in contrazione a doppia cifra (-14,5%).

Se da un lato continuiamo a guardare con preoccupazione ai dazi imposti dal governo statunitense all'importazione di autoveicoli e componenti dall'UE, sperando che la via del dialogo possa scongiurare l'escalation di una guerra commerciale, destinata, tra l'altro, a far aumentare notevolmente i prezzi di vendita delle vetture, dall'altro attendiamo che l'UE riveda e integri il suo piano d'azione per l'automotive.

Non si tratta soltanto di accelerare il raggiungimento di un accordo tra Parlamento europeo e Consiglio sulla proposta di modifica al regolamento sulle emissioni di CO2 di auto e veicoli commerciali leggeri, per calcolare su tre anni (2025-2027), anziché uno, la conformità ai target di emissioni scattati nel 2025 sulle vendite dei nuovi veicoli. Se questo è importante per garantire prevedibilità e certezza agli operatori dell'industria automotive, è parallelamente necessaria una revisione più profonda del piano, che ripristini il principio di neutralità tecnologica alla base di un rinnovato approccio alla decarbonizzazione della mobilità; che preveda di modificare il regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli industriali – i cui produttori sono in egual modo passibili di multe di non-compliance; che ponga in essere misure concrete

per la salvaguardia della competitività delle imprese e un piano almeno decennale di rinnovo del parco circolante auto, primo fattore su cui intervenire per l'abbattimento dell'attuale livello di emissioni”.

Nell'area UE+EFTA+UK, dal punto di vista delle alimentazioni, a marzo 2025 le immatricolazioni di modelli elettrificati registrano le seguenti quote di mercato: 25,5% per le ricaricabili (di cui il 17,1% elettriche, in crescita del 23,6% nel mese, e 8,4% PHEV, in rialzo del 19,5%) e 37,1% per le ibride tradizionali. Queste ultime risultano in aumento del 24,5%. Nel complesso, sono state immatricolate 889.402 vetture ibride ed elettriche, che rappresentano insieme il 62,6% del mercato. Se consideriamo i soli 5 major market (incluso UK), le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 243.203 unità a marzo, in aumento del 27,1% e con una quota del 23,1%.

Le vetture alimentate a benzina calano del 20,1% nel mese e hanno una quota (27,7%) inferiore di 8 punti percentuali rispetto a 12 mesi fa, mentre le diesel, in calo del 24,2% e a quota 7,4%, perdono il 2,7% di market share rispetto a marzo 2024. Infine, le auto a gas naturale, NGV e tutte le altre alimentazioni si attestano al 2,4% (immatricolazioni a +8,2%).

In Italia, i volumi totalizzati a marzo 2025 si attestano a 172.303 unità (+6,3%). Nei primi tre mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 444.052 unità, con un calo dell'1,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono marzo in calo del 9,4%, con una quota di mercato del 26,7%. In flessione anche le autovetture diesel (-25,8% su marzo 2024), con una market share del 10,5%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 15,8% (26,6% di quota), mentre continua il trend negativo delle auto diesel (-34,2% e 10,0% di quota nel periodo).

Le autovetture elettrificate rappresentano il 55% del mercato di marzo, mentre, nel cumulato hanno una quota del 54,1%, con volumi in aumento sia nel mese (+28,4%) che nel cumulato (+20,2%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 23,8% nel mese, con una quota di mercato del 45,2%, mentre, nel cumula-

to, risultano in crescita del 15,3%, con una market share del 44,7%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) incrementano del 55% nel mese (quota di mercato: 9,9%) e del 51,1% nel cumulato (con una market share al 9,4%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5,4% e aumentano del 74,8% nel mese. Aumentano anche le ibride plug-in: +36,1%, con il 4,4% di quota del mercato del mese. Nel cumulato trimestrale, sia le BEV

le PHEV risultano in aumento, rispettivamente +72,5% (market share: 5,2%) e +31% (Market share: 4,2%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 7,7% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (+4,3% su marzo 2024). Nel cumulato trimestrale del 2025, le autovetture Gpl risultano in calo del 3,7% (market share: 9,2%), mentre, considerando la totalità delle alimentate a gas, il calo è del 5,5%.

RED

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Weekend 04 - 05 Febbraio 2025

Mobilità
Il mercato auto europeo è in recupero: a marzo +2,8% rispetto a marzo 2024 IANA/ACCA

Il mercato europeo dell'automobile è in recupero: a marzo 2025 le immatricolazioni sono aumentate del 2,8% rispetto a marzo 2024. Il mercato europeo dell'automobile è in recupero: a marzo 2025 le immatricolazioni sono aumentate del 2,8% rispetto a marzo 2024. Il mercato europeo dell'automobile è in recupero: a marzo 2025 le immatricolazioni sono aumentate del 2,8% rispetto a marzo 2024.

Weekend 04 - 05 Febbraio 2025

Primo trimestre positivo per gli aereoporti con +8% di passeggeri. Stabile il cargo

Il primo trimestre 2025 è stato positivo per gli aereoporti italiani. I passeggeri sono aumentati dell'8% rispetto al primo trimestre 2024. Il cargo è rimasto stabile.

ABBONATI A FERPRESS
LA SPUNTA QUOTIDIANA DEI TRASPORTI
CONFERME PER IL 2025
Mensile con molti report e servizi
in un'edizione di pagine 392.146601

089849

L'iniziativa - Presentato nella sede del Parlamento Ue

Automotive e sfide: c'è un Manifesto rivolto al futuro

» I carburanti rinnovabili come strada da percorrere per coniugare transizione ambientale e salvaguardia del settore automotive. La Regione Lombardia prosegue nella battaglia a tutela del comparto automobilistico e della filiera della componentistica, delle imprese e dei posti di lavoro, spingendo sulle alternative ambientalmente sostenibili oltre al motore elettrico. Lo fa promuovendo il nuovo «Manifesto Carburanti Rinnovabili per le filiere produttive della mobilità in Lombardia» sottoscritto dai principali stakeholder e associazioni di categoria e presentato a Bruxelles, nella sede del Parlamento europeo, dall'assessore regionale allo Sviluppo economico e presidente dell'Automotive Regions Alliance (ARA), Guido Guidesi.

L'obiettivo

Si tratta di un forte documento politico e scientifico a sostegno della neutralità tecnologica, ovvero della necessità di esplorare tutte le possibilità offerte dalla scienza per sviluppare e diffondere una pluralità di trazioni a basse emissioni, oltre all'elettrico, affinché l'industria lombarda ed europea in generale, basata sul motore endotermico, possa restare competitiva sullo scenario mondiale. Solo in Lombardia

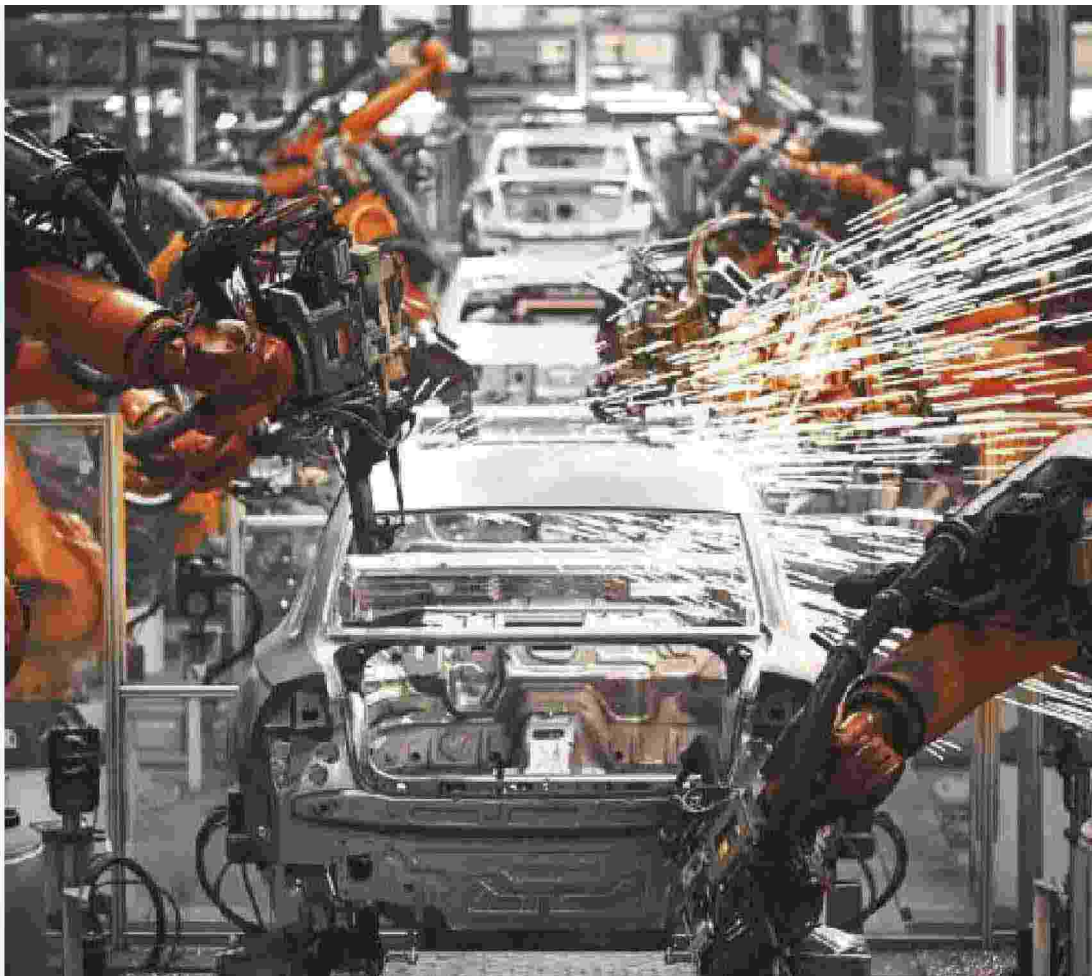
il comparto automotive vale oltre 30.000 aziende e 100.000 lavoratori, con un fatturato complessivo di 40 miliardi di euro. Numeri che testimoniano la leadership lombarda e legittimano la conseguente azione della Regione, da anni in campo per tessere alleanze e dare vigore a una vera e propria 'lobby istituzionale' che sia in grado di interloquire con Bruxelles e dunque orientare le decisioni della Commissione e del Parlamento europeo. La crisi dell'automotive continentale sta portando al rischio chiusura per diversi stabilimenti della filiera della componentistica: in Italia il numero delle vetture prodotte nel 2024 è stato inferiore del 20%, con punte del 30% per i componentisti, rispetto al 2019, e le prospettive per il 2025 si mantengono negative.

Sollecitazioni e proposte

«L'Ue - ha evidenziato Guidesi - deve correggere i gravi errori che hanno avvantaggiato soprattutto i competitori cinesi. Una situazione paradossale che, senza correttivi, causerebbe il più grande suicidio economico della storia: basta considerare che attualmente il 75% della produzione potenziale in Europa è di fatto fermo. Le aperture annunciate da Ursula Von der

Leyen nelle scorse settimane deve subito trasformarsi in correttivi concreti. Occorre che l'Ue lasci libertà di azione rispetto alle modalità con cui raggiungere gli obiettivi ambientali: puntare sui carburanti rinnovabili significa perseguire una transizione ecologica di buon senso e in grado di coniugare il raggiungimento degli obiettivi ambientali con la tutela del comparto».

Tra le proposte contenute nel Manifesto, si possono ricordare quella di riconoscere il contributo dei biocarburanti nel processo di decarbonizzazione dei trasporti, dare pari dignità e sostegno a tutte le trazioni, rivedere l'applicazione delle sanzioni ai produttori di veicoli rispetto ai target di emissioni; ed ancora, introdurre un fattore di correzione del carbonio che consenta di contabilizzare i risparmi emissivi dei veicoli che utilizzano carburanti rinnovabili, implementare una strategia energetica europea che riduca i costi e incrementi la disponibilità di energia rinnovabile, valutare con oggettività le ricadute economico-sociali sulle imprese, sulle persone e sui territori dell'attuale quadro regolatorio affinché si considerino con realismo le tempistiche di adattamento dell'intera industria.



La Regione Lombardia in prima fila nella sfida a difesa del comparto automotive

**La sinergia
Pressing condiviso dai componenti
del Tavolo Carburanti lombardo**

Il Manifesto è stato firmato dai componenti del Tavolo Carburanti lombardo che per la prima volta l'assessore Guidesi ha convocato a Bruxelles, ovvero: Cluster Lombardo Mobilità, Cluster Aerospazio Lombardia, Cluster nazionale Trasporti, ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, Confindustria Lombardia, Confindustria Energia, ENI, UNEM - Unione Energie per la Mobilità, Assopetroli-Assoenergia, Federchimica-Assogasliquidi, Fedemetano, Assogasmetano, Federmotorizzazione, Federazione italiana gestione impianti stradali carburanti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

MENU

CERCA

IL
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

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

TELEBORSA

 Pubblicato il 29/04/2025
 Ultima modifica il 29/04/2025 alle ore 11:39

cerca un titolo



Nel gennaio 2025 l'Italia ha registrato un calo significativo nel commercio estero di autoveicoli. L'import di veicoli nuovi è diminuito del **-13,7%** rispetto allo stesso mese del 2024, con flessioni del -13,2% per le autovetture e del -16,5% per i veicoli industriali.

Anche l'export segna un forte rallentamento: -20,9% complessivo, con un crollo del -52,8% per i veicoli industriali e una contrazione più moderata del -3,8% per le autovetture. Il **saldo commerciale è negativo per circa 1,27 miliardi di euro** per le autovetture e per oltre 118 milioni per i veicoli industriali.

L'87,5% delle importazioni proviene da paesi europei, mentre le esportazioni verso l'Europa rappresentano il 54% del totale. Tra i mercati extra UE, gli Stati Uniti si confermano il principale sbocco (25,6%), seguiti da Giappone (6,1%) e Cina (2,8%).

Anche il settore della componentistica automotive registra una contrazione: **import in calo dell'1,6% ed export del 5,6%**. Il saldo rimane positivo (513,24 milioni di euro), sebbene inferiore rispetto ai 606,84 milioni del gennaio 2024. L'Europa domina sia per import (78,3%) che per export (80,2%). Tra le macroaree extraeuropee, l'Asia è la principale origine (16,5%) e il Nord America la principale destinazione (8,2%).

La Germania è il primo partner commerciale per l'Italia nel comparto componenti, coprendo il 23,5% delle importazioni e il 20,7% delle esportazioni. Seguono Cina e Francia per l'import, e Francia e Spagna per l'export.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

LA STAMPA

LEGGI ANCHE

19/03/2025



Auto, Anfia: nel 2024, cresce l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia (+0,5%)

28/02/2025

USA, scorte ingrosso salgono più delle attese a gennaio

14/03/2025

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

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

29/04/2025

Comer, Assemblea approva dividendo pari a 0,8 euro per azione

29/04/2025

Borsa elettrica, prezzo medio acquisto scende a 88,95 euro/MWh

29/04/2025

Zona Euro, fiducia economia peggiora ad aprile

29/04/2025

Cembre, fatturato in crescita del 2,3% nel primo trimestre

Anfia, Gennaio 2025: importazioni di autoveicoli in calo del 13,7%, esportazioni giu' del 20,9%

(Teleborsa) - Nel gennaio 2025 l'Italia ha registrato un calo significativo nel commercio estero di autoveicoli. L'import di veicoli nuovi è diminuito del -13,7% rispetto allo stesso mese del 2024, con flessioni del -13,2% per le autovetture e del -16,5% per i veicoli industriali. Anche l'export segna un forte rallentamento: -20,9% complessivo, con un crollo del -52,8% per i veicoli industriali e una contrazione più moderata del -3,8% per le autovetture. Il saldo commerciale è negativo per circa 1,27 miliardi di euro per le autovetture e per oltre 118 milioni per i veicoli industriali. L'



'87,5% delle importazioni proviene da paesi europei, mentre le esportazioni verso l'Europa rappresentano il 54% del totale. Tra i mercati extra UE, gli Stati Uniti si confermano il principale sbocco (25,6%), seguiti da Giappone (6,1%) e Cina (2,8%). Anche il settore della componentistica automotive registra una contrazione: import in calo dell'1,6% ed export del 5,6%. Il saldo rimane positivo (513,24 milioni di euro), sebbene inferiore rispetto ai 606,84 milioni del gennaio 2024. L'Europa domina sia per import (78,3%) che per export (80,2%). Tra le macroaree extraeuropee, l'Asia è la principale origine (16,5%) e il Nord America la principale destinazione (8,2%). La Germania è il primo partner commerciale per l'Italia nel comparto componenti, coprendo il 23,5% delle importazioni e il 20,7% delle esportazioni. Seguono Cina e Francia per l'import, e Francia e Spagna per l'export. (Foto: @pixel7propix on Unsplash) Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.

TRENDS → [ENERGIA](#) · [PETROLIO](#) · [CLIMA](#) · [RUSSIA](#) · [EUROPA](#)

[Newsletter](#)

[Podcast](#)



SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● **live** [revisione](#) **09:43** [Energia, 3 grandi fondi in corsa per Plenitude \(2\)](#) **09:41** [Energia, 3 grandi](#) [Espandi](#) [Accesso Agenzia Stampa](#)

HOME » [Auto](#), [Focus Italia](#) [Anfia](#): Calano import ed export componentistica, Germania primo partner

Auto, Focus Italia **Anfia**: Calano import ed export componentistica, Germania primo partner

29 Aprile 2025 di [\(set\)](#)



Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo. Altrimenti effettua il login:

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia



- 10:23 [Auto, Focus Italia Anfia: Calano import ed export componentistica, Germania primo partner](#)
- 10:16 [Blackout, cosa dovremmo imparare \(2\)](#)
- 10:14 [Maire annuncia aggiudicazioni per un valore complessivo di circa 900 milioni](#)
- 10:13 [Blackout, cosa dovremmo imparare](#)
- 10:04 [Pnrr, difficoltà del Governo sulla revisione \(2\)](#)
- 10:02 [Pnrr, difficoltà del Governo sulla revisione](#)
- 09:43 [Energia, 3 grandi fondi in corsa per Plenitude \(2\)](#)
- 09:41 [Energia, 3 grandi fondi in corsa per Plenitude](#)
- 09:33 [Energia, Jørgensen \(Ue\): "Più rinnovabili e GNL Usa per indipendenza"](#)
- 09:28 [Blackout, Tabarelli \(Nomisma\): "Se colpa di rinnovabili devono essere più stabili" \(2\)](#)
- 09:25 [Blackout, Tabarelli \(Nomisma\): "Se colpa di rinnovabili devono essere più stabili"](#)
- 09:11 [Energia, Gme: Italian Gas Index in ribasso a 33,70 €/MWh](#)

234 7.653

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Rinnovabili & Risparmio

HOME ENERGIE RINNOVABILI ▾ EFFICIENZA & RISPARMIO ▾ CLIMATIZZAZIONE ▾ TECNOLOGIA ACCUMULO ▾ SMART CITY ▾ MERCATO ▾

CERCA ...

HOME > ACCUMULO > CASE STUDY > Batterie: grande successo per E-Tech Europe e Battery Day

Batterie: grande successo per E-Tech Europe e Battery Day

A E-TECH EUROPE E BATTERY DAY HANNO PARTECIPATO OLTRE 150 OPERATORI DEL SETTORE E SONO INTERVENUTI NUMEROSI PROFESSIONISTI DEL SETTORE DELLE BATTERIE.

30/04/2025 Nicola Martello



Grande successo per **"E-Tech Europe 2025"**, quarta edizione della fiera internazionale sull'**industria per la produzione di batterie e veicoli elettrici**, che si è svolta a **BolognaFiere**. Le due giornate della manifestazione hanno visto un notevole afflusso di professionisti e operatori del settore, che hanno avuto la possibilità di visitare gli stand di oltre 150 espositori, provenienti dall'Italia e da altri 13 Paesi (Francia, Germania, Belgio, Austria, Svizzera, Regno Unito, Irlanda, Lituania, Israele, India, Stati Uniti, Cina e Singapore). Tra le anteprime presentate durante la fiera, **Bosch Engineering** ha esposto la nuovissima **"Stradal-E"**, versione elettrica dell'auto sportiva **"Stradale"** di **Dallara**. Grande interesse anche per il programma di 14 conferenze e 2 workshop, che hanno visto oltre 100 relatori di alto livello affrontare tematiche come **l'elettrificazione dei veicoli pesanti, lo sviluppo e il riciclo delle batterie, la nuova componentistica per l'automotive e le prospettive delle auto a guida autonoma**.

Automotive Glass Forum

"E-Tech Europe 2025" ha ospitato la terza edizione di **"Automotive Glass Forum"**, un confronto tra esperti sulle più recenti tecnologie per il vetro automobilistico, promosso da **GlassOnline e Glass-Technology International**. Presenti per la prima volta nell'area espositiva le collettive di

imprese e start-up organizzate da **Motor Valley Accelerator** e dall'**Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)**, che ha anche ospitato 7 team di "Formula SAE", la competizione universitaria internazionale di design ingegneristico automobilistico. Consegnata anche la prima edizione del "**Premio Scrosati**", promosso da **ENEA**: il riconoscimento è andato a **Elisa Emanuele**, dottoranda del Politecnico di Milano per il suo progetto di ricerca su "**Beyond the surface: 3D-x-ray imaging for next generation battery diagnostics**". Notevole interesse anche per le 5 aree tematiche di approfondimento: "**Carbon Tech**" sulle tecnologie del carbonio e dei materiali compositi; "**Re-Battery**" sul **riciclo delle batterie**; "**Invex**" sui veicoli e i macchinari elettrici industriali; "**Auto Recyclers**" sull'industria del riciclo degli autoveicoli; e "**Interiors**" su tecnologia e materiali per gli interni nell'automotive. Si è svolto anche "**Fortronic Electronics Forum 2025**", l'evento di riferimento in Italia sull'elettronica di potenza, organizzato dall'**Associazione Distretti Elettronica Italia (ASSODEL)**.

Battery Day 2025

Nella giornata precedente a "E-Tech Europe", grande interesse anche per "**Battery Day 2025**", la prima conferenza sull'industria delle batterie in Italia, organizzata da **A151** in collaborazione con il portale **Battery Industry**. Questo incontro ha visto la presenza di oltre 150 operatori del settore e gli interventi circa 25 ricercatori, manager e professionisti, che hanno fatto il punto sulle sfide del mercato nazionale delle batterie elettriche, alle prese con le esigenze della transizione energetica e con la forte concorrenza asiatica.

Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy

Il governo è in prima linea in Europa per disegnare una politica industriale che favorisca una transizione green non ideologica, sostenibile in grado di contemperare esigenze ambientali, competitività e impatto sociale. Adesso servono risorse comuni e un impegno concreto per riprendere la leadership tecnologica mondiale e garantire una vera autonomia strategica, a partire dalle batterie.

Marco Pinetti, direttore di E-Tech Europe e Battery Day

Siamo molto soddisfatti dei risultati di E-Tech Europe e anche del successo della prima edizione di Battery Day. Questo doppio evento ha rappresentato anche quest'anno un'occasione imperdibile di business, di networking e di formazione per tutti gli operatori impegnati a vario titolo nella transizione energetica e nelle tecnologie innovative per la produzione di batterie e veicoli elettrici. A breve partiremo con l'organizzazione della prossima edizione di E.-Tech Europe, che si svolgerà nei giorni 22 e 23 aprile 2026 insieme a Battery Day. Nel frattempo, l'8 e il 9 ottobre si svolgeranno a BolognaFiere altri tre nostri importanti appuntamenti nel settore della mobilità: E-Charge, l'unica fiera in Europa dedicata esclusivamente alla filiera delle colonnine e delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici, Traffic, il nuovo salone italiano dedicato a mobilità urbana, traffic management e infrastrutture, e Megawatt Day, la prima conferenza italiana sui sistemi di ricarica HP, MCS e BESS.

Related Posts:

<p>Produzione di batterie su larga scala con Honeywell</p>	<p>Utility Day: per parlare di AI, customer loyalty, sinergie</p>	<p>Utility Day e il mercato libero dell'energia</p>
<p>Plastica: da materiale di scarto a opportunità industriale</p>	<p>IKN Italy Utility Day, la decima edizione è alle porte</p>	<p>Accumulo residenziale: batterie e piani per l'autoconsumo</p>

CAMPAGNA ANAV SULLE AUTOLINEE A MEDIA E LUNGA PERCORRENZA



- ANAV
- AUTOSTAZIONI
- BUS&CINEMA
- BUSVALORE
- EUROPA
- ITALIA
- MONDO
- SICUREZZA
- VEICOLI

KARSAN E-JEST, IL MINIBUS ELETTRICO PIÙ VENDUTO IN ITALIA E IN EUROPA

Redazione | 30 Aprile 2025 | Italia | Nessun commento

Condividi



Sapete quanti minibus elettrici sono stati immatricolati nel corso del 2024 in Italia? No? Nessun problema, ve lo diciamo noi: 150, secondo i dati di [Anfia](#). Bene, di questi, 36 (il 24 per cento del totale) erano e-Jest targati Karsan, di cui KMobility è dealer per il mercato tricolore.

Non solo: per il quinto anno consecutivo, il corto a batteria del costruttore turco è il modello più venduto nel segmento dei piccoli in Europa, con un market share del 37 per cento.

La casa, peraltro, ha da poco festeggiato il traguardo dei 10mila Jest prodotti, tutti realizzati nello stabilimento di Hasanağa, a Bursa; la produzione del modello è iniziata nel 2013, mentre quella della versione "alla spina" è partita nel 2018.

Andiamo ora alla scoperta dei sei metri (scarsi) dell'e-Jest, arrivato alle nostre coordinate geografiche per la prima volta nel settembre 2022 (per Gianolini Servizi&Trasporti) e capace, in così poco tempo, di mangiarsi la fetta più grande del relativo mercato, soprattutto grazie alle numerose consegne per Autolinee Toscane.

L'e-Jest di Karsan, nel dettaglio (H2)

Misure e capacità passeggeri (H3)

Iniziamo il racconto dalle dimensioni, ridotte: l'e-Jest, infatti, sfiora i 6 metri di lunghezza,

DAIMLER TRUCK

Daimler Buses

CAMOS | PRIMATECH

ADVANCED VEHICLE SOLUTIONS



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

fermandosi a 5.845 millimetri, che lo rendono un mezzo assai adatto per muoversi agilmente nel traffico e nei centri storici, sposando l'attuale tendenza della mobilità urbana per il trasporto persone che si sta spostando verso veicoli compatti. La larghezza, invece, è di 2.085 mm (escluso l'ingombro degli specchietti o delle mirrocam), mentre l'altezza è di 2.850 mm (incluso il vano dell'aria condizionata). L'altezza interna? 2.185 mm massimo; il passo, invece, è di 3.750 mm, e gli sbalzi sono di 1.200 mm all'anteriore e di 895 mm al posteriore. Venendo dunque alla capacità di carico passeggeri, l'e-Jest può portare fino a 22 persone, con diverse configurazioni di sedili, compresi gli strapuntini e un'area per le sedie a rotelle (prevista la rampa manuale per carrozzine per favorirne la salita e la discesa).

Motore, batterie e autonomia (H3)

Venendo al cuore dell'e-Jest, il minibus è equipaggiato con un motore elettrico firmato Bmw da 135 kW (pari a 184 cavalli) di potenza massima e coppia massima di 290 Nm, orchestrato a trasmissione automatica, per una velocità massima di 70 km/h. Le batterie, anch'esse fornite da Bmw, hanno una capacità di 88 kWh, pari a un'autonomia massima di 210 km. La ricarica può avvenire sia in AC (22 kW) in quattro ore, sia in DC (80 kW), permettendo un "rifornimento" rapido in circa 65 minuti.

Sicurezza, tecnologia e comfort (H3)

A livello di sistemi tecnologici, per la sicurezza e il comfort alla guida - e per i passeggeri - il corto a batteria di casa Karsan offre un'esperienza di viaggio tanto sicura quanto confortevole grazie ai numerosi sistemi di sicurezza attiva e passiva: su tutti, Electronic Stability Program, Anti-Lock Braking System, Drag Torque Control, Hill Start Aid, Electronic Brakeforce Distribution, Traction Control System e Brake Assit System. Lato sospensioni, sono indipendenti su tutte e quattro le ruote. Tra le dotazioni principali, poi, spiccano un cruscotto digitale da 10 pollici, touchscreen multimediale, aria condizionata per conducente e passeggeri, porte Usb e predisposizione per il Wi-Fi.



Seguici su Anav.it e VaiColBus.it
 Scarica la nostra app per [Android](#) o [Ios](#)



INDCAR



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Automotive italiano, persi oltre 2 mila posti di lavoro

di Silvia Valente

Oltre 2 mila italiani impiegati nel comparto dell'automotive hanno perso il loro posto di lavoro negli ultimi 5 anni. E quanto calcola il rapporto curato dal Centro Studi di Fiom-Cgil.

Dietro la complessa crisi dell'industria automotive italiana ed europea ci sono soprattutto la concorrenza dei produttori cinesi, l'impennata dei costi energetici, il calo della domanda nonché l'imposizione di una transizione verso veicoli a motore elettrico in tempi brevi, oggi parzialmente sconfessata.

Nel 2024 sono state infatti prodotte in Italia circa 310 mila autovetture, il 42,8% in meno rispetto al 2023, e 591 mila autoveicoli (-32,3%), secondo i dati preliminari dell'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). L'istantanea dell'Istat mostra come la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme abbia registrato un calo del 22,7% nel 2024. Si è aggiunta poi più recentemente l'incognita dazi che, nell'imprevedibilità delle decisioni di Donald Trump, arriverebbero a impattare per 3,6 miliardi di dollari sulle esportazioni italiane di veicoli e per altri 2,7 miliardi sulla componentistica. Sempre stando alle stime della Fiom-Cgil.

Già intanto si vedono però gli effetti della crisi

si del settore automotive sull'occupazione: negli ultimi 5 anni sono stati persi 2.127 posti di lavoro. Laddove per giunta, aggiunge il rapporto Fiom-Cgil, il totale dei lavoratori coinvolti in situazioni di crisi (cioè dichiarati esuberanti e/o in ammortizzatori sociali) sono 5.845, pari al 59,1% degli addetti attuali. Tra le aziende ora in maggiori difficoltà si segnalano Dana, Qf - ex Gkn, Hiab, Lear Corporation Italia, Metasystem, Speedline, Tecnologie Diesel (meglio nota come la Bosch Bari), Baomarc Automotive Solutions, Denso Manufacturing Italia, Marelli Europe, Menarini (ex Industria Italiana Autobus), Termini Imerese (ex Blutech) e Trasnova.

Numeri importanti soprattutto se si guarda al complessivo impatto delle crisi aziendali - che hanno riguardato veicoli e altri mezzi di trasporto, siderurgia, elettrodomestici, energia, tlc/ict/elettronica - sui lavoratori italiani: negli ultimi cinque anni il numero di posti di lavoro persi sono stati 13.571. E il numero di addetti attualmente coinvolti in situazioni di crisi è pari a 19.364, il 49,2% degli addetti attualmente in forza a tali aziende. Quindi il 15% dei lavoratori che hanno perso il loro posto di lavoro negli ultimi 5 anni apparteneva al settore automotive, che conta inoltre il 31% del totale dei lavoratori coinvolti in situazioni di crisi a livello nazionale. (riproduzione riservata)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

SPECIALE AUTOMOTIVE SP



COME L'EUROPA PUÒ RIPRENDERE IL CONTROLLO DEL

SETTORE AUTO?

Speciale Automotive

ALLIANZ TRADE HA PRESENTATO UNO STUDIO SULL'AUTOMOTIVE CHE INCLUDE DATI E PROSPETTIVE.

UNA ROADMAP PER RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ EUROPEA.

di *Adriano Moriconi*

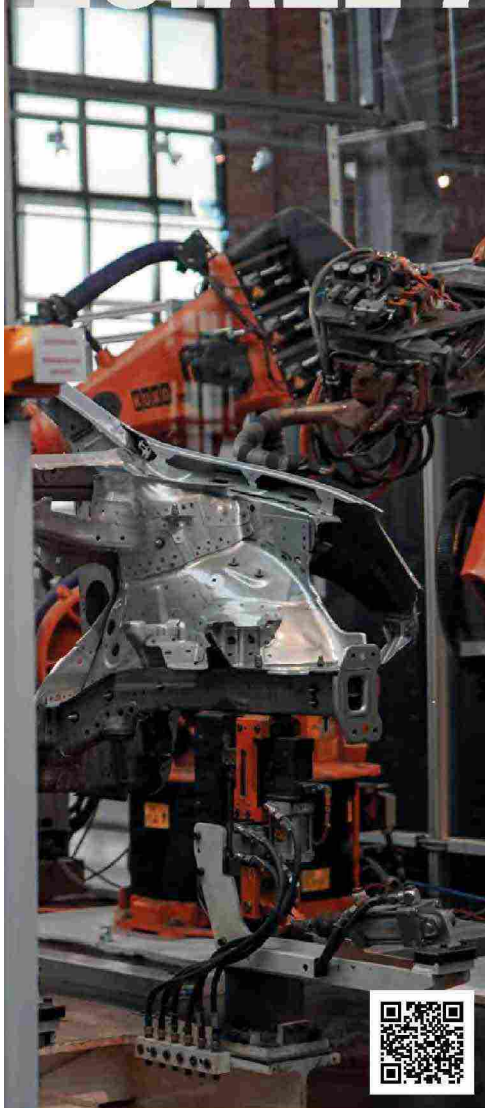
7
TEMPO DI LETTURA:
minuti

34 maggio 2025 Costruire Stampi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

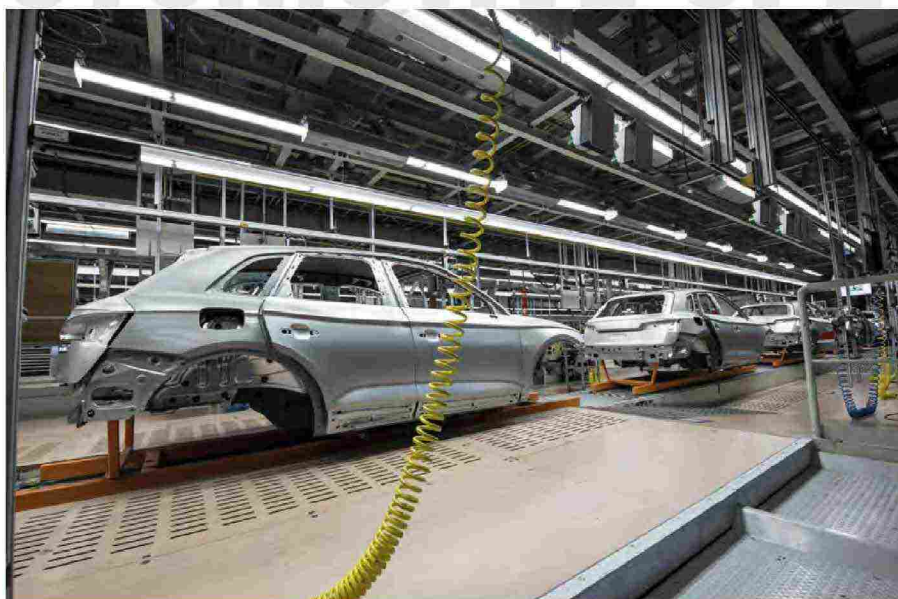
089849

SPECIALE AUTOMOTIVE SPECIALE



Alianz Trade ha pubblicato recentemente un'analisi approfondita sullo stato attuale dell'industria automobilistica globale e sulle sfide che l'Europa dovrà affrontare per riconquistare la sua posizione di leadership nel mercato. Prima un approfondimento sulla situazione italiana. Il settore automotive, di fondamentale importanza per il nostro Paese - solo la componentistica vale oltre 60 miliardi di euro - similmente ad altri grandi produttori (come la Germania e la Francia) ha subito un duro colpo.

PubliTec



Il 2024 ha rappresentato un duro banco di prova per l'industria automobilistica globale.

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

Il 2025 si prospetta altrettanto impegnativo, con il mese di gennaio che ha già visto un calo delle immatricolazioni del 5,9% rispetto allo stesso mese nel 2024.

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

del 2025 indicano un lieve miglioramento, con un aumento stimato dello 0,8%. Tuttavia, il raggiungimento di questo obiettivo è minacciato da diversi rischi, in particolare dai dazi statunitensi, che potrebbero modificare le rotte commerciali.

Ciò potrebbe tradursi in una riduzione dell'export italiano verso gli Stati Uniti e in una maggiore aggressività commerciale di alcuni paesi, come la Cina, verso l'Unione Europea".

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

Costruire Stampi maggio 2025 **35**

Speciale Automotive / COME L'EUROPA PUÒ RIPRENDERE IL CONTROLLO DEL SETTORE AUTO?



Vendite globali di auto per area geografica (milioni di unità).
Fonte: Wards, Allianz Research



Vendite di veicoli elettrici a batteria e ibridi plug-in (milioni di unità).
Fonte: Rho Motion, Allianz Research

MERCATO GLOBALE IN STALLO

Il 2024 ha rappresentato un duro banco di prova per l'industria automobilistica globale. Dopo una crescita del +10% nel 2023, le immatricolazioni di veicoli hanno registrato un modesto +1,7% nel 2024, con una previsione di crescita globale di circa +2% per il 2025. Tuttavia, l'Europa rischia di restare indietro (+1,5%) rispetto alla Cina (+4%) e agli Stati Uniti (+2,5%), anche a causa del protezionismo, in particolare in Germania. L'adozione dei veicoli elettrici (EV) sta trainando il mercato cinese, con vendite in crescita del +40% nel 2024 e un netto calo delle vendite di veicoli con motore a combustione interna (-17%). In Europa,

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

ANCHE L'INDUSTRIA TEDESCA IN CRISI

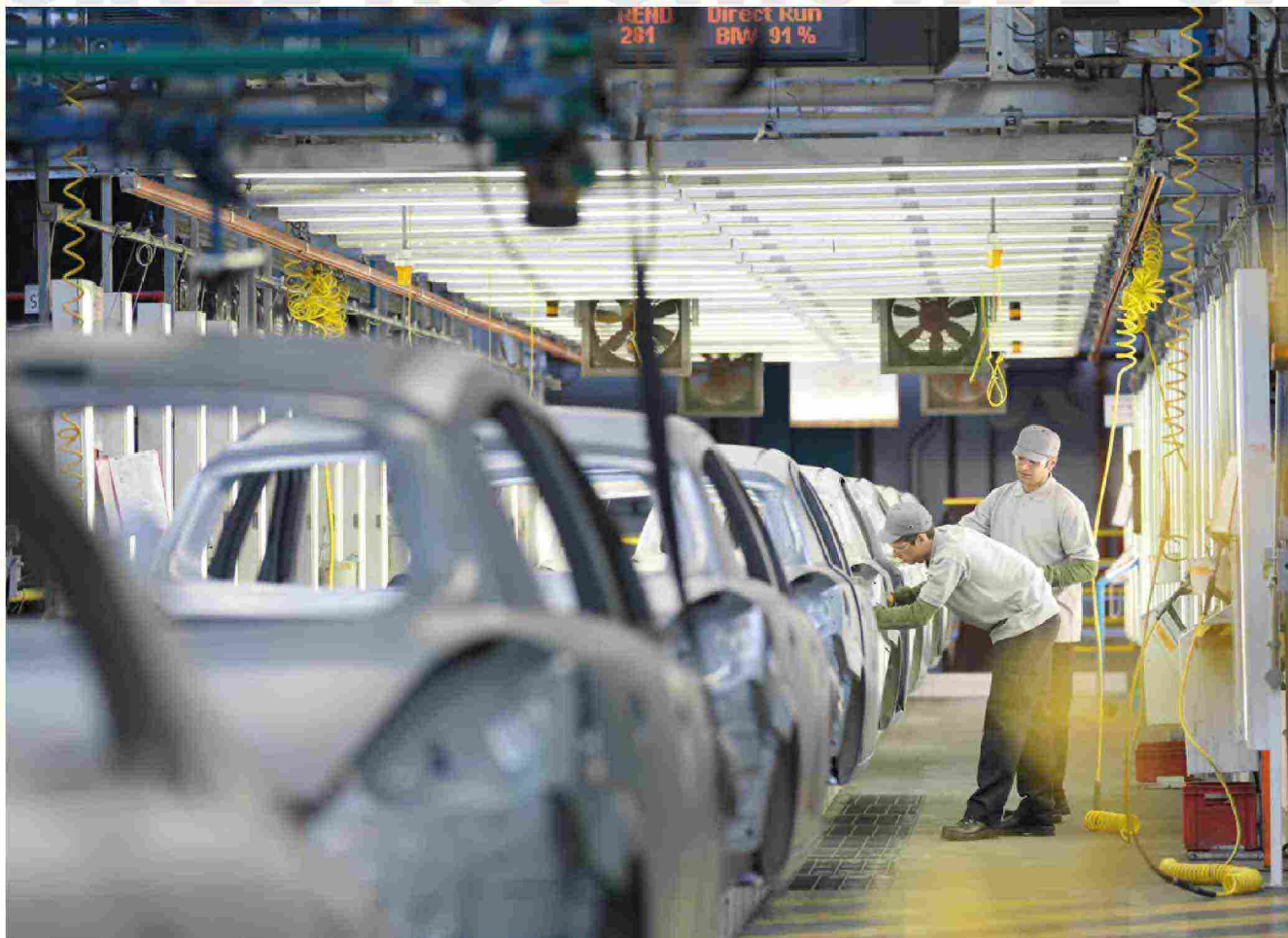
All'interno di un contesto estremamente instabile c'è poi il caso della Germania, colonna portante del settore automobilistico europeo, che sta affrontando una grave crisi di sovrapproduzione e margini in calo. La domanda di veicoli tradizionali è in diminuzione ma la produzione resta

elevata, generando costi di inventario e vedendo grandi impianti sottoutilizzati. Senza interventi decisi, il 2025 potrebbe portare a chiusure di stabilimenti e a una contrazione delle supply chain.

TRE OSTACOLI STRUTTURALI PER IL SETTORE EUROPEO

Il settore europeo dell'automotive si trova ad affrontare tre ostacoli strutturali significativi che ne minano la competitività e la sostenibilità a lungo termine. Questi ostacoli includono:
- Innovazione mancata nell'elettrificazione. I produttori europei hanno investito meno della metà rispetto ai concorrenti cinesi in ricerca e

INDUSTRIE AUTOMOTIVE SP



sviluppo, con una spesa media del 6% dei ricavi, rendendo i veicoli europei meno competitivi e più costosi (15-30% in più rispetto ai modelli cinesi).

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

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

UN PIANO IN DIECI PUNTI PER RILANCIARE L'AUTO IN EUROPA

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

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

Il settore europeo dell'automotive si trova ad affrontare sfide impegnative.

ridurre i costi e accelerare l'innovazione. Per i policy maker le azioni potrebbero consistere nell'applicare tariffe del 40-50% per veicoli con componenti non europei che entrano nel mercato comune, nell'offrire incentivi fiscali alle joint venture con partner non europei per la produzione in Europa, nel finanziare infrastrutture di ricarica. Gli investimenti necessari ammonterebbero a 200-300 miliardi di euro, a seconda delle misure da mettere in campo, come un sistema di incentivi per i consumatori su veicoli elettrici sotto i 45.000 euro che abbiano almeno il 75% di componenti europei.

SPECIALE AUTOMOTIVE SP



2025: IL PRIMO BIMESTRE

CHIUDE IN MANIERA NEGATIVA

Speciale Automotive

A FEBBRAIO 2025, IL MERCATO ITALIANO DELL'AUTO HA REGISTRATO 137.922 IMMATRICOLAZIONI, IN CALO DEL 6,3% RISPETTO A FEBBRAIO 2024. NEI PRIMI DUE MESI DI QUEST'ANNO, I VOLUMI COMPLESSIVI SONO DIMINUITI DEL 6,1% RISPETTO ALLO STESSO PERIODO DEL 2024. NE PARLIAMO CON GIANMARCO GIORDA, DIRETTORE GENERALE DI [ANFIA](#).

DI ALBERTO MARCELLI

42 maggio 2025 Costruire Stampa

Foto: Arek Socha da Pixabay

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SPECIALE AUTOMOTIVE SP



TEMPO DI LETTURA:
minuti

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

Nei primi due mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 271.638 unità, con un calo del 6,1% rispetto a quelli di gennaio-febbraio 2024.

CRESCONO LE IBRIDE E LE ELETTRICHE, CALANO BENZINA E DIESEL

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione², le autovetture a benzina vedono il mercato

di febbraio in calo del 20,9%, con quota di mercato al 26,4%; allo stesso modo, le diesel calano del 36,4%, con quota al 9,9%. Nel cumulato 2024, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 19% e le auto diesel calano del 39%, rispettivamente, con quote di mercato del 26,6% e del 9,7%.

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

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 35,9% a febbraio e rappresentano il 9,5% del mercato del mese (a febbraio 2024 era del 6,5%); nel cumulato incrementano del 48,4% e hanno una quota del 9,1% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi due mesi del 2024).

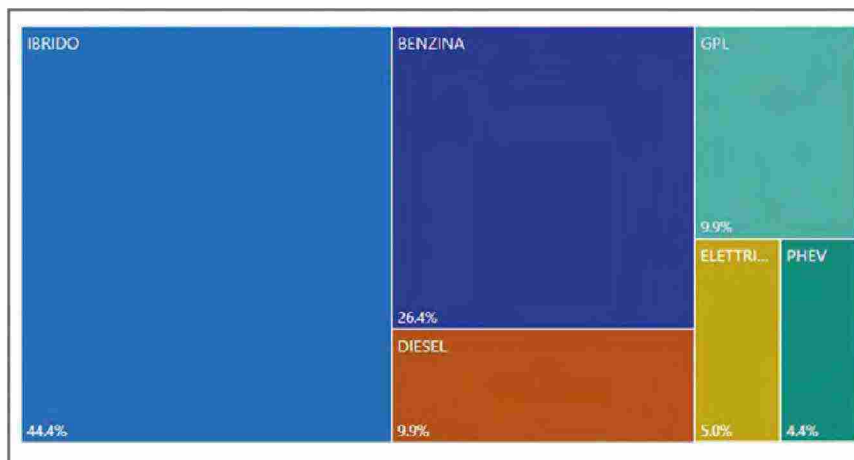
Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5% sia nel mese che nel cumulato; le vendite incrementano del 38,2% a febbraio e del 70,9% nel cumulato. Le ibride plug-in (PHEV) aumentano del 33,3% a febbraio e nel cumulato del 27,6%. Esse rappresentano il 4,4% delle

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

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,9% dell'immatricolato di febbraio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo, -4,1% nel mese). Nel cumulato, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 10,1%. Nel primo bimestre 2025, le alimentate a gas costituiscono il 10% del mercato. Secondo l'indagine ISTAT, a febbraio l'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100) aumenta, passando da 98,2 a 98,8, mentre l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi) scende da 95,7 a 94,8.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, cresce anche l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -66,2 a -54,4.

In base agli ultimi dati di febbraio relativi al settore dell'auto, Costruire Stampi ha posto alcune domande a Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA per conoscere il punto di vista dell'associazione riguardo a questa situazione.



Quota di mercato percentuale nel mese di febbraio in base alle immatricolazioni per alimentazione.

¹ Secondo i dati pubblicati a marzo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

² Dati provvisori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

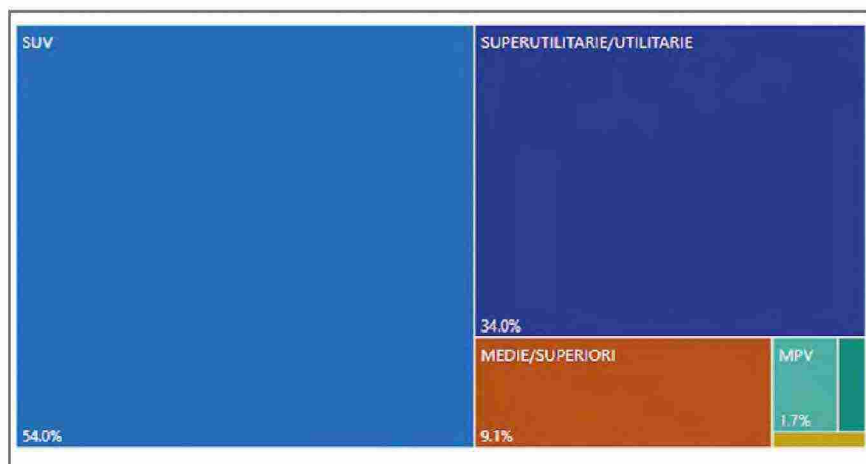
Speciale Automotive / 2025: IL PRIMO BIMESTRE CHIUDE IN MANIERA NEGATIVA



Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

circa 340mila in meno rispetto al 2019. Diretta conseguenza del mercato è la produzione di veicoli. Prendendo anche in questo caso a riferimento il dato 2019, a livello mondo si è ad oggi recuperato il volume complessivo di allora, ma con significative differenze. L'Asia, Cina soprattutto, incrementa di oltre 4 milioni i veicoli prodotti, superando i 30 milioni di veicoli prodotti, mentre Nord America ed Europa perdono volumi. Anche in questo caso è evidente che la produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva ormai strutturale è un tema dirimente per i Costruttori europei.

La Cina è divenuta in un paio di decenni il protagonista globale di fatto del nostro settore. La penetrazione di veicoli cinesi sui mercati europei è in continua ascesa, Italia inclusa, ed è opinione generale che i dazi attualmente in vigore debbano lasciare il posto ad un sistema di convivenza che non consenta al gigante asiatico di travolgere in poco tempo il sistema industriale e di ricerca europeo nel settore automotive. Infine, la regolamentazione. La perdita di competitività dell'UE nel settore automotive è stata determinata da un grave disallineamento tra le politiche climatiche, industriali e commerciali e dall'assenza di una politica industriale settoriale per la transizione produttiva e la riconversione della catena di fornitura. ANFIA lavora costantemente con i Ministeri competenti e le istituzioni europee per agevolare la transizione delle imprese attraverso l'attuazione di misure di politica industriale che le sostengano soprattutto negli ingenti investimenti in R&S e in formazione necessari, oltre che spingere per una revisione delle normative sulla riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli leggeri e pesanti secondo il principio della neutralità tecnologica.



Quota di mercato percentuale nel mese di febbraio in base al segmento auto.

Quali sono le principali cause della crisi attuale nel settore automotive e come ANFIA sta supportando le aziende associate per affrontare queste sfide?

In primis c'è da dire che la nostra industria sta vivendo una transizione epocale, veloce e per molti versi irreversibile, la quale si inserisce in un contesto già di per sé critico per via di fattori legati al mercato, alla produzione,

all'espansione cinese e alla regolamentazione UE. A livello mondiale, il mercato auto sta vivendo anni di lenta inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina. Il mercato degli autoveicoli in Europa non recupererà i livelli di vendite pre-Covid e, nel 2024, si è fermato a 15,4 milioni di immatricolazioni, con un gap di 3 milioni di veicoli rispetto al 2019, il 19% in meno. In Italia, lo scorso anno, per il secondo anno consecutivo ci sono fermati al di sotto di 1 milione e 800mila veicoli immatricolati,

5.451 imprese
272.000 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

La filiera produttiva
automotive in Italia.

Quali misure specifiche sta adottando

ANFIA per migliorare la competitività delle aziende italiane nel mercato globale automotive?

La salvaguardia e lo sviluppo della competitività delle imprese italiane si giocano, oggi, soprattutto su fattori come le agevolazioni agli investimenti e la riduzione dei costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi della filiera. Una delle misure che abbiamo richiesto più volte è finalmente stata annunciata dal Mimit al Tavolo automotive dello scorso 14 marzo: si tratta dell'introduzione di un credito d'imposta diretto per le attività di ricerca e innovazione della filiera, per la quale sono stati stanziati 200 milioni di euro, mentre circa un miliardo di euro è stato allocato

per incentivare gli accordi di innovazione. Ulteriori 100 milioni di euro, inoltre, saranno destinati ad incentivi alla domanda.

Quali sono le considerazioni di ANFIA in merito al piano d'azione della Commissione europea sul futuro dell'industria automobilistica presentato lo scorso 5 marzo?

Il piano contiene alcuni primi elementi richiesti dall'industria - soprattutto sottoforma di linee guida - mentre, nonostante le attese e le sollecitazioni, ne mancano molti altri essenziali. Bene che sia stata prevista una revisione del regolamento UE sulla riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli leggeri nel terzo trimestre 2025 e sia stato - anche se solo parzialmente - affrontato il problema delle

molte ai car maker non compliant con i target emissivi 2025, ma il principio di neutralità tecnologica che la Presidente della Commissione UE aveva pochi giorni prima annunciato essere alla base di questa revisione non è per nulla riportato, senza contare che non si fa menzione del comparto dei veicoli pesanti, anch'essi sottoposti ad una stringente normativa e relative sanzioni. Inoltre, manca l'implementazione di un progressivo e almeno decennale piano di rinnovo del parco circolante auto europeo, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa e mancano, ugualmente, misure per la salvaguardia della competitività delle imprese, per esempio sul tema dei costi dell'energia.

MARKET AND TRENDS

E-mobility perspective

The EV market is (slowly) gaining momentum

by Giovanni S. Buono

As traditional ICE engines lose ground, figures that ACEA released earlier this year show that BEV and hybrid vehicle sales are growing all across the UK, EFTA and EU regions and that although hurdles and incognita are still numerous, there's no turning back on the road towards electrification

Both the crisis that hit the automotive sector and continuous geopolitical turmoil introduced many important elements of uncertainty in recent years. Nonetheless electric engines are destined to emerge as the dominating technology in years to come. We must realise in fact that vehicles which integrate different forms of electrification represent 50% of overall registrations, both in Italy and in the whole European Union». This is what Gianmarco Giorda, Managing Director ANFIA and CEO Anfia Service (the Italian association of the Automotive industry) told us in commenting on the latest ACEA data, that reported a +37.3% increase in BEV sales and a +16% growth in traditional hybrid sales, last January, all across the EU, EFTA and UK regions. Of course, Giorda did not deny that many criticalities are still there and yet to be solved, namely EV prices, that make these models unaffordable for a vast part of consumers, and their driving range, together with a persisting infrastructural gap. «On top of that», he said, «mobility management policies tend to discourage private purchases, especially when it comes to the largest metropolitan areas. Therefore, to introduce a system of economic incentives both at a national and - most of all - European level is mandatory in order to boost the demand for electric vehicles significantly; and at the same time to guarantee us all a more sustainable and competitive future».

“To support the supply chain by promoting innovation and partnership agreements with universities and research centres is crucial, cooperating with institutions to provide a favourable regulatory framework and incentives”



Gianmarco Giorda, Managing Director ANFIA and CEO Anfia Service srl

Facts and figures

Growth rate of alternative engines, 2023-2024, Europe

+13%

Alternative engines' market share, Europe, 2024

+56.9%

(Sources: ACEA, ANFIA)

+37.3%

BEV sales in UK, EFTA, EU, January 2025

4.8%

Chinese carmakers' market share in Italy, 2024

+16%

Hybrid sales in UK, EFTA, EU, January 2025

MARKET AND TRENDS

The role of China

As Giorda recalled, ANFIA has been backing the electric transition throughout the years but nevertheless considers its integration with other technologies, such as carbon neutral fuels, as the most effective way to promote the decarbonisation of the light and heavy mobility industry. Given that, numbers display that petrol and diesel cars are gradually and consistently losing ground as in 2024 alternative engines gained +13% and thus achieved a 56.9% market share (+13% on 2023). In further detail, mild and full hybrid models experienced a 10,1% growth and reached a 40% share whereas, on a yearly basis, both electric (-1%) and plug-in hybrids (-24.4%) recorded a decline. The general manager also pointed out that LPGs were up 1.2% and represented 9.4% of total registra-

TARGET: TECHNOLOGICAL NEUTRALITY

The Action plan is anyway dubbed unsatisfactory under many points of view. ANFIA surely backs the proposal to change the CO₂ emission rule on cars and light commercial vehicles and calculate their compliance with the new 2025 emission targets on a three-years basis (2025-2025) instead of a yearly basis. It is not enough, though, since fines are only going to be delayed, but not cancelled. «The impression», Giorda said, «is that the plan includes no effective action or a precise roadmap and economic forecast for the various measures to implement. We wish it to undergo a profound adjustment and hope that technological neutrality will emerge as the essential principle for CO₂ emission limits. Furthermore, we suggest that a redefinition of CO₂ limits for heavy-duty vehicles should also be implemented, as well as that of measures aimed at protecting the competitiveness of our industry. A massive renewal plan for the entire European car fleet should also be put

in place». As for the hybrid and electric engines' market in Italy, such a scenario could boost employment rates and economy at once, supporting both car production and technological development in batteries, recharging systems and infrastructures, electronics. «The e-mobility transition is a major challenge», Gianmarco Giorda concluded, but Italy can still play a prominent role in the automotive landscape thanks to its sound technological know-how and its numerous, most innovative and highly-skilled specialised small and medium businesses. Many among them, previously operating in the powertrain arena, have already proven able to differentiate their offer; others are today exploring opportunities in a variety of industrial segments. That's the reason why to support the supply chain by promoting innovation and partnership agreements with universities and research centres is crucial, cooperating with institutions to provide a favourable regulatory framework and incentives».

«Not only producers but their entire supply chain is involved in the roadmap that builds upon the Strategic dialogue on the future of the European automotive industry»

tions in 2024. «Consumers», he stated, «appear clearly interested in combining both environmental and economic sustainability, albeit the share of electric vehicles is much lower, in Italy, than that of other European competitors, as well as that of plug-in hybrid cars. Meanwhile, the penetration of Chinese brands is accelerating. Since 2021, China jumped from a mere one million to approximately four million cars exported and, if we take a look at the Italian scenario alone, then we will notice that Chinese carmakers have proven able to reach a 4.8% market share last year».

The EU has a plan

Early last March the European Commission unveiled a new Action plan whose aim is that to drive innovation, sustainability and competitiveness in the automotive sector. Not only producers but their entire supply chain is involved in the roadmap that builds upon the Strategic dialogue on the future of the European automotive industry, a collaborative and inclusive process that President Ursula Von Der Leyen herself launched in January, 2025. The starting point is the need for Europe to ramp up its capacity in terms of batteries and components as well as of digital and software-based solutions, addressing the topic of autonomous vehicles too. The Commission is expected to release its recommendations and hence to design a scheme of incentives, considering the different grade of maturity of the various European markets; and a further series of schemes to be implemented at a wider European level. «The EU Commission will thus identify», Gianmarco Giorda observed, «the possible funding sources by which member States can support the aforementioned incentives. First of all, the Social Climate Fund (SCF). This measure was developed in order to mitigate the social and economic impact of the low-zero emission mobility transition on vulnerable households or vulnerable micro-enterprises who suffer from a condition of energy and transport poverty. It encourages the development of social leasing programs for new or second-hand zero and low emission vehicles and it amounts to 86.7 billion euros. Member States are required to present their own National Social Climate Plan within June, 2025. Of course, ANFIA agrees it is a most promising start, but at the same time, in addition to the incentives that every single nation is to put in place, it underlines the need for a coordinated approach and pushes for the establishment of a European fund to support the demand from enterprises, on the one hand, and workers on the other».

20

MECCANICA NEWS
maggio 2025

formazione DIARIO MECPSE BOLOGNA 2025

La didattica scende in pista. A maggio si tengono le finali regionali e a metà giugno la finalissima nel circuito Ferrari a Maranello per il progetto "F1 in Schools Italy", riservato agli studenti delle scuole superiori. Fermento anche per le competizioni universitarie "Formula SAE" e "Formula Student", con lo sviluppo di prototipi da gara a combustione, elettrici, ibridi e a guida autonoma (di cui alcuni esposti a MECPSE) e diverse gare in programma per l'estate

IN PISTA PER GIOCO, STUDIO e per scoprire nuove attitudini

di Gaia **Fiertler**

Il programma formativo internazionale "F1 in Schools", supportato da Formula 1 da oltre vent'anni, è alla quarta edizione in Italia. Quest'anno i team si sono triplicati: 76 squadre di 62 istituti scolastici del Centro e del Nord Italia, riuniti in 4 hub macroregionali, con circa 800 studenti coinvolti tra i 14 e i 19 anni. Obiettivo della sfida: progettare e realizzare vetture in miniatura di Formula 1 ad aria compressa da far scendere in pista su un rettilineo di 24 metri.

Le giurie tecniche, composte da ingegneri Dallara e da studenti degli ITS Academy meccatronici selezionati come Competence Center degli hub (ITS meccatronico veneto, ITS Lombardia meccatronica, ITS Maker in Emilia-Romagna presso Innovation Farm e ITS Prime - Tech Academy di Firenze) valuta-

no molto di più della velocità della macchina. Sono sette le aree di valutazione e le presentazioni devono essere in inglese: geometria e dimensioni della vettura in miniatura, tempi di reazione in pista e tempi di gara, design ed engineering, comunicazione e marketing, project management (pianificazione e business plan). Così, da settembre dell'anno scorso i 76 team hanno seguito un programma didattico preciso e sfide intermedie per la qualificazione.

Come funziona F1 in Schools

Dallara Group è capofila dell'iniziativa in Italia, attraverso l'ente di formazione non profit Innovation Farm che coordina il programma a livello nazionale. Numerosi gli sponsor del progetto, tra cui Pirelli, Ferrari, Lenovo, Würth Italia, Belotti, Volvo Group, Stratasy, PwC e Manpower.

Una volta formati le squadre (al massimo due per liceo o istituto tecnico), queste seguono otto webinar sulle discipline che verranno affrontate e messe in pratica durante il progetto, come aerodinamica, marketing e comunicazione e fundraising (raccolta fondi per realizzare il progetto).

Gli studenti si devono infatti organizzare in team per costruire una squadra che sia competitiva, come sarebbe un team di Formula 1. In contemporanea, studiano il regolamento interna-

zionale che va rispettato in ogni requisito di progettazione e realizzazione e iniziano a organizzare il lavoro. Gestione dei tempi, divisione dei compiti, collaborazione e comunicazione efficace, utilizzo dell'inglese e di software avanzati per la progettazione, sono le soft e le hard skill che gli studenti affrontano in questo progetto e che descrivono come gli aspetti più sfidanti.

Quindi, in febbraio si è svolta la fase di qualificazione, quest'anno per la prima volta presso gli ITS rappresentativi delle quat-

tro macroregioni e, su 76 squadre, 64 sono state ammesse alle finali regionali. «Le qualificazioni sono un momento decisivo da un punto di vista progettuale, perché i team ricevono feedback tecnici da studenti più grandi di loro su come migliorare il modellino. Con questa iniziativa creiamo infatti una connessione virtuosa tra scuola superiore e ITS Academy: gli studenti entrano in contatto con questa via di specializzazione post diploma», racconta Stefano Dondi, Marketing & Communication Dallara Group

In pista con 8 competenze europee

Tecnologia, innovazione, spirito di squadra e confronto con il mondo del lavoro per realizzare un progetto concreto.

F1 in Schools non è solo una sfida tecnica, ma un percorso educativo completo che coinvolge otto competenze chiave europee: comunicazione nella lingua madre e nelle lingue

straniere, competenze matematiche, scientifiche e tecnologiche (STEM), competenze digitali, sociali e civiche, autonomia, spirito di iniziativa e imprenditorialità. Da settembre, quando i vincitori italiani potranno partecipare alla finale mondiale, la competizione studentesca prenderà infatti il nome di "STEMRacing".

DIARIO MECPSE BOLOGNA 2025 **formazione**



Stefano Dondi
Marketing & Communication
Dallara Group e Responsabile
Comunicazione e
Organizzazione eventi "F1 in
Schools Italy"



Maurizio Todeschini
Responsabile dell'hub North-
West Regional Championship
per l'ITS Lombardia
Meccatronica

«Con questa iniziativa creiamo infatti una connessione virtuosa tra scuola superiore e ITS Academy: gli studenti entrano in contatto con questa via di specializzazione post diploma»

«Dopo i primi prototipi con tecnologie additive per le qualifiche, in finale viene presentato un corpo vettura ricavato, tramite fresatura a 5 assi, da un blocco di poliuretano per garantire precisione e prestazioni ottimali, con utilizzo di CAM»

e Responsabile Comunicazione e Organizzazione eventi "F1 in Schools Italy".

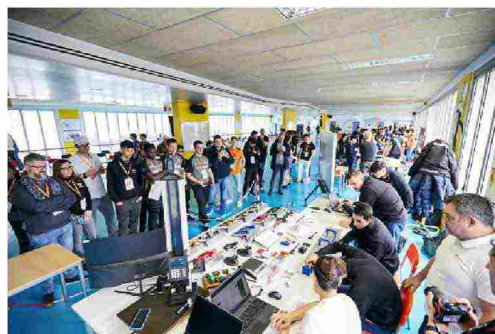
La costruzione del modellino

Alle qualifiche di febbraio vengono portati modellini plastici realizzati con la stampa 3D, mentre alle finali di maggio si portano modellini prodotti con un processo di lavorazione meccanica, che può svolgersi in laboratori scolastici o con il supporto delle aziende partner.

«Il progetto parte dalla modellazione CAD e dell'analisi aerodinamica, utilizzando software di fluidodinamica computazionale per ottimizzare il flusso di aria e ridurre la resistenza. Dopo i primi prototipi con tecnologie additive per le qualifiche, in finale viene presentato un corpo vettura ricavato, tramite fresatura a 5 assi, da un blocco di poliuretano per garantire precisione e prestazio-

ni ottimali, con utilizzo di CAM (Computer-aided manufacturing) e macchine a controllo numerico. Gli studenti vivono una esperienza concreta di produzione meccanica, con più libertà progettuale rispetto alla fase di prototipazione additiva», racconta Maurizio Todeschini, responsabile dell'hub North-West Regional Championship (quest'anno Lombardia e Piemonte) per l'ITS Lombardia Meccatronica.

A seguito dei risultati delle qualifiche si formano due campionati: il campionato A con i primi otto team classificati per macro-regione, che si sfidano alle finali regionali di maggio e un campionato B per altri otto team in classifica, con la possibilità di ripescaggio in base al punteggio raggiunto. A metà giugno a Maranello, nel circuito Ferrari, si contenderanno la vittoria i primi due classificati di ogni macro-regione. I vincitori (sponsor per-



Prototipi di modellini di Formula 1 realizzati dagli studenti, insieme alle attività di progettazione, assemblaggio e formazione svolte con gli insegnanti

formazione iniziale, lo studio del regolamento e la preparazione tecnica della gara. Seguendo il progetto operativamente, sviluppano anche competenze organizzative di collaborazione e team working. «Abbiamo svolto una selezione in base alla motivazione a impegnarsi oltre le ore previste dal loro percorso biennale e quindi, come ITS Lombardia Meccatronica, abbiamo portato a bordo una ventina di ragazzi iscritti ai corsi di meccatronica, automazione e biomedicale, destinandoli ai vari ruoli in base a competenze e attitudini», prosegue Todeschini.

Come testimoniato dalla Giuria tecnica dell'ITS Academy Meccatronico Veneto, che coordina il Triveneto Regional Championship, questa esperienza permette anche agli studenti ITS di "rafforzare e approfondire competenze fondamentali, come l'utilizzo di software avanzati e programmi specifici per la misurazione dei modellini e il disegno tecnico in 3D". Il progetto non ha funzione solo di orientamento, ma anche di sviluppo di una progettualità pratica sia per gli studenti di secondo grado, sia per quelli degli ITS. «Questa iniziativa rappresenta una delle propo-

mettendo) in autunno potranno gareggiare a livello mondiale.

F1 in School non è solo un gioco o una gara, perché il vero scopo è quello di orientare i giovani e appassionarli alle materie STEM e al Motorsport, allenando al contempo competenze che saranno necessarie quando lavoreranno. Il progetto può rientrare nei PCTO, i percorsi per le competenze trasversali e l'orientamento, già alternanza scuola lavoro. «Per le aziende coinvolte nel progetto, a partire da Dallara, questo è un investimento di medio-lungo periodo sui profes-

sionisti del futuro. Per esempio, l'anno scorso a fine progetto, diversi liceali hanno deciso di iscriversi a ingegneria meccanica e ad economia perché si sono appassionati al Motorsport. Saranno i futuri professionisti del nostro settore», racconta Stefano Dondi.

Una sfida anche per gli ITS come organizzazione e giuria tecnica

Anche gli studenti degli ITS coinvolti nel progetto si devono preparare al ruolo richiesto, con una

22

MECCANICA NEWS
maggio 2025

formazione DIARIO MECPSE BOLOGNA 2025



Origini e sviluppo di Formula SAE e Formula Student

Oggi, in Europa, si svolgono una quindicina tra "Formula SAE" e "Formula Student", a seconda di alcune differenze regolamentari. L'evento a scopo educativo nasce negli Stati Uniti nel 1981 per opera della Society of Automotive Engineers (SAE). In Europa approda nei primi anni Duemila, in particolare in Italia nel 2005, organizzato da ATA (Associazione Tecnica dell'Autoveicolo) sul Circuito Fiat Auto di Balocco (VC). Quindi, a seguire, sul circuito Ferrari Fiorano di Maranello (MO) e, da qualche anno, su quello di Varano de' Melegari (PR), tuttora

sede dell'evento (10-14 settembre 2025). Dopo 12 edizioni, nel 2017 ANFIA (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) raccoglie il testimone da ATA e prosegue con l'organizzazione di Formula SAE Italy, coadiuvata da un Comitato organizzatore con esponenti di alcune imprese italiane dell'automotive e del motorsport, alcuni impegnati da anni nell'evento. I team delle facoltà di ingegneria worldwide sono liberi di partecipare, a loro scelta, alle diverse competizioni, purché le loro vetture rientrino nei parametri definiti dai rispettivi regolamenti.

ste per garantire una formazione al passo con i tempi, immersa nella realtà e nel mondo dell'innovazione. Il nostro obiettivo è fornire ai giovani una preparazione concreta, in costante dialogo con le aziende e il mercato del lavoro, per accompagnarli nel loro futuro professionale con competenze altamente specializzate», commenta Giorgio Spanevello, direttore generale ITS Academy Meccatronico Veneto.

Formula SAE, competizione universitaria internazionale

Verifiche tecniche (tilt test, rain test e brake test), prove statiche (cost analysis, business plan, engineering design) e prove dinamiche (acceleration, skid pad, autocross ed endurance) fanno parte di "Formula SAE", la competizione tra diversi team delle facoltà di ingegneria di tutto il mondo. La sfida consiste nel realizzare autovetture prototipo monoposto da competizione a combustione, elettriche e "dri-

verless" (l'evento italiano è il secondo al mondo ad aver inserito quest'ultima classe, nel 2018). I prototipi sono progettati per una possibile commercializzazione, rispettando vincoli tecnici ed economici come se fossero commissionati da un'impresa automobilistica per un utente non professionista.

All'edizione 2025 di Formula SAE Italy, sono iscritti 52 team da 46 diversi atenei, provenienti da 16 diversi Paesi. L'anno scorso hanno partecipato 1.600 studenti in totale e circa 250 esperti provenienti dalle aziende dell'automotive e del motorsport. Aggiungendo staff professionale e di supporto, media, spon-

sor e partner tecnici si superano le 2.000 persone coinvolte. Una quindicina gli atenei italiani impegnati nella competizione.

L'obiettivo vero è sviluppare hard e soft skill

Avere l'auto più veloce non è l'obiettivo ultimo della competizione, ma la migliore combinazione di prestazioni, economicità, produttività e vendibilità.

La chiave del successo risiede nell'efficienza del lavoro di squadra e nello scambio di informazioni per ottimizzare le fasi di sviluppo del progetto. L'evento punta a valorizzare le competenze ingegneristiche, l'impegno, l'organizzazione e la presentazione del prodotto, più che l'aspetto agonistico in sé.

Partecipare significa, quindi, avere l'opportunità di apprendere le dinamiche del lavoro in team, con regole precise e scadenze da rispettare, ed essere messi alla prova sulle reali fasi costruttive e progettuali di un prototipo. Nella squadra di Motorsport dell'Università di Bologna, per esempio, sono impegnati 250 studenti tra Formula Student e Moto Student, divisi in differenti team.

Il progetto non rientra nei crediti curriculari, ma appassiona gli studenti che dedicano tempo e risorse, collaborano tra lo-



Giorgio Spanevello

Direttore Generale ITS Academy Meccatronico Veneto

«Il nostro obiettivo è fornire ai giovani una preparazione concreta, in costante dialogo con le aziende e il mercato del lavoro, per accompagnarli nel loro futuro professionale con competenze altamente specializzate»

ro ed entrano in contatto con le aziende del settore sponsor del progetto.

La connessione tra aziende e futuri ingegneri

L'app di Formula SAE Italy, lanciata nel 2024, aiuta a creare connessioni tra aziende e studenti già poco prima della manifestazione. Inoltre, tra febbraio e maggio ANFIA dà agli sponsor la possibilità di organizzare dei webinar in ottica di recruitment futuro. «In questi incontri si parla della visione e della missione dell'azienda, dei valori del brand e delle possibili posizioni libere, in modo da mettere in contatto le due parti. Capita spesso che gli studenti che partecipano alla manifestazione vengano poi coinvolti in tirocini presso le aziende sponsor. Dallara e Brembo, ad esempio, investono ogni anno in operazioni di recruitment», afferma Gianmarco Giorda, Direttore generale ANFIA, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica. ●



A MECPSE prototipi di auto da gara

Presenti a MECPSE con prototipi da gara E-Team Squadra Corse dell'Università di Pisa, Race UP Electric Padova (Università di Padova),

Unibo Motorsport (Università di Bologna), MoRe Modena Racing Driverless e Dynamis PRC del Politecnico di Milano. Gli ultimi due team sono

stati ospiti nell'area "Young and Careers" dove, giovedì 6 marzo, si è svolto un evento formativo Formula SAE Italy per i verificatori tecnici dell'evento.



Autotrasporto in lotta

600 milioni per noi

IL FERMO DEI CAMIONISTI COME LA DOBBIAMO VEDERE?

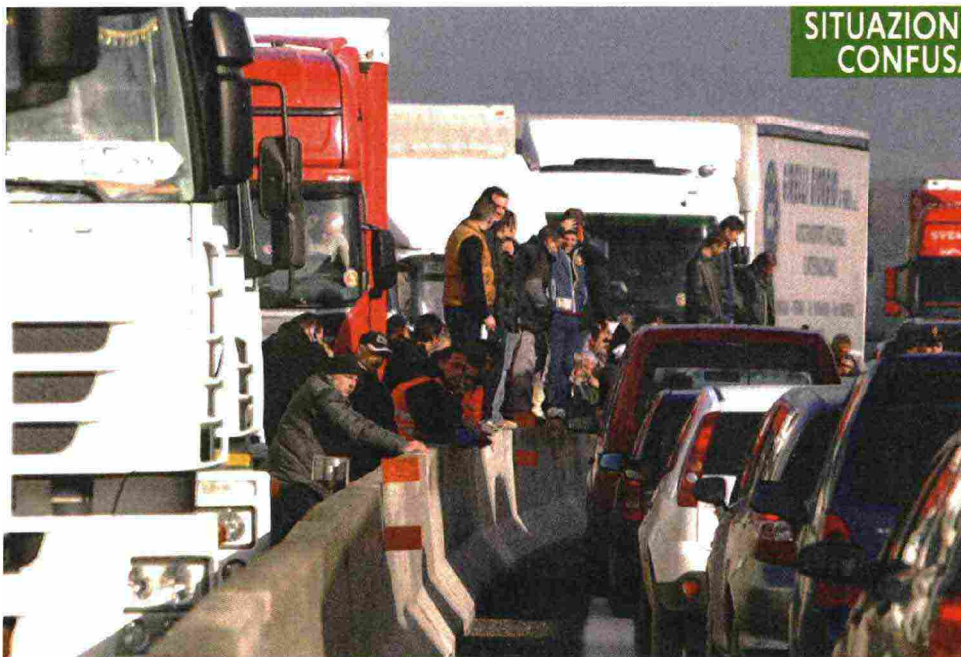
Qualcuno propone il fermo, altri scelgono la via della discussione istituzionale, ma intanto il Governo promette una pioggia di soldi. Riusciremo a risolvere i tanti problemi della categoria?

di Luigi Mariani

Sono giorni neri per l'autotrasporto. Si discute, nascono polemiche, si parla di sciopero e di fermo, le associazioni sono in fibrillazione ed effettivamente l'intera categoria sembra in un grande stato di irrequietezza. Le motivazioni ci sono e, secondo tutti, la situazione è davvero delicata. Tanto che, pochi giorni fa, si è discusso se il Ministro dei Trasporti Salvini avesse perso di vista o no i problemi dei camionisti. Era giusto? O era solo impazienza? Per capire il malessere che attraversa l'autotrasporto dobbiamo tornare a marzo, quan-

Tante voci e tante opinioni non aiutano a capire questo periodo. In più, ci sono i problemi quotidiani di ogni azienda, che rendono ancora più difficile orientarsi.

UNA SCELTA DIFFICILE



SITUAZIONE CONFUSA

Si è parlato a lungo di fermare i camion o - com'è stato fatto a marzo da TrasportoUnito - di dar vita alla protesta dei Tir Lumaca.

do molte associazioni sindacali avevano denunciato la lentezza del governo nell'affrontare i problemi dell'autotrasporto.

UN FERMO DI 5 GIORNI

La rabbia attraversava l'intero arco della rappresentanza di categoria, da TrasportoUnito a Unatras e, durante un'assemblea ad Anagni, Maurizio Longo, Segretario generale di TrasportoUnito, aveva annunciato un fermo di 5 giorni che avrebbe dovuto bloccare l'economia del Paese, per far sentire a chi sta in alto il disagio dei camionisti.

Pochi giorni dopo, però, l'allarme era rientrato. Longo aveva annullato lo sciopero previsto dal 31 marzo al 4 aprile e, in compenso, aveva invitato la categoria

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

a partecipare a una manifestazione il 14 aprile a Roma per chiedere le dimissioni del Ministro dei Trasporti.

In un suo comunicato, TrasportoUnito aveva affermato: «Anziché fermare i mezzi rischiando tutte le conseguenze possibili sia per l'ulteriore pressione della committenza e sia per grande senso di responsabilità di una categoria già indebolita, gli autotrasportatori hanno deciso di spostare e focalizzare la protesta contro quello che definiscono "uno dei peggiori Ministri dei Trasporti della storia repubblicana"». Longo aveva fermato lo sciopero, ma aveva sparato una potente bordata contro Salvini: «Crediamo – ha detto – che solo uno strumento sarebbe coerente con la totale incuranza delle problematiche del trasporto italiano. E questo strumento si chiama dimissioni».

I PROBLEMI DELLA CATEGORIA

Le altre associazioni avevano avuto un atteggiamento più prudente. Da una parte hanno fatto capire che i problemi ci sono e sono tanti, ma che uno scontro frontale, che vede gli autotrasportatori schierati

Longo, Segretario generale di TrasportoUnito, ha guidato la protesta dei camionisti e ha chiesto anche le dimissioni di Salvini.



MAURIZIO LONGO

con il coltello tra i denti contro il Governo, non sembrava la strada giusta. Anche perché le difficoltà della categoria hanno origini lontane, che non si possono risolvere al volo. C'è una reale mancanza di regolamentazione del mercato e un aumento dei costi operativi, mentre i tempi di pagamento si trascinano sempre di più e le attese degli autisti al carico e allo scarico non sono mai riconosciute come vorrebbe la legge. Ma, se Longo rappresenta l'ala dura delle associazioni, c'è un'ala più conciliante rappresentata da Assotir e dal suo Segretario generale Claudio Donati, che ha rallentato l'impeto della contestazione.

«L'uso sbagliato del fermo nazionale – ha dichiarato Donati ai primi di aprile – o la sua minaccia troppo a cuor leggero possono rivelarsi controproducenti. Inoltre, lo sciopero, anche quando è stato unitario, non mai ha portato a provvedimenti immediatamente esecutivi». Sagge parole o esitazioni dovute a un eccesso di prudenza? ➔

LA SOFFERENZA DELL'AUTOTRASPORTO

La categoria soffre, perché il mercato non è regolamentato, aumentano i costi operativi, le fatture sono pagate in ritardo e le attese degli autisti nei magazzini non sono mai risarcite.



CLAUDIO DONATI

Claudio Donati, Segretario generale di Assotir, sostiene che il terreno di scontro con il Governo non è sulla strada, ma è al tavolo delle trattative del Ministero.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

AUTOTRASPORTO IN LOTTA

Fino a poco tempo fa, i risultati degli incontri tra associazioni e Ministero erano definiti (anche da Donati) "deludenti", ma di recente le cose sono cambiate.

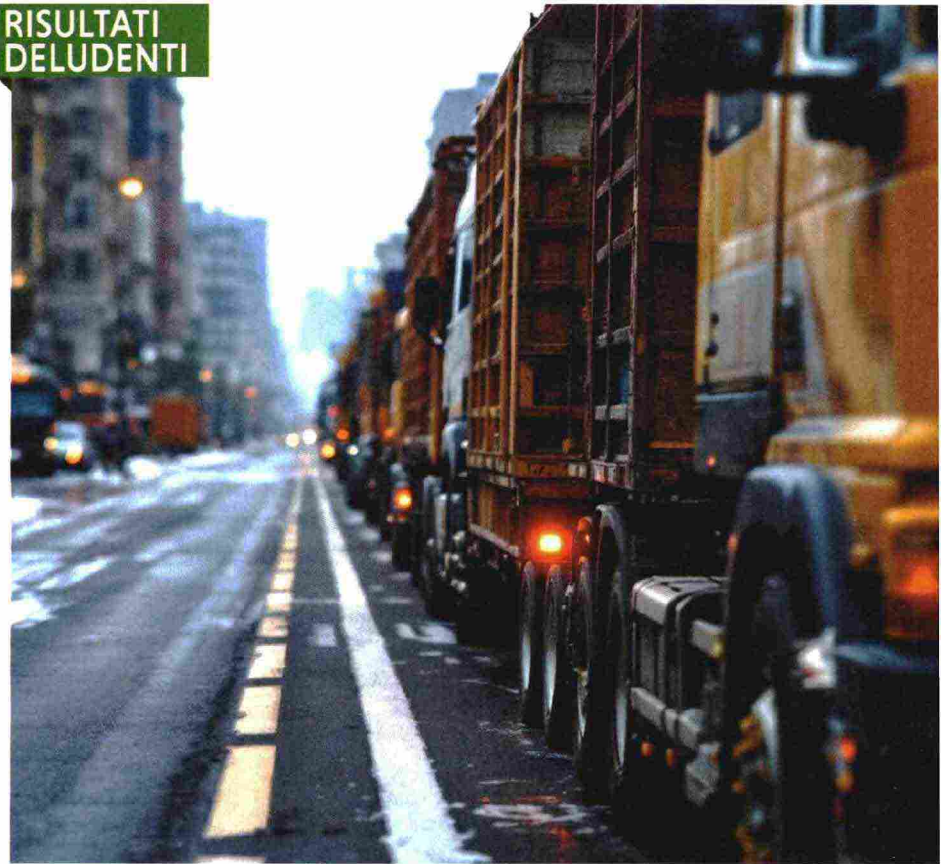
RISULTATI DELUDENTI

ALL'IMPROVVISO...

Fino a pochi giorni fa, anche Donati aveva dichiarato "deludente" il confronto con il Governo. «I due provvedimenti presentati dal Ministero (quello relativo ai tempi di pagamento delle fatture e quello che disciplina l'indennizzo per i ritardi al carico e allo scarico) sono risultati inutili». E infatti, non è cambiata una virgola. E dunque? «Dunque, i problemi rimangono sul tavolo e non bisogna fermare l'Italia per risolverli - dice Donati - ma bisogna farsi sentire nelle sedi istituzionali (al Ministero, insomma), senza scendere in strada». Poi, però, il 3 aprile è scoppiata la bomba.

PER SOSTENERE GLI INVESTIMENTI

Come riporta l'ANSA, il ministro Salvini ha dichiarato al Senato che sta elaborando una misura imponente *ad hoc* «per sostenere gli investimenti delle imprese di autotrasporto per il rinnovo dei mezzi, e oggi posso assicurare l'impegno di una misura straordinaria di circa 600 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare, improntata al principio della neutralità tecnologica. Inoltre vado a chiudere, in corso di valutazione, l'opportunità di introdurre un tax credit per l'acquisto di



biocarburanti da parte delle imprese di autotrasporto».

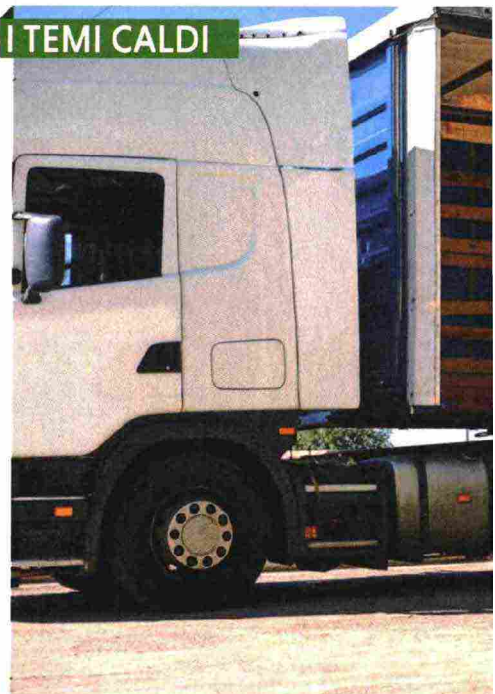
Si dirà che sono provvedimenti che riguardano l'ambiente e non gli autotrasportatori, ma anche su questo punto Salvini ha detto la sua. Uscendo dai termini del politichese, ha dichiarato che si occuperà della disciplina dei tempi di attesa del carico e dello scarico e che si impegnerà anche a rafforzare

Sempre al Senato, Salvini ha promesso il suo impegno per risolvere i problemi delle attese degli autisti ai magazzini e dei ritardi dei pagamenti dei clienti.



LA BOMBA DI SALVINI

Nel pieno dell'uragano di critiche, il ministro Salvini, al Senato, ha parlato dell'approvazione, in tempi brevi, di un piano per il rinnovo del parco circolante.



I TEMI CALDI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



LE GRANDI ASSOCIAZIONI APPLAUDONO

ANFIA, ANITA, Federauto, Unatras e UNRAE hanno applaudito all'impegno di Salvini soprattutto per il rinnovo del parco veicolare, improntato al principio della neutralità tecnologica.

il sistema sanzionatorio e di vigilanza sui tempi di pagamento dei corrispettivi relativi ai contratti di trasporto di merci su strada. Non basta. Per far fronte alla scarsità degli autisti, Salvini ha promesso che rivedrà le regole per l'acquisizione della Carta di Qualificazione del Conducente. Sono impegni arrivati troppo tardi, quando ormai la categoria è asfissata da vincoli e adempimenti troppo gravosi? Al momento non possiamo dirlo, lo vedremo quando le parole di Salvini si saranno realizzate, ma certo gli autotrasportatori devono esprimere il loro giudizio sulla base dei loro interessi. E vediamo allora che cosa conviene fare...



È TORNATO IL SORRISO?

L'impegno di Salvini ha reso meno conflittuale la situazione e forse le tensioni si sono sciolte, ma la categoria resta comunque in attesa dei fatti.

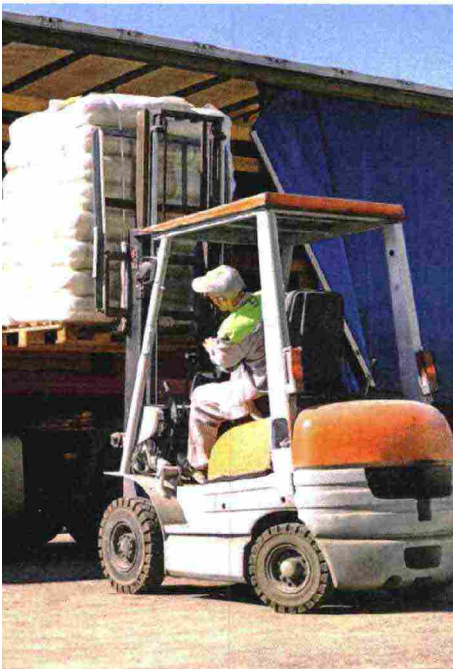
GUERRA O PACE?

Conviene andare allo scontro come propongono Longo e TrasportoUnito? Oppure è meglio, come sostiene Claudio Donati di AssoTir, andare fino in fondo nelle sedi istituzionali, senza forzare la mano? La risposta dipende da quello che pensa ciascuno del nuovo impegno che il Ministro ha preso in Senato. Ha parlato di uno stanziamento di 600 milioni di euro per il rinnovo del parco circolante (non è molto, ci si comprano 6000 camion, ma non è nemmeno poco!) e ha ripreso in mano le due faccende più spinose (il risarcimento delle ore perse al carico e allo scarico e la lentezza dei tempi di pagamento delle fatture), che ha discusso a lungo con le associazioni. Perché Salvini ha preso questi impegni davanti al Paese? Perché temeva che la battaglia degli autotrasportatori si

scaldasse (come suggeriva TrasportoUnito) o perché le grandi associazioni come FAI e AssoTir si sono fatte ascoltare nelle sedi istituzionali?

NON BISOGNA PERDERE LA CALMA

Insomma, siamo di fronte – come sempre – alla solita divisione all'interno delle associazioni dell'autotrasporto. E scegliere la strada da seguire per far ascoltare le proprie ragioni è sempre più difficile. A questo punto, la risposta dipende prevalentemente dallo stato d'animo degli autotrasportatori. Siamo di fronte a una grande battaglia, che consuma l'anima delle aziende e dei loro imprenditori, e ci vuole poco – al di là delle promesse di Salvini – a perdere la calma e a pensare solo a scatenare la rabbia. ▀



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dati e mercati

di Dario Rea

COME STA IL MERCATO EUROPEO DELL'AUTO

SECONDO I DATI ACEA IL SETTORE DELL'AUTOMOBILE È IN SOFFERENZA ANCHE SE, IN UN CLIMA ALIMENTATO DA INCERTEZZE, ESISTONO BUONE OPPORTUNITÀ PER CORREZIONI IN CORSA

S Secondo i dati diffusi lo scorso febbraio da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito a gennaio le immatricolazioni di auto ammontano a 995.271 unità, il 2,1% in meno rispetto a gennaio 2024. "Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati - afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, che precisa - A gennaio, infatti, dei cinque major market (incluso UK) soltanto la Spagna registra una crescita (+5,3%). In calo, invece, Francia (-6,2%) e Italia (-5,8%), seguite da Germania (-2,8%) e Regno Unito (-2,5%). Apprezziamo

l'avvio dei lavori dell'iniziativa 'Strategic Dialogue on the Future of the European Automotive Industry' voluta dalla Presidente von der Leyen e chiediamo fortemente che il relativo Piano d'azione tenga conto anche delle istanze promosse da ANFIA insieme a CLEPA e alle altre associazioni europee del settore. Per garantire una transizione pulita e razionale - continua Vavassori - è infatti necessario revisionare i regolamenti sulla riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli leggeri e pesanti abbracciando il paradigma della neutralità tecnologica e introducendo delle flessibilità che consentano di attribuire il giusto valore al contributo

dei carbon neutral fuels; prevedere un piano di incentivazione pluriennale e paneuropeo per la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, da applicare nei singoli Paesi UE; introdurre misure a sostegno della competitività delle imprese, ad esempio rendendo più accessibili i costi dell'energia e supportando le attività di ricerca, sviluppo e innovazione sulle nuove tecnologie".

Europa e Italia

Nel complesso, nell'area UE+EFTA+UK, a gennaio risultano in crescita le auto BEV (+37,3%, con il 16,7% di quota) e le ibride tradizionali (+16,9%, con il 34,9% di quota), mentre le ibride plug-in calano del 6,4% (con il 7,6% di quota). In tutto, sono state immatricolate 475.761 vetture ibride di tutti i tipi ed elettriche, che rappresentano, insieme, il 59,2% del mercato.

Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono il 24,3% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 141.051 unità a gennaio, in aumento del 22,4% e con una quota del 21,1%.

Più nello specifico, in Italia, i volumi totalizzati a gennaio si attestano a 133.731 unità (-5,8%).

Secondo i dati ISTAT, a gennaio l'indice nazionale dei prezzi al consumo aumenta dello 0,6% su dicembre e dell'1,5% su gennaio 2024 (da +1,3% del mese precedente). L'accelerazione tendenziale è prevalentemente do-

vuta all'aumento dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +12,7% a +27,5%) e all'attenuarsi della flessione di quelli dei Beni energetici non regolamentati (da -4,2% a -3%). Tali effetti sono stati solo in parte compensati dalla decelerazione dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +3,6% a +2,5%).

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono gennaio in calo del 17%, con una quota di mercato del 26,9%. In flessione anche le autovetture diesel (-41,6% su gennaio 2024), con una quota del 9,6% (per la prima volta sotto il 10% di quota mensile da novembre 1994). Le autovetture elettrificate rappresentano il 53,3% del mercato di gennaio, con volumi in aumento (+16,9%). Tra queste, le ibride mild e full aumentano del 10,6% nel mese, con una quota di mercato del 44,6%.

Anche le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano del 65,6% nel mese (quota di mercato: 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 5% e fanno segnare +126,2% nel mese, mentre le ibride plug-in crescono del 21%, con il 3,6% di quota di mercato nel mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,2% dell'immatricolato di gennaio, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che, da sole, calano del 12,2% rispetto a gennaio 2024). Considerando anche le metano, il calo è più significativo ed è del 13,5%.

Dati e mercati



Il mercato europeo dell'auto apre l'anno in corso in flessione (-2,1% a gennaio), risultando in calo quasi tutti i maggiori mercati

La Spagna c'è, la Francia meno...

La Spagna totalizza 72.322 immatricolazioni a gennaio 2024, il 5,3% in più rispetto allo stesso mese dello scorso anno. L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che il mercato di gennaio è partito bene e con un notevole rialzo, anche grazie alla spinta degli acquisti da parte di famiglie e aziende. Le vendite delle società di noleggio sono invece scese nel mese avendo raddoppiato le vendite lo scorso dicembre ed essendo ora in attesa di rifornirsi di nuovi veicoli in vista della settimana di Pasqua, ad aprile. Il mese di gennaio ha chiuso con due notizie di segno diverso: una buona, ovvero l'abbassamento dei tassi d'interesse da parte della BCE, che rende più conveniente il finanziamento di nuovi veicoli, e una meno buona, ossia l'annullamento della proroga del piano MOVES III, con l'abrogazione del decreto reale che lo includeva nel Congresso dei Deputati. L'ANFAC sta quindi lavorando con il Governo per cercare di ripristinare gli incentivi il prima possibile ed evitare così di generare incertezza per gli acquirenti. Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, a gennaio 2025 cala il comparto del noleggio (-15%). Le immatricolazioni intestate a società aumentano invece del 2%, e il canale dei privati registra +12%.

Le autovetture a benzina rappresentano il 34,9% del mercato di gennaio (-11,1% rispetto a gennaio 2024). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 38,5% del mercato di gennaio (+23,5% rispetto a gennaio 2024). Le autovetture diesel sono l'11% del mercato mensile (ma diminuiscono del 34% rispetto al primo mese del 2024), seguite dalle elettriche (4,9% nel mese e una variazione di +48,5% rispetto a gennaio 2024), dalle ibride plug-in (6,7% la quota del mese e +14,5% sullo scorso anno) e dalle auto a gas (4% di quota di mercato), che aumentano invece del 12,8%.

Le emissioni medie di CO₂ nel mese di gennaio 2025

scendono a 112,2 g/km (-3,5%). In Francia, a gennaio 2025, si registrano 114.673 nuove immatricolazioni, in calo del 6,2% rispetto a gennaio 2024.

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, calano ancora le autovetture diesel (-48,5%), a bioetanolo (-99,7%) e le benzina (-28,2%). Le PHEV diminuiscono del 54%, mentre le ibride mild e full aumentano, rispettivamente, del 91% e del 28,7%. Le elettriche hanno una quota di mercato nel mese del 17,4%, mentre 12 mesi fa detenevano il 16,4%.

Sorprendono Germania e UK

Nel mercato tedesco sono state immatricolate a gennaio 207.640 unità, in calo del 2,8%.

Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a gennaio 2025 si è registrato un aumento del 21% degli ordini domestici. Dal punto di vista delle alimentazioni alternative, le auto ibride (+15,7% nel mese) rappresentano il 37,1% del mercato mensile, di cui l'8,5% sono ibride plug-in (+23,1%). Con una quota del 16,6%, le auto elettriche (BEV) registrano un aumento del 53,5%. Infine, le vetture a GPL calano: -54,8%, con appena 859 nuove immatricolazioni. Le emissioni medie di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione diminuiscono del 9,5% rispetto a gennaio 2024 e si attestano a 113,6 g/km. Il mercato inglese, infine, a gennaio totalizza 139.345 nuove autovetture immatricolate, con una flessione del 2,5% rispetto allo stesso mese dello scorso anno (-22% rispetto a gennaio 2019).

L'Associazione inglese dell'automotive SMMT sottolinea che i dati di gennaio mostrano come la domanda di veicoli elettrici stia crescendo, ma non abbastanza velocemente per realizzare le attuali ambizioni di decarbonizzazione. L'applicazione del "supplemento auto di lusso" alla VED (Vehicle Excise Duty) sui veicoli elettrici viene vista come la misura sbagliata nel momento sbagliato. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte calano del 3,7%, mentre le vetture intestate a privati registrano una flessione dello 0,5% e quelle intestate alle aziende aumentano del 2,4%.

Le vendite di veicoli elettrici registrano un trend positivo: +83,7% e una quota di mercato del 43,5% nel mese di gennaio. Le ibride plug-in (PHEV) hanno fatto segnare una crescita (+5,5%) e hanno una quota del 9%, superiore a quella dello scorso anno, che era dell'8,4%. Le vetture diesel calano nel mese (-7,7%, con quota al 6,2%), mentre le benzina fanno registrare il 15,3% in meno di volumi rispetto allo scorso gennaio, attestandosi su una quota di mercato del 42,2%.

Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%

2 Maggio 2025



(Teleborsa) – In base ai dati pubblicati dal ministero dei Trasporti ad aprile il mercato automobilistico italiano mostra piccoli segnali di recupero, con circa **139.084 immatricolazioni** che segnano una **crescita del 2,7%** rispetto alle 135.415 unità dello stesso mese del 2024. **Unrae** sottolinea che questo risultato contribuisce a ridurre la flessione del primo quadrimestre dell'anno a un -0,6% rispetto al 2024, con un totale di 583.038 immatricolazioni contro le 586.735 registrate tra gennaio e aprile dello scorso anno, anche se il confronto con il 2019 evidenzia ancora un gap significativo, pari al 18,2%.

La **transizione verso l'elettrico** continua a un ritmo contenuto: ad aprile le vetture a zero emissioni (BEV) rappresentano il 4,8% del mercato, in calo rispetto al 5,4% di marzo ma in crescita rispetto al 2,3% di aprile 2024, quando il mercato era influenzato dall'attesa per i nuovi incentivi. Le ibride plug-in (PHEV) raggiungono una quota del 5,7%, in miglioramento sia sul mese precedente (4,5%) sia sull'aprile 2024 (3,3%). Complessivamente, la quota delle ECV si attesta al 10,5%.

“Dopo la ripresa di marzo (+6,2%), ad aprile il mercato auto italiano mantiene il trend positivo contenendo la crescita a +2,7% – ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di **Anfia** che però ha sottolineato che “solo il 12% del totale delle autovetture immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese”.

“Nonostante le difficoltà del **mercato**, i modelli del Gruppo Stellantis si posizionano bene: sono infatti 5 i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del Gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia – ha aggiunto –. In prospettiva, ci attendiamo che con i nuovi **piani produttivi** attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi, e, parallelamente, la quota di mercato delle auto prodotte in Italia”.

Il **Centro Studi Promotor** ha sottolineato che il mercato italiano dell'auto resta "su livelli estremamente depressi e molto lontani da quelli precedenti la crisi da coronavirus. Nell'aprile 2019 le **immatricolazioni** furono infatti 174.925 e quindi il calo del mese scorso, rispetto al livello ante-crisi, è di ben il 20,5%". "Per valutare correttamente quanto grave sia l'attuale situazione del **mercato dell'auto italiano** (ma il quadro europeo è sostanzialmente analogo) va detto che nel 2019 le immatricolazioni di autovetture furono 1.916.951, un volume, fra l'altro, tutt'altro che eccezionale, se si pensa che nei primi anni del secolo, prima della **crisi di Lehmann Brothers** del 2008, le immatricolazioni di autovetture in Italia si aggiravano intorno ai 2.300.000 unità all'anno con punte di 2.420.000 unità nel 2001 e di 2.493.106 unità nel 2007", ha commentato il CSP.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

LEGGI ANCHE

Ue, per riformare il mercato unico i principali ostacoli sono dieci: la lista della Commissione

ECONOMIA —2 Maggio 2025

Al via lavori di ampliamento e ammodernamento del gate di accesso al porto di Trieste

ECONOMIA —2 Maggio 2025



Venerdì 2 Maggio 2025, ore 19.21



teleborsa

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

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%

Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%

Economia 02 maggio 2025 - 18.57



(Teleborsa) - In base ai dati pubblicati dal ministero dei Trasporti ad aprile il mercato automobilistico italiano mostra piccoli segnali di recupero, con circa **139.084 immatricolazioni** che segnano una **crescita del 2,7%** rispetto alle 135.415 unità dello stesso mese del 2024. **Unrae** sottolinea che questo risultato contribuisce a ridurre la flessione del primo quadrimestre dell'anno a un -0,6% rispetto al 2024, con un totale di 583.038 immatricolazioni contro le 586.735 registrate tra gennaio e aprile dello scorso anno, anche se il confronto con il 2019 evidenzia ancora un gap significativo, pari al 18,2%.

La **transizione verso l'elettrico** continua a un ritmo contenuto: ad aprile le vetture a zero emissioni (BEV) rappresentano il 4,8% del mercato, in calo rispetto al 5,4% di marzo ma in crescita rispetto al 2,3% di aprile 2024, quando il mercato era influenzato dall'attesa per i nuovi incentivi. Le ibride plug-in (PHEV) raggiungono una quota del 5,7%, in miglioramento sia sul mese precedente (4,5%) sia sull'aprile 2024 (3,3%). Complessivamente, la quota delle ECV si attesta al 10,5%.

"Dopo la ripresa di marzo (+6,2%), ad aprile il mercato auto italiano mantiene il trend positivo contenendo la crescita a +2,7% - ja commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di **Anfia** che però ha sottolineato che "solo il 12% del totale delle autovetture immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese".

"Nonostante le difficoltà del **mercato**, i modelli del **Gruppo Stellantis** si posizionano bene: sono infatti 5 i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del Gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia - ha aggiunto -. In prospettiva, ci attendiamo che con i nuovi **piani produttivi** attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi, e, parallelamente, la quota di mercato delle auto prodotte in Italia".

Il **Centro Studi Promotor** ha sottolineato che il mercato italiano dell'auto resta "su livelli estremamente depressi e molto lontani da quelli precedenti la crisi da coronavirus. Nell'aprile 2019 le **immatricolazioni** furono infatti 174.925 e quindi il calo del mese scorso, rispetto al livello ante-crisi, è di ben il 20,5%". "Per valutare correttamente quanto grave sia l'attuale situazione del **mercato dell'auto italiano** (ma il quadro europeo è sostanzialmente analogo) va detto che nel 2019 le immatricolazioni di autovetture furono 1.916.951, un volume, fra l'altro, tutt'altro che eccezionale, se si pensa che nei primi anni del secolo, prima della **crisi di Lehmann Brothers** del 2008, le immatricolazioni di autovetture in Italia si aggiravano intorno ai 2.300.000 unità all'anno con punte di 2.420.000 unità nel 2001 e di 2.493.106 unità nel 2007", ha commentato il CSP.

Argomenti trattati

Trasporti (97) · Unrae (4)

Titoli e Indici

Stellantis +2,95%

Altre notizie

- ▶ [Prezzi consumo Italia \(YoY\) in aprile](#)
- ▶ [Italia, Prezzi consumo \(MoM\) in aprile](#)
- ▶ [Fiducia consumatori Italia in aprile](#)
- ▶ [Piazza Affari: scambi in positivo per Stellantis](#)
- ▶ [Piazza Affari: giornata depressa per Stellantis](#)
- ▶ [Piazza Affari: scambi negativi per Stellantis](#)

Seguici su Facebook

Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Immatricolazioni auto, in UE mercato ancora in stallo
- ▶ Alfa Romeo, immatricolazioni in crescita del 45% a marzo: miglior quota da 2020
- ▶ Crif, finanziamenti auto in crescita nel 2024
- ▶ Fiducia imprese Italia in aprile



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Costume e società
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Indicazioni di trading
Migliori e peggiori
In breve
Comunicati Corporate

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant
Rating Agenzie
EuroTLX

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Accadde Oggi

VIDEO

Il Punto sulle Commodities
Buongiorno dalla Borsa
1 minuto in Borsa
Focus sugli ETF
Notizie dal Forex
Tutti i Video

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettifica e
Corporate Actions

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2025 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati**.

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni **Whistleblowing**.

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

AUTO, AD APRILE IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA CRESCONO DEL 2,7%




(Teleborsa) - In base ai dati pubblicati dal ministero dei Trasporti ad aprile il mercato automobilistico italiano mostra piccoli segnali di recupero, con circa **139.084 immatricolazioni** che segnano una **crescita del 2,7%** rispetto alle 135.415 unità dello stesso mese del 2024. **Unrae** sottolinea che questo risultato contribuisce a ridurre

la flessione del primo quadrimestre dell'anno a un -0,6% rispetto al 2024, con un totale di 583.038 immatricolazioni contro le 586.735 registrate tra gennaio e aprile dello scorso anno, anche se il confronto con il 2019 evidenzia ancora un gap significativo, pari al 18,2%.

La **transizione verso l'elettrico** continua a un ritmo contenuto: ad aprile le vetture a zero emissioni (BEV) rappresentano il 4,8% del mercato, in calo rispetto al 5,4% di marzo ma in crescita rispetto al 2,3% di aprile 2024, quando il mercato era influenzato dall'attesa per i nuovi incentivi. Le ibride plug-in (PHEV) raggiungono una quota del 5,7%, in miglioramento sia sul mese precedente (4,5%) sia sull'aprile 2024 (3,3%). Complessivamente, la quota delle ECV si attesta al 10,5%.

"Dopo la ripresa di marzo (+6,2%), ad aprile il mercato auto italiano mantiene il trend positivo contenendo la crescita a +2,7% - ja commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di **Anfia** che però ha sottolineato che "solo il 12% del totale delle autovetture immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese".

"Nonostante le difficoltà del **mercato**, i modelli del **Gruppo Stellantis** si posizionano bene: sono infatti 5 i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del Gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia - ha aggiunto -. In prospettiva, ci attendiamo che con i nuovi **piani produttivi** attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi, e, parallelamente, la quota di mercato delle auto prodotte in Italia".

Il **Centro Studi Promotor** ha sottolineato che il mercato italiano dell'auto resta "su livelli estremamente depressi e molto lontani da quelli precedenti la crisi da coronavirus. Nell'aprile 2019 le **immatricolazioni** furono infatti 174.925 e quindi il calo del mese scorso, rispetto al livello ante-crisi, è di ben il 20,5%". "Per valutare correttamente quanto grave sia l'attuale situazione del **mercato dell'auto italiano** (ma il quadro europeo è sostanzialmente analogo) va detto che nel 2019 le immatricolazioni di autovetture furono 1.916.951, un volume, fra l'altro, tutt'altro che eccezionale, se si pensa che nei primi anni del secolo, prima della **crisi di Lehmann Brothers** del 2008, le immatricolazioni di autovetture in Italia si aggiravano intorno ai 2.300.000 unità all'anno con punte di 2.420.000 unità nel 2001 e di 2.493.106 unità nel 2007", ha commentato il CSP.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 02-05-2025 18:57

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Stellantis	8,38	+2,95	17.38.18	8,145	8,417	8,30

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

 EN



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

AUTO: ANFIA, AVANTI TREND POSITIVO, MA SOLO 12% IMMATRICOLATO E' PRODOTTO IN ITALIA

Il Sole 24 Ore
Radiocor

Solo un terzo immatricolato Stellantis prodotto in Italia (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 mag - "Dopo la ripresa di marzo (+6,2%), ad aprile il mercato auto italiano mantiene il trend positivo contenendo la crescita a +2,7%, il primo quadrimestre 2025, tuttavia, resta leggermente al di sotto dei volumi dello scorso anno". Lo ha detto Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), Associazione nazionale filiera industria automobilistica, sottolineando che "prosegue il buon andamento delle immatricolazioni di auto ricaricabili (Bev e Phev) e, in particolare, delle elettriche (Bev) - le cui vendite aumentano del 108,2% ad aprile e del 79,4% nel quadrimestre, sebbene con quote di mercato ancora molto moderate (4,8% di quota nel mese e 5,1% nel cumulato). Buona performance anche per le autovetture mild e full hybrid, in crescita del 14,2% ad aprile e del 15% nel quadrimestre".

Tuttavia, dice Vavassori, "solo il 12% del totale delle autovetture immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno e' prodotto nel nostro Paese". In particolare, spiega il presidente di [Anfia](#), "nonostante le difficoltà del mercato, i modelli del gruppo Stellantis si posizionano bene, ma solo un terzo dell'immatricolato complessivo del gruppo e' prodotto in Italia. In prospettiva, ci attendiamo che con i nuovi piani produttivi attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi, e, parallelamente, la quota di mercato delle auto prodotte in Italia".

Ars

(RADIOCOR) 02-05-25 19:00:07 (0540) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Stellantis	8,38	+2,95	17.38.18	8,145	8,417	8,30

TAG

ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO
AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA
STELLANTIS ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%

TELEBORSA

Publicato il 02/05/2025
Ultima modifica il 02/05/2025 alle ore 18:57

cerca un titolo



In base ai dati pubblicati dal ministero dei Trasporti ad aprile il mercato automobilistico italiano mostra piccoli segnali di recupero, con circa **139.084 immatricolazioni** che segnano una **crescita del 2,7%** rispetto alle 135.415 unità dello stesso mese del 2024.

Unrae sottolinea che questo risultato

contribuisce a ridurre la flessione del primo quadrimestre dell'anno a un -0,6% rispetto al 2024, con un totale di 583.038 immatricolazioni contro le 586.735 registrate tra gennaio e aprile dello scorso anno, anche se il confronto con il 2019 evidenzia ancora un gap significativo, pari al 18,2%.

La **transizione verso l'elettrico** continua a un ritmo contenuto: ad aprile le vetture a zero emissioni (BEV) rappresentano il 4,8% del mercato, in calo rispetto al 5,4% di marzo ma in crescita rispetto al 2,3% di aprile 2024, quando il mercato era influenzato dall'attesa per i nuovi incentivi. Le ibride plug-in (PHEV) raggiungono una quota del 5,7%, in miglioramento sia sul mese precedente (4,5%) sia sull'aprile 2024 (3,3%). Complessivamente, la quota delle ECV si attesta al 10,5%.

"Dopo la ripresa di marzo (+6,2%), ad aprile il mercato auto italiano mantiene il trend positivo contenendo la crescita a +2,7% - ja commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di Anfia che però ha sottolineato che "solo il 12% del totale delle autovetture immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese".

"Nonostante le difficoltà del **mercato**, i modelli del **Gruppo Stellantis** si posizionano bene: sono infatti 5 i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del Gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia - ha aggiunto -. In prospettiva, ci attendiamo che con i nuovi **piani produttivi** attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi, e, parallelamente, la quota di mercato delle auto prodotte in Italia".

Il **Centro Studi Promotor** ha sottolineato che il mercato italiano dell'auto resta "su livelli estremamente depressi e molto lontani da quelli precedenti la crisi da coronavirus. Nell'aprile 2019 le **immatricolazioni** furono infatti

LEGGI ANCHE

24/04/2025



Immatricolazioni auto, in UE mercato ancora in stallo

02/04/2025

Alfa Romeo, immatricolazioni in crescita del 45% a marzo: miglior quota da 2020

25/03/2025

Auto, a febbraio ancora in calo le vendite in Ue (-3,4%)

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

02/05/2025

A Wall Street si scatenano gli acquisti

02/05/2025

Analisi Tecnica: EUR/USD del 2/05/2025, ore 19:00

02/05/2025

Ue, per riformare il mercato unico i principali ostacoli sono dieci: la lista della Commissione

02/05/2025

Neodecortech, informativa sul buyback

174.925 e quindi il calo del mese scorso, rispetto al livello ante-crisi, è di ben il 20,5%. "Per valutare correttamente quanto grave sia l'attuale situazione del **mercato dell'auto italiano** (ma il quadro europeo è sostanzialmente analogo) va detto che nel 2019 le immatricolazioni di autovetture furono 1.916.951, un volume, fra l'altro, tutt'altro che eccezionale, se si pensa che nei primi anni del secolo, prima della **crisi di Lehmann Brothers** del 2008, le immatricolazioni di autovetture in Italia si aggiravano intorno ai 2.300.000 unità all'anno con punte di 2.420.000 unità nel 2001 e di 2.493.106 unità nel 2007", ha commentato il CSP.

[> Altre notizie](#)

CALCOLATORI

Casa
[Calcola le rate del mutuo](#)
Auto
[Quale automobile posso permettermi?](#)
Titoli
[Quando vendere per guadagnare?](#)
Conto Corrente
[Quanto costa andare in rosso?](#)

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

TITOLI TRATTATI:

[> Stellantis](#)

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

[CRONACA](#)
[ESTERI](#)
[SPORT](#)
[ECONOMIA](#)
[POLITICA](#)
[TORINO](#)

GEDi News Network S.p.A.

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

[Scrivi alla redazione](#)
[Cookie Policy](#)
[Dichiarazione di accessibilità](#)
[Pubblicità](#)
[Privacy](#)
[Riserva TDM](#)
[Dati Societari](#)
[CMP](#)
[Contatti](#)
[Sede](#)

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

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, ad aprile immatricolazioni in Italia crescono del 2,7%



2 maggio 2025 - 19.02

Ricerca titolo



(Teleborsa) - In base ai dati pubblicati dal ministero dei Trasporti ad aprile il mercato automobilistico italiano mostra piccoli segnali di recupero, con circa **139.084 immatricolazioni** che segnano una **crescita del 2,7%** rispetto alle 135.415 unità dello stesso mese del 2024. **Unrae sottolinea** che questo risultato contribuisce a ridurre la flessione del primo quadrimestre dell'anno a un -0,6% rispetto al 2024, con un totale di 583.038 immatricolazioni contro le 586.735 registrate tra gennaio e aprile dello scorso anno, anche se il confronto con il 2019 evidenzia ancora un gap significativo, pari al 18,2%.

La **transizione verso l'elettrico** continua a un ritmo contenuto: ad aprile le vetture a zero emissioni (BEV) rappresentano il 4,8% del mercato, in calo rispetto al 5,4% di marzo ma in crescita rispetto al 2,3% di aprile 2024, quando il mercato era influenzato dall'attesa per i nuovi incentivi. Le ibride plug-in (PHEV) raggiungono una quota del 5,7%, in miglioramento sia sul mese precedente (4,5%) sia sull'aprile 2024 (3,3%). Complessivamente, la quota delle ECV si attesta al 10,5%.

"Dopo la ripresa di marzo (+6,2%), ad aprile il mercato auto italiano mantiene il trend positivo contenendo la crescita a +2,7% - ja commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di **Anfia** che però ha sottolineato che "solo il 12% del totale delle autovetture immatricolate in Italia nei primi quattro mesi dell'anno è prodotto nel nostro Paese".

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 41.366 **+1,51%**

FTSE 100 8.596 **+1,17%**

FTSE MIB 38.328 **+1,92%**

Germany DAX 23.087 **+2,62%**

Hang Seng Index* 22.096,03 **+0,44%**

Nasdaq 18.028 **+1,79%**

Nikkei 225 36.798,00 **+0,95%**

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"Nonostante le difficoltà del mercato, i modelli del Gruppo Stellantis si posizionano bene: sono infatti 5 i modelli presenti nella top 10 di gennaio-aprile 2025. Solo un terzo dell'immatricolato complessivo del Gruppo, tuttavia, è prodotto in Italia – ha aggiunto –. In prospettiva, ci attendiamo che con i nuovi piani produttivi attualmente in fase di implementazione, si possa significativamente accrescere la produzione sul territorio soprattutto in termini di volumi, e, parallelamente, la quota di mercato delle auto prodotte in Italia".

Il Centro Studi Promotor ha sottolineato che il mercato italiano dell'auto resta "su livelli estremamente depressi e molto lontani da quelli precedenti la crisi da coronavirus. Nell'aprile 2019 le immatricolazioni furono infatti 174.925 e quindi il calo del mese scorso, rispetto al livello ante-crisi, è di ben il 20,5%". "Per valutare correttamente quanto grave sia l'attuale situazione del mercato dell'auto italiano (ma il quadro europeo è sostanzialmente analogo) va detto che nel 2019 le immatricolazioni di autovetture furono 1.916.951, un volume, fra l'altro, tutt'altro che eccezionale, se si pensa che nei primi anni del secolo, prima della crisi di Lehmann Brothers del 2008, le immatricolazioni di autovetture in Italia si aggiravano intorno ai 2.300.000 unità all'anno con punte di 2.420.000 unità nel 2001 e di 2.493.106 unità nel 2007", ha commentato il CSP.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by teleborsa

1

1,13

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



089849