



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 14 al 20 ottobre 2025**

*Torino, 27 ottobre 2025*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Adnkronos.com	14/10/2025	<i>Automotive, quale futuro: a Milano il decennale di #FORUMAutoMotive tra industria e politica europea</i>	2
	Adnkronos.com	14/10/2025	<i>Automotive, studio AlixPartners: 'arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%'</i>	3
III	Il Foglio	14/10/2025	<i>Incubo Stellantis (D.Mattone)</i>	5
	Autodigestetclassic.wordpress.com	14/10/2025	<i>L'INTERESSANTE #FORUMAUTOMOTIVE 2025</i>	6
	EveryEye.it	14/10/2025	<i>ANFIA lancia l'allarme: 'Non c'e' piu' tempo, bisogna rivedere il regolamento CO2'</i>	11
	Ilfattoquotidiano.it	14/10/2025	<i>Auto, l'allarme di AlixPartners: Europa in calo, i cinesi saliranno al 13% entro il 2030</i>	13
	Ilmattino.it	14/10/2025	<i>Automotive, studio AlixPartners: 'arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%'</i>	15
	Ilmessaggero.it	14/10/2025	<i>Automotive, studio AlixPartners: 'arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%'</i>	20
	Motorsport.com	14/10/2025	<i>ANFIA Motorsport Forum: l'innovazione requisito per essere vincenti nelle corse</i>	28
	Agenziagiornalisticaopinione.it	15/10/2025	<i>ANFIA E CAMERA COMMERCIO TORINO * OSSERVATORIO COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE: «SI FERMA LA CRESCITA, CA</i>	38
	Ansa.it	15/10/2025	<i>Frena la componentistica auto, arrivo dei cinesi un'opportunita'</i>	43
	Ansa.it	15/10/2025	<i>Vavassori (Anfia), provvedimento incentivi non gestito bene</i>	46
16	Primo Piano Molise	15/10/2025	<i>Anche l'Anfia non crede piu' alla Gigafactory</i>	48
	Adriaeco.eu	15/10/2025	<i>ANFIA Motorsport Forum: innovazione, carburanti alternativi e sostenibilita' al centro del futuro de</i>	49
	Euroborsa.it	15/10/2025	<i>Terre rare, le major dell'auto lanciano l'allarme: le scelte della Cina possono portare il caos</i>	50
	Ilmessaggero.it	15/10/2025	<i>Vavassori (Anfia): «Provvedimento incentivi non gestito bene. Attesi per il 15 ottobre e in arrivo i</i>	51
	Lastampa.it	15/10/2025	<i>Anfia, Componentistica auto in frenata: cala il fatturato, cresce il pessimismo per il 2025</i>	52
	Lastampa.it	15/10/2025	<i>Anfia: per autocarri, veicoli trainati e autobus settembre a segno piu'</i>	54
	NotiziarioMotoristico.com	15/10/2025	<i>ANFIA: pubblicato l'Osservatorio sulla componentistica automotive</i>	55
	Quattroruote.it	15/10/2025	<i>Anfia Le restrizioni cinesi sulle terre rare minacciano l'auto europea</i>	57
	Quattroruote.it	15/10/2025	<i>La crisi dell'auto Un 2024 difficile per la componentistica italiana</i>	59
	Repubblica.it	15/10/2025	<i>Anfia, Componentistica auto in frenata: cala il fatturato, cresce il pessimismo per il 2025</i>	62
	Trasporti-Italia.com	15/10/2025	<i>Veicoli industriali: analisi e strategie ANFIA per il rinnovo del parco circolante</i>	63
8	Il Sole 24 Ore	16/10/2025	<i>Produzione ai minimi, molta preoccupazione per i siti italiani (F.Greco)</i>	66
37	La Repubblica	16/10/2025	<i>L'indotto auto frena calo del 6% dei ricavi si guarda a Pechino</i>	68
26	La Stampa	16/10/2025	<i>"Auto in crisi, l'Ue non riesce a mantenere le promesse" (C.Luise)</i>	69
1+3	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	16/10/2025	<i>Auto, l'anno nero Nel 2025 bruciati piu' di 1.500 posti e 1 miliardo di ricavi</i>	71
1+2	La Repubblica - Ed. Torino	16/10/2025	<i>I fornitori ultime vittime della crisi auto (M.Sciullo)</i>	73
44	La Stampa - Ed. Torino	16/10/2025	<i>Auto, componentistica in profondo rosso "Ma nel 2026 primi i segnali di ripresa" (L.D. P.)</i>	75

## Automotive, quale futuro: a Milano il decennale di #FORUMAutoMotive tra industria e politica europea

Si è svolto oggi a Milano l'incontro Automotive, quale futuro Reagire con decisione: basta parole! , promosso da #FORUMAutoMotive, movimento di opinione ideato dal giornalista Pierluigi Bonora, in occasione del decennale delle sue attività. L'evento ha riunito rappresentanti della filiera automotive, esperti e parlamentari italiani ed europei per discutere del futuro del settore alla luce delle politiche del Green Deal europeo e delle sfide legate alla transizione ecologica.



Apprendo i lavori, Pierluigi Bonora ha sottolineato la necessità di passare dalle parole ai fatti e di portare a Bruxelles le istanze dirette delle associazioni del comparto, pena il rischio di un vero game over per l'automotive europeo. Emanuele Cordone, Director Automotive Practice di AlixPartners, ha presentato l'aggiornamento dell'AlixPartners Global Automotive Outlook, che prevede per il 2025 un calo del mercato europeo dell'auto del 2%, con una crescita contenuta negli anni successivi. Secondo lo studio, i costruttori cinesi continueranno a guadagnare quote nel mercato europeo, passando dall'8% del 2024 al 13% nel 2030, mentre i produttori europei scenderanno dal 62% al 58%. Cordone ha inoltre evidenziato il calo della marginalità per i gruppi europei e americani, a fronte di un miglioramento dei player asiatici, e ha segnalato la persistente debolezza del mercato italiano rispetto ai livelli pre-pandemia. Transizione elettrica e neutralità tecnologica Il tema della transizione elettrica e della neutralità tecnologica ha dominato invece la seconda parte dell'incontro, con la sessione Automotive al bivio. Il sistema europeo è a fine corsa? Tra i rappresentanti delle associazioni di categoria hanno dichiarato: Roberto Vavassori (ANFIA) ha denunciato la perdita di 100mila posti di lavoro nella componentistica, chiedendo il rinvio di cinque anni del termine 2035 per lo stop ai motori termici. Andrea Cardinali (UNRAE) ha richiamato l'urgenza di una riforma fiscale per le auto aziendali, aggravata dalle recenti modifiche al fringe benefit. Fabio Pressi (Motus-E) ha sottolineato che il vero problema non è l'elettrico, ma la maggiore competitività dei produttori cinesi, chiedendo politiche industriali sul riciclo e la produzione di batterie. Gianni Murano (UNEM) ha ribadito la necessità di considerare l'intero ciclo di vita delle emissioni e di valorizzare i carburanti rinnovabili e low carbon. Maria Rosa Baroni (NGV) ha chiesto il riconoscimento del biometano tra le motorizzazioni a zero emission. Presenti anche parecchi politici come l'eurodeputato Paolo Borchia (Commissione ITRE) che ha evidenziato come i limiti della transizione al full electric entro il 2025 siano ormai evidenti, Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico della Regione Lombardia e presidente dell'Alleanza tra le 40 Regioni Europee Automotive, ha definito un errore clamoroso l'esclusione di altre tecnologie oltre all'elettrico". Ed infine l'eurodeputato Massimiliano Salini (Commissione Industria UE) che ha richiamato l'importanza di una convivenza tra diverse tecnologie come essenza della neutralità tecnologica. L'informazione continua con la newsletter Vuoi restare informato? Iscriviti a e-news, la newsletter di Adnkronos inviata ogni giorno, dal lunedì al venerdì, con le più importanti notizie della giornata

## Automotive, studio AlixPartners: 'arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%'

Al #FORUMAutoMotive l'appello della filiera automotive all'Europa: Accelerare i tempi della revisione del Green Deal sull'auto. Arretra il mercato europeo, avanzano i costruttori cinesi e nel 2030 raggiungeranno quota 13%. È andato in scena a Milano l'evento dal titolo Automotive, quale futuro - Reagire con decisione: basta parole!, promosso da #ForumAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora, in occasione del decennale delle attività. Al centro dell'evento il Green Deal e l'opportunità, ormai condivisa da settori crescenti della politica e del mondo automotive, di affrontare con grande pragmatismo le sfide inserite nel piano europeo, prevedendo diverse modalità e tempistiche, come anche recentemente ribadito anche dall'ex premier italiano Mario Draghi. Il promotore di #ForumAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: Abbiamo raccolto la richiesta delle associazioni automotive di poter esporre direttamente istanze e richieste ai parlamentari che ci rappresentano anche all'Europarlamento. Ne è scaturito un dibattito vivace e costruttivo con una serie di proposte per far in modo che a Bruxelles dalle parole si passi rapidamente ai fatti. Pena il game over del sistema automotive europeo. Con irrimediabili danni all'occupazione e la conseguenza di finire una volta per tutte nelle mani degli abili europei del settore. Emanuele Cordone, Director della Practice Automotive di AlixPartners, ha presentato un aggiornamento dell'AlixPartners Global Automotive Outlook. Secondo lo studio, il mercato europeo dell'auto nel 2025 è previsto in rallentamento (-2%), con crescita modesta attesa negli anni successivi. Intanto, i costruttori cinesi continuano a guadagnare terreno nel vecchio Continente, con una quota in aumento dall'8% del 2024 al 13% del 2030 (+0,8 milioni di veicoli fino al 2030, pari alla quasi totalità della crescita del mercato), a spese dei costruttori europei che vedono la loro quota ridursi dal 62% al 58%. Cordone ha evidenziato come si stia assistendo a un calo della profittabilità per gli Oem europei e americani, mentre i player cinesi migliorano i propri margini. In Italia, il mercato resta debole rispetto al pre-Covid, frenato da prezzi in aumento e minore accessibilità. Crescono invece i brand cinesi con un prodotto competitivo e tecnologicamente avanzato. Sul fronte produttivo, per raggiungere l'obiettivo di un milione di unità servirebbero oggi più di due anni. Rispetto alla diffusione dell'elettrico, la crescita dei veicoli è modesta e ancora lontana dagli obiettivi del Green Deal. L'offerta dei veicoli BEV è prevista in aumento con lancio di nuovi modelli nel 2025-2027, ma la differenza di prezzo resta significativa in particolare sui segmenti A e B, mentre i veicoli con range extender (Reev) potrebbero aiutare a superare la range anxiety e favorire la diffusione dell'elettrico. In Italia, ha concluso Cordone, le emissioni delle nuove auto vendute restano stabili dal 2017, ma il parco circolante continua a invecchiare, e la quota di Bev e Phev rimane contenuta (circa 10% nella prima metà del 2025), con l'Italia che resta fanalino di coda nella crescita dell'elettrico rispetto ai principali paesi europei. In Italia, la quota di Bev e Phev è però più alta nelle flotte aziendali rispetto al mercato generale, con ulteriore spinta potenziale per il nuovo schema di incentivo fiscale previsto per il 2025. Il valore residuo dei Bev rimane però basso, soprattutto in Italia, ma questo potrebbe aprire nuove opportunità nel mercato dell'usato. Poi, spazio alla nuova Automotive Eurotribuna Politica dal titolo Automotive al bivio. Il sistema europeo è a fine corsa?, e al confronto con i rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, moderati da Pierluigi Bonora, con interventi dei giornalisti David Giudici, Direttore de L'Automobile, e Umberto Zapelloni, responsabile delle pagine Mobilità de "Il Foglio", Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto evidenziare le principali criticità che frenano lo sviluppo del settore. Il mondo della componentistica è in apnea. Oggi la diagnosi è chiara, ma non si applica la cura. Siamo stanchi delle sole parole. Lo scorso anno abbiamo perso 100mila posti di lavoro. Decidiamo oggi la possibilità di rinviare di 5 anni la scadenza del 2035 e di prevedere una quota di veicoli non Bev anche dopo il 2035. Il mercato è stato totalmente dimenticato dai regolamenti europei, ha denunciato Roberto Vavassori, Presidente Anfia. Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae: In Italia abbiamo un problema evidente di fisco sull'auto aziendale che ci trasciniamo da anni, ulteriormente appesantito da una recente norma sul fringe benefit che ha peggiorato la situazione. Occorre intervenire. Le Case automobilistiche chiedono chiarezza in una direzione o nell'altra per poter continuare a pianificare investimenti di milioni di euro. In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: Abbiamo perso di vista l'obiettivo. Il problema oggi non è l'elettrico, ma che i produttori cinesi risultano più competitivi. Cerchiamo di capire come essere competitivi sulle



batterie e sul loro riciclo, siamo già in ritardo. Gianni Murano, Presidente di Unem: L'attuale normativa europea per la decarbonizzazione dei trasporti stradali non solo non sta generando l'atteso cambiamento del parco veicolare ma ha generato una sensibile riduzione delle vendite auto con pesanti ripercussioni sull'industria automotive e sull'occupazione. Abbiamo più volte richiamato l'attenzione sulla necessità di correttivi che legittimino realmente la libertà tecnologica liberando investimenti in nuovi carburanti rinnovabili e low carbon. Nonostante le tante parole spese sulla neutralità tecnologica, ad oggi si è ancora fermi all'enunciazione senza che si vedano atti concreti. Il settore richiama ancora quel senso di urgenza per intervenire sugli attuali regolamenti europei che consentano realmente di conteggiare le emissioni di CO2 sull'intero ciclo di vita e liberi le potenzialità di sviluppo dei low carbon fuels. Maria Rosa Baroni, Presidente di Ngv: Se non verranno prese adeguate decisioni per accogliere anche il biometano tra le motorizzazioni a zero emissioni, siamo pronti a manifestare con camion e vetture davanti al Parlamento europeo. Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica si è rivolto ai politici dando loro piena disponibilità a supportare le scelte politiche di contrasto al diktat europeo al tutto elettrico, aggiungendo: Le posizioni delle associazioni sono oggi allineate: se le auto non si comprano, protestare a Bruxelles diventa una risposta concreta. Simonpaolo Buongiorno, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: Oggi c'è una larga maggioranza che ritiene che vadano cambiate le regole affidandosi alla neutralità tecnologica, ma esclusivamente per ragioni politiche e di poltrone non si possono mettere in discussione le decisioni assunte con il Green Deal. In risposta alle istanze espresse dal settore, Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione I tre, ha precisato: Prendo atto che oggi molti di quelli che hanno avallato determinate decisioni sul green deal stanno cambiando idea. Oggi non c'è più tempo, i limiti previsti per la transizione al 2025 al full electric sono ormai evidenti a tutti. Resta inesausta la domanda: come genereremo l'elettricità necessaria alla transizione del nostro parco circolante? Ci auguriamo di fare presto passi in avanti a livello europeo in direzione della revisione dei regolamenti. Guido Guidesi, Presidente dell'Alleanza tra le 40 Regioni Europee Automotive e Assessore alla Sviluppo economico della Regione Lombardia: Il prossimo dialogo strategico rischia di essere tardivo per il mercato automotive. Le scelte prese a livello europeo stanno provocando evidenti danni sul piano sociale e industriale. È stato un errore clamoroso limitare il futuro della mobilità al solo elettrico. Non si è data opportunità alla ricerca e all'innovazione tecnologica di poter operare liberamente. Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria U, ha evidenziato: La lettera di due ministri italo-tedeschi sulla possibilità di un cambio di passo sulla strategia del green deal sull'auto è un buon segnale, ma resta molto da fare. Non esistono le condizioni abilitanti per attivare una transizione elettrica nei modi e nei tempi individuati e questo sarà recepito nella proposta di revisione che vedrà la luce tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026. La convivenza tra le diverse tecnologie è la vera essenza della neutralità tecnologica. Dobbiamo sostenere ricerca e innovazione, liberandola dai dogmi del tutto elettrico. Gli ha fatto eco Fabio Raimondo, Capogruppo Fratelli d'Italia Commissione Trasporti Camera dei Deputati: Le navi cinesi che trasportano oltre 9mila veicoli nei porti italiani sono la chiara testimonianza della distruzione di diverse decine di migliaia di posti lavoro della componentistica e dell'indotto automotive. Per camion, veicoli commerciali e bus bisogna investire su carburanti strategici (biofuel su tutti), alternativi all'elettrico. È necessario ripristinare il principio della neutralità tecnologica. Tra gli interventi di interesse anche quello di Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive e Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino, e Alessandro Mortali, Senior Advisor. Taschini ha indicato come: Chi pensa di battere i concorrenti cinesi sulle auto è destinato a essere sconfitto. Ecco perché bisognerebbe sottoporle a dazio o addirittura contingentarle. Verna si è chiesto e ha domandato ai rappresentanti politici se l'automotive resti ancora un settore strategico per l'Europa. Mortali ha infine posto l'accento sulla componentistica e su come molte industrie in Italia stiano sparendo.

## Incubo Stellantis

**Uliano (Fim-Cisl): "Paura per le chiusure". Giorda (Anfia) e Calenda: "E' emergenza"**

Roma. I dati Fim-Cisl sulla produzione Stellantis in Italia sono allarmanti: la produzione è crollata del 31,5 per cento nei primi nove mesi del 2025, pari a 265.490 unità tra autovetture e veicoli commerciali. Per contestualizzare, nello stesso periodo del 2023 la produzione era stata di 567.525 unità, mentre nel 2024 di 387.600. "Nel 2023 la leva annuale era di 750 mila unità - dice al Foglio il segretario generale Fim-Cisl, Ferdinando Uliano -. Avevamo discusso un piano industriale con Stellantis e il governo per raggiungere l'obiettivo del milione. Invece la situazione è costantemente peggiorata. Poi lo scontro con l'ex ad Carlos Tavares. Prevedeva di anticipare già entro il 2030 l'adozione di equipaggiamenti completamente full electric, ma il mercato non si muoveva in quella direzione". Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia (associazione della filiera automobilistica), aggiunge: "Solo il 15 per cento delle immatricolazioni totali riguarda veicoli elettrici. Non si sta avverando ciò che il legislatore europeo si augurava". Per Carlo Calenda, segretario di Azione, "occorre riconoscere l'automotive come settore energivoro e ripristinare Industria 4.0. Serve inoltre annullare le sanzioni e fermare il phase-out dei motori endotermici" previsto dalle norme Ue del Green Deal. Giorda sottolinea uno studio sulla competitività italiana: "Il costo dell'energia è più alto che in Francia e Spagna, e anche il costo del lavoro è meno flessibile; siamo ulteriormente penalizzati oltre al paragone con Cina e Usa. In Spagna Stellantis produce più di 2 milioni di unità all'anno". Il problema energetico pesa, ma non sembra modificare la direzione degli investimenti. Un esempio è la gigafactory di Termoli: "La situazione è drammatica - dice Uliano - la fabbrica produceva motori, doveva essere trasformata in un impianto di produzione per batterie. Ciò è sospeso indefinitamente". Giorda anche è negativo: "Penso che il progetto sia tramontato, anche se non c'è stata una nota ufficiale". Davanti a questo netto svantaggio competitivo, Uliano appare però positivo quando conferma le promesse di Stellantis: "Dal 2028 sarà installata a Pomigliano una piattaforma per la produzione di due nuovi modelli compatti a largo consumo. L'Italia non era stata destinazione di questo tipo di piattaforme, piuttosto le aveva avute la Polonia". E questa potrebbe essere la leva per riportare in Italia modelli di massa, dove ormai viene prodotta solo la vecchia Panda. Poi continua: "Per ora abbiamo ottenuto la produ-

zione della 500 ibrida, che inizierà a novembre". Entro il primo trimestre del nuovo anno il nuovo ad Stellantis, Antonio Filosa, presenterà un piano strategico per l'azienda. "Speriamo che le promesse che ci hanno fatto siano mantenute" sottolinea Giorda. Calenda però attacca: "I modelli promessi non arriveranno. Stellantis sta silenziosamente chiudendo gli stabilimenti in Italia con la connivenza della sinistra. L'accordo fatto con il governo prevede incentivi all'esodo, e dalla nascita Stellantis ha perso 9 mila dipendenti. La situazione è emergenziale, ma finché la Cisl non si emanciperà dal governo e Landini da Repubblica (ndr, Repubblica è della stessa proprietà di Stellantis), non ci saranno vere mobilitazioni". Il segretario Fim-Cisl e il direttore Anfia sono d'accordo sulla necessità che "l'Europa riveda gli obiettivi 2035, perché gli incentivi ai consumatori e alla produzione non sono andate di pari passo alle sanzioni sulle emissioni Co2". Per Giorda è essenziale "assicurarsi l'esistenza di più tecnologie per decarbonizzare dopo il 2035, così da dare ai consumatori più opzioni: non solo elettrico, ma anche plug-in hybrid oppure carburanti sintetici". Cruciale è il rinnovamento del parco auto circolante. Calenda specifica: "Serve implementare un piano legato al taglio delle emissioni, aprendo a tutte le tecnologie, dall'elettrico e dall'ibrido fino ai motori a benzina e diesel". Poi rimane il problema della componentistica, importata a basso costo dall'estero: "Anfia sta portando avanti una proposta: prevedere che le auto vendute prodotte con incentivi pubblici abbiano un contenuto di componenti locali di almeno il 70 o 75 per cento, così da favorire la produzione della produzione europea" dice Giorda. Uliano aggiunge: "Al governo abbiamo chiesto di intervenire sulla filiera della componentistica. Il Mimit ha fatto una grande presentazione, senza però implementare alcun piano". L'obiettivo condiviso è tenere aperti gli impianti e riprendere la produzione di modelli di massa. La distanza resta però sulla credibilità delle promesse di Stellantis, e su quanto questa vorrà puntare sull'Italia.

**Davide Mattone**





Progetta un sito come questo con WordPress.com

Comincia ora

AUTODIGESTETCLASSIC La rivista italiana per la passione dei automobilisti

14 ottobre 2025

# L'INTERESSANTE #FORUMAUTOMOTIVE 2025

**A #FORUMAutoMotive il futuro dell'automobile tra inclusione e sicurezza stradale:  
"Maggiore formazione per fermare l'emergenza incidenti"**

Milano, **14 ottobre 2025** – **["L'abbattimento delle barriere, la passione per la mobilità, la sicurezza stradale, il contrasto all'uso delle droghe che ogni anno causano oltre 3.000 incidenti mortali"](#)**.

Sono stati questi i principali temi al centro della mattinata di lavori dell'evento dal titolo *"Automotive, quale futuro – Reagire con decisione: basta parole!"*, promosso oggi a Milano da **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in occasione del decennale delle attività. Questi i principali spunti sollevati dai relatori dei talk show.

**A Vanni Oddera il premio "Cuore & Motori" di #FORUMAutoMotive**

L'evento si è aperto con la consegna del Premio "CUORE&MOTORI" di **#FORUMAutoMotive** a **Vanni Oddera**, Pro rider freestyle motocross e inventore della Mototerapia con la motivazione: *"E' stato il primo a fare entrare la moto negli ospedali aiutando tanti bambini a superare la barriera tra la malattia e la libertà dei sogni. Grazie alla sua Mototerapia le acrobazie più belle si possono fare anche con il cuore"*. Oddera ha ricordato la sua esperienza sportiva da pilota, prima, e poi al servizio degli altri, impegnandosi a dare sollievo alle persone meno fortunate all'interno degli ospedali e non solo. Non ha voluto far mancare il proprio ringraziamento a Oddera, il Ministro per la Disabilità **Alessandra Locatelli**, presente con un video messaggio, che ha salutato il conferimento del premio ricordando come la mototerapia abbia recentemente ricevuto un riconoscimento normativo.

Subito dopo la consegna del riconoscimento, la giornalista de "il Giornale" **Roberta Pasero** ha raccolto le testimonianze di esperti, medici e diretti interessanti sul tema dell'inclusione e delle terapie che consentono di far vivere la passione della mobilità anche alle persone non normodotate.

**Cinzia Pellegatta**, madre di un ragazzo di 10 anni con sindrome di Down, ha testimoniato gli effetti positivi della mototerapia sul proprio ragazzo, in termini di autostima e motivazione.

*"Crediamo fortemente nella mototerapia. L'esperienza che abbiamo vissuto nei nostri reparti con Vanni Oddera è stata di grande festa, di cui beneficiano tutti i ragazzi ricoverati, ma anche le loro famiglie. Una terapia che si integra pienamente con quella medica"*, ha affermato **Guido Pellegrini**, Direttore SC di Pediatria e Neonatologia, Sesto San Giovanni, Direttore del Dipartimento Materno Infantile ASST Nord Milano.

Gli ha fatto eco **Antonella Artuso**, Medico-Chirurgo di Medicina fisica e riabilitativa – Geriatria – Fisioterapista – Responsabile degli interventi assistiti con animali, che ha illustrato il progetto “*Riabilitiamoci*” che vede protagonisti animali che hanno subito violenze nella terapia all’interno degli ospedali: “*Ogni volta che questi entrano nei reparti succede qualcosa di speciale, facendo nascere speranza in tutti i ragazzi ricoverati*”.

**Anna Gioria**, Giornalista del “Corriere della Sera”, nata con disabilità per mancata assistenza al parto, ha poi ricordato la propria esperienza, rimarcando l’importanza delle terapie per reagire anche alle situazioni più difficili.

Spazio poi al dibattito dal titolo “*Strade pericolose, cresce l’emergenza. Le regole per pedoni, ciclisti e per chi utilizza i monopattini*”. Partendo dai dati ISTAT sugli incidenti stradali (nel 2024 3.030 vittime in Italia, con 830 decessi tra i motociclisti, 470 tra i pedoni e 185 tra i ciclisti) e moderati dal giornalista **Luca Talotta**, si sono alternati gli interventi di alcuni tra i principali esperti sul tema, affrontato dal punto di vista dell’utenza cosiddetta “debole” (ciclisti, pedoni, rider).

**Carlotta Gallo**, Dirigente del Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia, ha sottolineato come: “*è molto diffusa un’insofferenza per le regole del Codice della Strada che di fatto poi tutelano la vita umana. Con la nostra attività puntiamo a formare anche i lavoratori, promuovendo la conoscenza e il loro rispetto, utilizzando anche nuove forme di comunicazione per dialogare efficacemente con i giovani*”.

La necessità di migliorare la sicurezza sulle strade è stata espressa da **Pietro Meda**, Vicepresidente Vicario di Automobile Club Milano: “*Ci deve essere convivenza tra le diverse forme di mobilità. Manca oggi una corretta gestione dall’alto di questa integrazione, assistiamo a Milano ad esempio al continuo inserimento di numerose piste ciclabili su strade strette. I rider di fatto oggi circolano con mezzi non omologati e fuorilegge. Serve maggiore cultura della strada e rispetto delle regole*”.

**Toni Purcaro**, Chairman Dekra Italia, Executive Vice President Dekra Group – Head of Region CEEME, ha evidenziato: “*Da anni siamo impegnati a sensibilizzare gli alunni delle scuole sui temi della sicurezza stradale, portandoli anche nei nostri centri di revisione per mostrargli concretamente i rischi che si possono correre sulla strada. Gli incidenti accadono perché non vengono rispettate le regole di base. Molto può fare anche la tecnologia per rendere meno pericolose le nostre strade, anche attraverso la guida autonoma*”.

È toccato poi a **Lucia Vecere**, Responsabile Sicurezza Automobile Club d’Italia, fornire il proprio contributo al dibattito osservando che “*i mezzi di micromobilità nascono per rendere percorribile l’ultimo miglio e così andrebbero utilizzati, prestando attenzione all’altro ed evitando comportamenti rischiosi. Noi stiamo lavorando alla diffusione di questa cultura all’interno delle scuole medie, simulando le situazioni di rischio e insegnano a evitarle*”.

**Cesare Galbiati** componente della segreteria nazionale UNASCA, ha sostenuto che “*con l’evoluzione della curva demografica nel nostro Paese, emerge la necessità di promuovere formazione con i giovani, ma anche con gli adulti e con gli over 65 che oggi si trovano oggi a viaggiare su strade con nuovi attori*”.

**Simone Lunghi**, Cicloattivist, ha quindi portato la sua testimonianza diretta dalla strada, evidenziando come le forme di micromobilità consentano di rendere le città più accessibili e meno caotiche, al netto dei fenomeni di malcostume che purtroppo perdurano.

Infine, **Andrea Giaretta**, Direttore Western Europe e Middle East di DOTT, ha portato il punto di vista di chi opera nel mondo dei monopattini: “*Noi da sempre tracciamo e*

*localizziamo i nostri mezzi e blocchiamo la velocità massima. Con lo sharing la mortalità alla guida di un monopattino è pari a zero. Vanno meglio tracciati gli utilizzi privati. La normativa sul settore è anacronistica e ci mette in difficoltà: prevedere il casco per mezzi come i monopattini rende difficilmente applicabile questo obbligo”.*

### “Droga tra le principali cause di incidenti mortali in Italia”

In chiusura di mattinata Pierluigi Bonora ha approfondito il tema della sicurezza stradale con **Antonio Pignataro**, ex Questore di Macerata, attuale Dirigente Generale di Polizia di Stato e Consulente alla Presidenza del Consiglio del Dipartimento per le Politiche Antidroga. Al centro del colloquio il problema della droga con gli effetti drammatici sulla sicurezza stradale. Un problema al cui contrasto Antonio Pignataro da anni ha dedicato il massimo sforzo, a salvaguardia di chi, per varie ragioni, tende ad avvicinarsi a questo mondo: *“Le nostre stime ci dicono che oggi si verificano più di 3.000 morti per incidenti a causa della droga e sempre il collegamento con la droga riguarda l’80% dei reati commessi in Italia così come le liti familiari. Il contrasto deve riguardare tutte le forme di droga che producono danni a volte irreparabili per i diretti interessati e per le loro famiglie. L’impegno del Governo in questi mesi ha portato a una prima conseguenza tangibile: una riduzione del consumo di tutte le sostanze stupefacenti”.*

Nel pomeriggio il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista **Pierluigi Bonora**, ha introdotto i lavori: *“Abbiamo raccolto la richiesta delle associazioni automotive di poter esporre direttamente istanze e richieste ai parlamentari che ci rappresentano anche all’Europarlamento. Ne è scaturito un dibattito vivace e costruttivo con una serie di proposte per far in modo che a Bruxelles dalle parole si passi rapidamente ai fatti. Pena il “game over” del sistema automotive europeo. Con irrimediabili danni all’occupazione e la conseguenza di finire una volta per tutte nelle mani degli abili europei del settore”.*

**Emanuele Cordone**, Director della Practice Automotive di AlixPartners, ha presentato un aggiornamento dell’AlixPartners Global Automotive Outlook. Secondo lo studio, **il mercato europeo dell’auto nel 2025 è previsto in rallentamento (-2%)**, con crescita modesta attesa negli anni successivi. Intanto, i costruttori **cinesi** continuano a guadagnare terreno nel “vecchio Continente”, con una **quota in aumento dall’8% del 2024 al 13% del 2030** (+0,8 milioni di veicoli fino al 2030, pari alla quasi totalità della crescita del mercato), a spese dei costruttori europei che vedono la loro quota ridursi dal 62% al 58%.

Cordone ha evidenziato come si stia assistendo a un calo della profittabilità per gli OEM europei e americani, mentre i player cinesi migliorano i propri margini.

In Italia, il mercato resta debole rispetto al pre-Covid, frenato da prezzi in aumento e minore accessibilità. Crescono invece i brand cinesi con un prodotto competitivo e tecnologicamente avanzato. Sul fronte produttivo, per raggiungere l’obiettivo di un milione di unità servirebbero oggi più di due anni.

Rispetto alla diffusione dell’**elettrico, la crescita dei veicoli è modesta** e ancora lontana dagli obiettivi del Green Deal. L’offerta dei veicoli BEV è prevista in aumento con lancio di nuovi modelli nel 2025-2027, ma la differenza di prezzo resta significativa in particolare sui segmenti A e B, mentre i veicoli con range extender (REEV) potrebbero aiutare a superare la “range anxiety” e favorire la diffusione dell’elettrico. *“In Italia”, ha concluso Cordone, “le emissioni delle nuove auto vendute restano stabili dal 2017, ma il parco circolante continua a invecchiare, e la quota di BEV e PHEV rimane contenuta (circa 10% nella prima metà del 2025), con l’Italia che resta fanalino di coda nella crescita dell’elettrico rispetto ai principali paesi europei. In Italia, la quota di BEV e PHEV è però più alta nelle flotte aziendali rispetto al mercato generale, con ulteriore spinta potenziale per il nuovo schema di incentivo fiscale previsto per il 2025. Il*

*valore residuo dei BEV rimane però basso, soprattutto in Italia, ma questo potrebbe aprire nuove opportunità nel mercato dell'usato".*

Poi, spazio alla nuova Automotive Eurotribuna Politica dal titolo "**Automotive al bivio. Il sistema europeo è a fine corsa?**", e al confronto con i rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, moderati da **Pierluigi Bonora**, con interventi dei giornalisti **David Giudici**, Direttore de "L'Automobile", e **Umberto Zapelloni**, responsabile delle pagine Mobilità de "Il Foglio", Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto evidenziare le principali criticità che frenano lo sviluppo del settore.

*"Il mondo della componentistica è in apnea. Oggi la diagnosi è chiara, ma non si applica la cura. Siamo stanchi delle sole parole. Lo scorso anno abbiamo perso 100mila posti di lavoro. Decidiamo oggi la possibilità di rinviare di 5 anni la scadenza del 2035 di e di prevedere una quota di veicoli non BEV anche dopo il 2035. Il mercato è stato totalmente dimenticato dai regolamenti europei",* ha denunciato **Roberto Vavassori**, Presidente ANFIA.

**Andrea Cardinali**, Direttore Generale di UNRAE: *"In Italia abbiamo un problema evidente di fisco sull'auto aziendale che ci trasciniamo da anni, ulteriormente appesantito da una recente norma sul fringe benefit che ha peggiorato la situazione. Occorre intervenire. Le Case automobilistiche chiedono chiarezza in una direzione o nell'altra per poter continuare a pianificare investimenti di milioni di euro".*

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto **Fabio Pressi**, Presidente di Motus-E: *"Abbiamo perso di vista l'obiettivo. Il problema oggi non è l'elettrico, ma che i produttori cinesi risultano più competitivi. Cerchiamo di capire come essere competitivi sulle batterie e sul loro riciclo, siamo già in ritardo".*

**Gianni Murano**, Presidente di UNEM: *"L'attuale normativa europea per la decarbonizzazione dei trasporti stradale non solo non sta generando l'atteso cambiamento del parco veicolare ma ha generato una sensibile riduzione delle vendite auto con pesanti ripercussioni sull'industria automotive e sull'occupazione. Abbiamo più volte richiamato l'attenzione sulla necessità di correttivi che legittimino realmente la libertà tecnologica liberando investimenti in nuovi carburanti rinnovabili e low carbon. Nonostante le tante parole spese sulla neutralità tecnologica, ad oggi si è ancora fermi all'enunciazione senza che si vedano atti concreti. Il settore richiama ancora quel senso di urgenza per intervenire sugli attuali regolamenti europei che consentano realmente di conteggiare le emissioni di CO<sub>2</sub> sull'intero ciclo di vita e liberi le potenzialità di sviluppo dei low carbon fuels".*

**Maria Rosa Baroni**, Presidente di NGV: *"Se non verranno prese adeguate decisioni per accogliere anche il biometano tra le motorizzazioni a zero emissioni, siamo pronti a manifestare con camion e vetture davanti al Parlamento europeo".*

**Matteo Cimenti**, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica si è rivolto ai politici dando loro piena disponibilità a supportare le scelte politiche di contrasto al diktat europeo al tutto elettrico, aggiungendo: *"Le posizioni delle associazioni sono oggi allineate: se le auto non si comprano, protestare a Bruxelles diventa una risposta concreta".*

**Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: *"Oggi c'è una larga maggioranza che ritiene che vadano cambiate le regole affidandosi alla neutralità tecnologica, ma esclusivamente per ragioni politiche e di poltrone non si possono mettere in discussione le decisioni assunte con il Green Deal".*

In risposta alle istanze espresse dal settore, **Paolo Borchia**, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha precisato: *"Prendo atto che oggi molti di*

*quelli che hanno avallato determinate decisioni sul green deal stanno cambiando idea. Oggi non c'è più tempo, i limiti previsti per la transizione al 2025 al full electric sono ormai evidenti a tutti. Resta inecasa la domanda: come genereremo l'elettricità necessaria alla transizione del nostro parco circolante? Ci auguriamo di fare presto passi in avanti a livello europeo in direzione della revisione dei regolamenti"*

**Guido Guidesi**, Presidente dell'Alleanza tra le 40 Regioni Europee Automotive e Assessore alla Sviluppo economico della Regione Lombardia: *"Il prossimo dialogo strategico rischia di essere tardivo per il mercato automotive. Le scelte prese a livello europeo stanno provocando evidenti danni sul piano sociale e industriale. È stato un errore clamoroso limitare il futuro della mobilità al solo elettrico. Non si è data opportunità alla ricerca e all'innovazione tecnologica di poter operare liberamente".*

**Massimiliano Salini**, Eurodeputato In Commissione Industria UE, ha evidenziato: *"La lettera di due ministri italo-tedeschi sulla possibilità di un cambio di passo sulla strategia del green deal sull'auto è un buon segnale, ma resta molto da fare. Non esistono le condizioni abilitanti per attivare una transizione elettrica nei modi e nei tempi individuati e questo sarà recepito nella proposta di revisione che vedrà la luce tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026. La convivenza tra le diverse tecnologie è la vera essenza della neutralità tecnologica. Dobbiamo sostenere ricerca e innovazione, liberandola dai dogmi del tutto elettrico".*

Gli ha fatto eco **Fabio Raimondo**, Capogruppo Fratelli d'Italia Commissione Trasporti Camera dei Deputati: *"Le navi cinesi che trasportano oltre 9mila veicoli nei porti italiani sono la chiara testimonianza della distruzione di diverse decine di migliaia di posti lavoro della componentistica e dell'indotto automotive. Per camion, veicoli commerciali e bus bisogna investire su carburanti strategici (biofuel su tutti), alternativi all'elettrico. È necessario ripristinare il principio della neutralità tecnologica".*

Tra gli interventi di interesse anche quello di **Andrea Taschini**, Manager e Advisor Automotive e **Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino, e **Alessandro Mortali**, Senior Advisor. Taschini ha indicato come: *"Chi pensa di battere i concorrenti cinesi sulle auto è destinato a essere sconfitto. Ecco perché bisognerebbe sottoporle a dazio o addirittura contingentarle".* Verna si è chiesto e ha domandato ai rappresentanti politici se l'automotive resti ancora un settore strategico per l'Europa. Mortali ha infine posto l'accento sulla componentistica e su come molte industrie in Italia stiano sparendo.



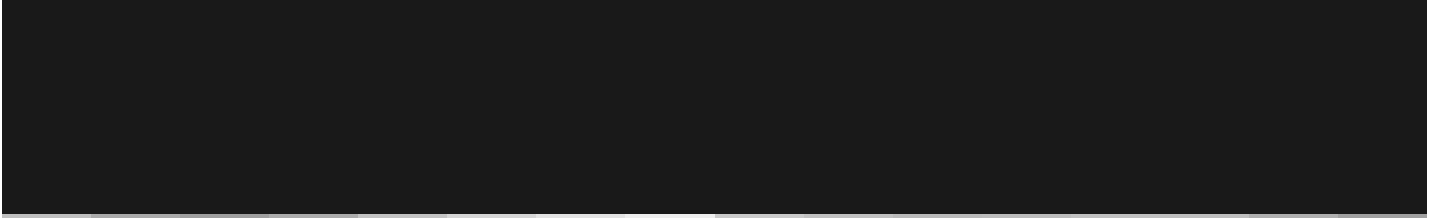
CONDIVIDI:



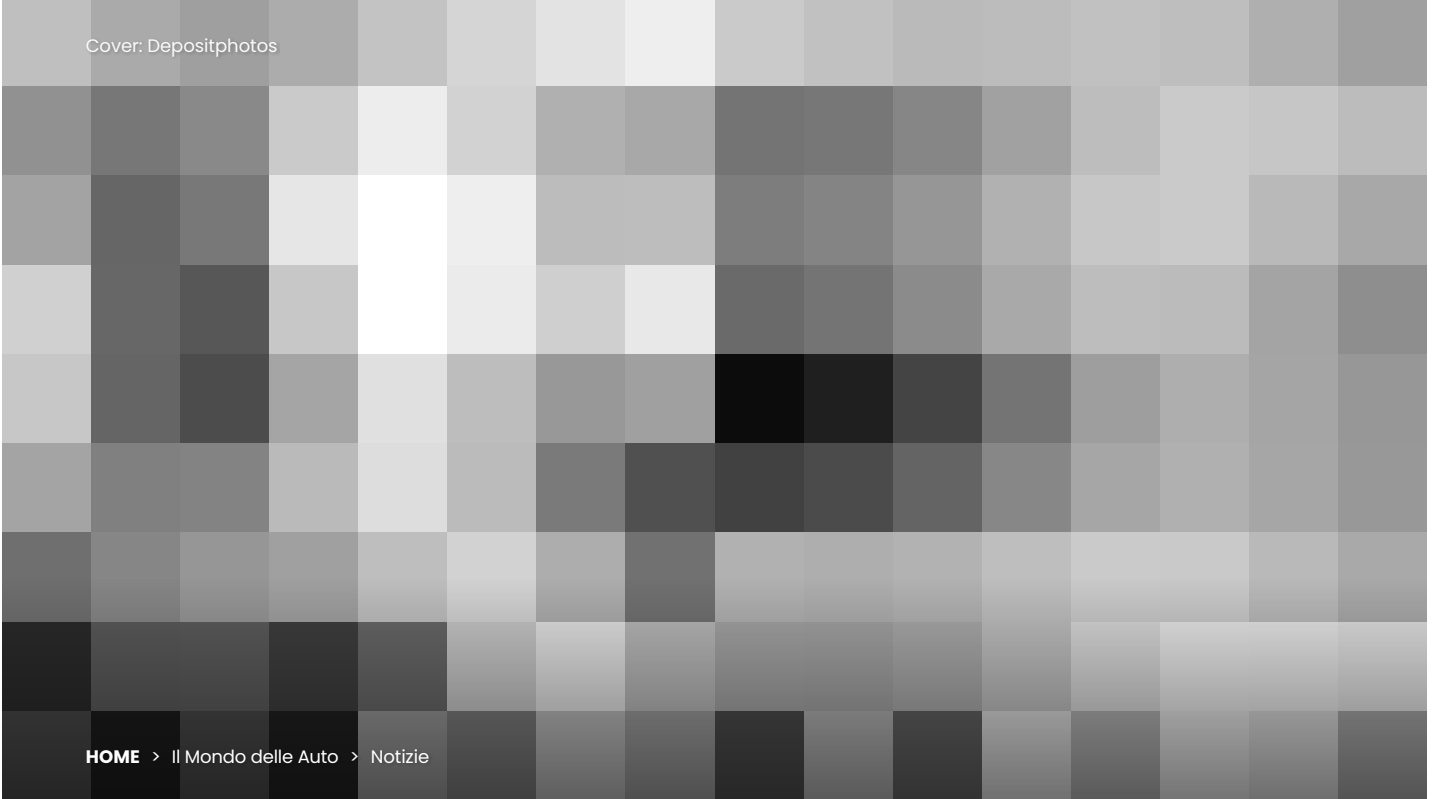
Caricamento...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



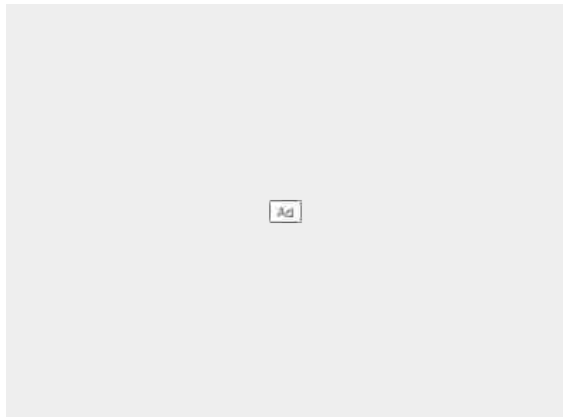
Cover: Depositphotos



HOME > Il Mondo delle Auto > Notizie

## ANFIA LANCIA L'ALLARME: 'NON C'È PIÙ TEMPO, BISOGNA RIVEDERE IL REGOLAMENTO CO2'

- Il Mondo de...**
- Recensione
- Guide
- Articoli
- Notizie
- Immagini



Di **Roberto "Maz" Mazzu** | 14/10/2025, Ore 09:00

E' un vero e proprio grido d'allarme quello dell'**ANFIA**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

convinta che il **regolamento riguardante le emissioni di CO2**, l'anidride carbonica, vada profondamente rivisto.

Dopo una lunga consultazione con realtà pubbliche e private, così come con la Commissione Europea, **L'ANFIA**, si dice certa che **lo stop di benzina a diesel dal 2035**, così come i target riguardanti l'anidride carbonica in vigore dal 2030, **non sono più raggiungibili**, e si rischia di far pagare un prezzo molto gravoso all'industria dell'automotive e alla sua filiera, tenendo conto di numerosi fattori che vanno ad incidere sulla stessa transizione e che non sono direttamente controllabili da interventi pubblici che *"in questi anni sono stati del tutto carenti"*, lamenta ancora l'associazione.

Così come molte altre realtà del settore, **L'ANFIA** si dice convinta che serva **un approccio tecnologicamente neutrale**, proponendo in particolare un differente regolamento fra auto e veicoli commerciali leggeri. Bisogna inoltre favorire l'introduzione dei **carburanti rinnovabili**, e sospendere l'entrata in vigore dell'utility factor che **penalizza i veicoli PHEV**, plug-in hybrid, ibridi con la spina, così come gli EREV, le auto elettriche hanno un'autonomia estesa grazie ad un motore a combustione, considerate tecnologie *"fondamentali"* per la transizione. Infine, andranno favoriti **i piccoli costruttori**, che rischiano altrimenti di essere fortemente penalizzati.

**L'ANFIA** conclude auspicandosi che nei prossimi mesi possano essere attuate delle *"misure concrete ed efficaci che bilancino la tutela ambientale con la salvaguardia della competitività della filiera industriale europea"*. Di fatto il pensiero **dell'ANFIA** è **totalmente allineato a quello dei governi italiano e tedesco** che negli scorsi giorni hanno inviato **una lettera congiunta a Bruxelles**, chiedendo la fine del green deal e invocando un intervento immediato per rivedere le vecchie normative.

Su **amazon** **Motul 8100 X-Clean EFE 5w30 5LT** è uno dei più venduti di oggi.

**FONTE: AGENZIA GIORNALISTICA OPINIONE**

Questo testo include collegamenti di affiliazione: se effettui un acquisto o un ordine attraverso questi collegamenti, il nostro sito potrebbe ricevere una commissione in linea con la nostra **pagina etica**. Le tariffe potrebbero variare dopo la pubblicazione dell'articolo.

## IL MONDO DELLE AUTO



SEGUI

## CONTENUTI PIÙ LETTI



**Roma, Cerbero sta facendo una strage di multe: 100.000 al mese, ecco come funziona**



**Follia di un camionista: a 168 km/h in autostrada, la sanzione è pesantissima**

FATTI A MOTORE

14 OTTOBRE 2025

Ultimo aggiornamento: 18:54

# Auto, l'allarme di AlixPartners: "Europa in calo, i cinesi saliranno al 13% entro il 2030"

DI F. Q.

Al #FORUMAutoMotive di Milano, la filiera della mobilità sollecita un cambio di rotta più realistico sulle politiche dell'UE



COMMENTI

TAG AutoCinaMilanoUnione Europea

Al decennale di #FORUMAutoMotive, il convegno "Automotive, quale futuro – Reagire con decisione: basta parole!" ha acceso i riflettori sul futuro incerto della

IN PRIMO PIANO

14 OTT 2025

L'Italia che non arriva a fine mese: quasi il 10% dei residenti in povertà assoluta. Record di indigenza tra minori e operai



Il fenomeno è ormai strutturale. Nell'anno in cui è stato abolito il reddito di cittadinanza sono poveri assoluti 1,28 milioni di under 18. L'8,7% delle famiglie in cui il "capofamiglia" è un lavoratore dipendente non può permettere beni e servizi essenziali per uno standard di vita accettabile

DI CHIARA BRUSINI

(44)

LIVE 14 OTT 2025

Israele blocca gli aiuti al valico di Rafah: " Hamas non ha



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**mobilità** europea. A tenere banco è stato l'aggiornamento dell'**AlixPartners Global Automotive Outlook**, presentato da **Emanuele Cordone**, Director Automotive Practice della società di consulenza, che ha lanciato un chiaro segnale d'allarme: l'**industria automobilistica europea** sta perdendo terreno, e i **costruttori cinesi** avanzano rapidamente.

Secondo lo studio, il **mercato europeo** dell'auto chiuderà il 2025 in **flessione del 2%**, con una crescita solo modesta prevista negli anni successivi. Al contrario, i **brand cinesi** — forti di una proposta tecnologica avanzata e competitiva — continueranno la loro **ascesa**, raggiungendo il **13% di quota** di mercato entro il 2030, partendo dall'8% del 2024. “Questa crescita — ha spiegato Cordone — equivale a 0,8 milioni di veicoli, pari alla quasi totalità dell'incremento del mercato europeo, e avverrà a scapito dei produttori locali, che caleranno dal 62% al 58%”.

Il dato è ancora più critico se si guarda all'**Italia**: il **mercato** resta sotto i livelli pre-Covid, **penalizzato** da prezzi in salita e accessibilità ridotta. I **veicoli elettrici** a batteria (BEV) mostrano una **crescita lenta** e distante dagli obiettivi del Green Deal, mentre quelli con **range extender** potrebbero offrire una soluzione concreta alla “range anxiety”, ancora diffusa tra i consumatori.

Cordone ha sottolineato inoltre il **calo della marginalità** per gli OEM europei e americani, in netta controtendenza rispetto ai player cinesi. “In Italia, le **emissioni** medie delle auto nuove restano stabili dal 2017, mentre il **parco auto** invecchia. La quota di BEV e PHEV si ferma intorno al 10%, con una penetrazione maggiore solo nelle flotte aziendali”. Sul fronte dell'**usato**, il **valore residuo** dei BEV resta basso, ma ciò potrebbe aprire nuove opportunità nel mercato secondario.

Il quadro delineato da AlixPartners ha fornito la base per il **confronto** politico ed economico che ha seguito la presentazione. Le principali **associazioni** della filiera automotive, da **ANFIA** a UNRAE, hanno lanciato un appello unanime all'Europa per una **revisione** urgente del **Green Deal**, giudicato ormai scollegato dalla realtà industriale.

Dalla “Automotive Eurotribuna Politica” è emersa una forte convergenza sulla necessità di correggere la rotta. Tra gli interventi più incisivi, quello di **Roberto Vavassori**, presidente **ANFIA**, che ha denunciato la **perdita** di 100mila **posti di lavoro** in un anno: “Il mercato è stato dimenticato dai regolamenti europei”. Più voci, poi, hanno chiesto un **rinvio** della **scadenza** del 2035 per la fine dei motori endotermici e l'apertura verso carburanti alternativi, biometano e soluzioni low carbon.

Il messaggio alla **politica** è chiaro: serve **pragmatismo**. Come ha evidenziato il direttore del #FORUMAutoMotive **Pierluigi Bonora**: “senza un cambio di passo rapido, l'automotive europeo rischia il *game over*”.

DAI BLOG >>



consegnato tutte le salme degli ostaggi”. Trump: “Lo devono fare subito”

DI F. Q.

(0)

14 OTT 2025

“Appesa per i polsi e colpita nel carcere di Keziot”: la denuncia di una fotoreporter Usa che era a bordo della Flotilla



DI ALESSANDRO MANTOVANI

(82)

14 OTT 2025

A destra due pesi e due misure su Segre: attacchi a Albanese e silenzio su Roccella. Donzelli difende la ministra: “Alla senatrice hanno raccontato male”



DI MANOLO LANARO

(2)

DA MILLENNIUM >>

MILLENNIUM

L'ULTIMO NUMERO - Settembre  
2025 Lavoro sporco



LEGGI TUTTO IL NUMERO

adnkronos


**19:18** - Previdenza, Olivetti (Adepp): “Passa dal lavoro, ma occorre attenzione negli investimenti”

IL MATTINO

adv

## Automotive, studio AlixPartners: 'arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%'

martedì 14 ottobre 2025, 19:44

 Roma, 14 ott. (Adnkronos) - Arretra il mercato europeo, avanzano i costruttori cinesi e nel 2030 raggiungeranno quota 13%. È andato in scena a Milano l'evento dal titolo "Automotive, quale futuro - Reagire con decisione: basta parole!", promosso da #ForumAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora, in occasione del decennale delle attività. Al centro dell'evento il "Green deal" e l'opportunità, ormai condivisa da settori crescenti della politica e del mondo automotive, di affrontare con grande pragmatismo le sfide inserite nel piano europeo, prevedendo diverse modalità e tempistiche, come anche recentemente ribadito anche dall'ex premier italiano Mario Draghi. Il promotore di #ForumAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: "Abbiamo raccolto la richiesta delle associazioni automotive di poter esporre direttamente istanze e richieste ai parlamentari che ci rappresentano anche all'Europarlamento. Ne è scaturito un dibattito vivace e costruttivo con una serie di proposte per far in modo che a Bruxelles dalle parole si passi rapidamente ai fatti. Pena il "game over" del sistema automotive europeo. Con irrimediabili danni all'occupazione e la conseguenza di finire una volta per tutte nelle mani degli abili europei del settore".

Emanuele Cordone, Director della Practice Automotive di AlixPartners, ha presentato un aggiornamento dell'AlixPartners Global Automotive Outlook. Secondo lo studio, il mercato europeo dell'auto nel 2025 è previsto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

in rallentamento (-2%), con crescita modesta attesa negli anni successivi. Intanto, i costruttori cinesi continuano a guadagnare terreno nel “vecchio Continente”, con una quota in aumento dall’8% del 2024 al 13% del 2030 (+0,8 milioni di veicoli fino al 2030, pari alla quasi totalità della crescita del mercato), a spese dei costruttori europei che vedono la loro quota ridursi dal 62% al 58%. Cordone ha evidenziato come si stia assistendo a un calo della profittabilità per gli Oem europei e americani, mentre i player cinesi migliorano i propri margini.

In Italia, il mercato resta debole rispetto al pre-Covid, frenato da prezzi in aumento e minore accessibilità. Crescono invece i brand cinesi con un prodotto competitivo e tecnologicamente avanzato. Sul fronte produttivo, per raggiungere l’obiettivo di un milione di unità servirebbero oggi più di due anni. Rispetto alla diffusione dell’elettrico, la crescita dei veicoli è modesta e ancora lontana dagli obiettivi del Green Deal. L’offerta dei veicoli BEV è prevista in aumento con lancio di nuovi modelli nel 2025-2027, ma la differenza di prezzo resta significativa in particolare sui segmenti A e B, mentre i veicoli con range extender (Reev) potrebbero aiutare a superare la “range anxiety” e favorire la diffusione dell’elettrico.

“In Italia”, ha concluso Cordone, “le emissioni delle nuove auto vendute restano stabili dal 2017, ma il parco circolante continua a invecchiare, e la quota di Bev e Phev rimane contenuta (circa 10% nella prima metà del 2025), con l’Italia che resta fanalino di coda nella crescita dell’elettrico rispetto ai principali paesi europei. In Italia, la quota di Bev e Phev è però più alta nelle flotte aziendali rispetto al mercato generale, con ulteriore spinta potenziale per il nuovo schema di incentivo fiscale previsto per il 2025. Il valore residuo dei Bev rimane però basso, soprattutto in Italia, ma questo potrebbe aprire nuove opportunità nel mercato dell’usato”. Poi, spazio alla nuova Automotive Eurotribuna Politica dal titolo “Automotive al bivio. Il sistema europeo è a fine corsa?”, e al confronto con i rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, moderati da Pierluigi Bonora, con interventi dei giornalisti David Giudici, Direttore de “L’Automobile”, e Umberto Zapelloni, responsabile delle

pagine Mobilità de "Il Foglio",

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto evidenziare le principali criticità che frenano lo sviluppo del settore. "Il mondo della componentistica è in apnea. Oggi la diagnosi è chiara, ma non si applica la cura. Siamo stanchi delle sole parole. Lo scorso anno abbiamo perso 100mila posti di lavoro. Decidiamo oggi la possibilità di rinviare di 5 anni la scadenza del 2035 e di prevedere una quota di veicoli non Bev anche dopo il 2035. Il mercato è stato totalmente dimenticato dai regolamenti europei", ha denunciato Roberto Vavassori, Presidente Anfia. Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae: "In Italia abbiamo un problema evidente di fisco sull'auto aziendale che ci trasciniamo da anni, ulteriormente appesantito da una recente norma sul fringe benefit che ha peggiorato la situazione. Occorre intervenire. Le Case automobilistiche chiedono chiarezza in una direzione o nell'altra per poter continuare a pianificare investimenti di milioni di euro".

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: "Abbiamo perso di vista l'obiettivo.

adv

Il problema oggi non è l'elettrico, ma che i produttori cinesi risultano più competitivi. Cerchiamo di capire come essere competitivi sulle batterie e sul loro riciclo, siamo già in ritardo".

Gianni Murano, Presidente di Unem: "L'attuale normativa europea per la decarbonizzazione dei

trasporti stradale non solo non sta generando l'atteso cambiamento del parco veicolare ma ha generato una sensibile riduzione delle vendite auto con pesanti ripercussioni sull'industria automotive e sull'occupazione. Abbiamo più volte richiamato l'attenzione sulla necessità di correttivi che legittimino realmente la libertà tecnologica liberando investimenti in nuovi carburanti rinnovabili e low carbon. Nonostante le tante parole spese sulla neutralità tecnologica, ad oggi si è ancora fermi all'enunciazione senza che si vedano atti concreti. Il settore richiama ancora quel senso di urgenza per intervenire sugli attuali regolamenti europei che consentano realmente di conteggiare le emissioni di CO2 sull'intero ciclo di vita e liberi le potenzialità di sviluppo dei low carbon fuels". Maria Rosa Baroni, Presidente di Ngv: "Se non verranno prese adeguate decisioni per accogliere anche il biometano tra le motorizzazioni a zero emissioni, siamo pronti a manifestare con camion e vetture davanti al Parlamento europeo". Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica si è rivolto ai politici dando loro piena disponibilità a supportare le scelte politiche di contrasto al diktat europeo al tutto elettrico, aggiungendo: "Le posizioni delle associazioni sono oggi allineate: se le auto non si comprano, protestare a Bruxelles diventa una risposta concreta".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: "Oggi c'è una larga maggioranza che ritiene che vadano cambiate le regole affidandosi alla neutralità tecnologica, ma esclusivamente per ragioni politiche e di poltrone non si possono mettere in discussione le decisioni assunte con il Green Deal". In risposta alle istanze espresse dal settore, Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione Itre, ha precisato: "Prendo atto che oggi molti di quelli che hanno avallato determinate decisioni sul green deal stanno cambiando idea. Oggi non c'è più tempo, i limiti previsti per la transizione al 2025 al full electric sono ormai evidenti a tutti. Resta inesausta la domanda: come genereremo l'elettricità necessaria alla transizione del nostro parco circolante? Ci auguriamo di fare presto passi in avanti a livello europeo in direzione della revisione dei regolamenti".

Guido Guidesi, Presidente dell'Alleanza tra le 40 Regioni Europee Automotive e Assessore alla Sviluppo economico della Regione Lombardia: "Il prossimo dialogo strategico rischia di essere tardivo per il mercato automotive. Le scelte prese a livello europeo stanno provocando evidenti danni sul piano sociale e industriale. È stato un errore clamoroso limitare il futuro della mobilità al solo elettrico. Non si è data opportunità alla ricerca e all'innovazione tecnologica di poter operare liberamente". Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria U, ha evidenziato: "La lettera di due ministri italo-tedeschi sulla possibilità di un cambio di passo sulla strategia del green deal sull'auto è un buon segnale, ma resta molto da fare. Non esistono le condizioni abilitanti per attivare una transizione elettrica nei modi e nei tempi individuati e questo sarà recepito nella proposta di revisione che vedrà la luce tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026. La convivenza tra le diverse tecnologie è la vera essenza della neutralità tecnologica. Dobbiamo sostenere ricerca e innovazione, liberandola dai dogmi del tutto elettrico".

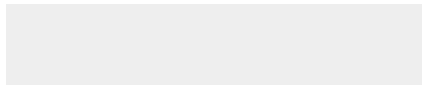
Gli ha fatto eco Fabio Raimondo, Capogruppo Fratelli d'Italia Commissione Trasporti Camera dei Deputati: "Le navi cinesi che trasportano oltre 9mila veicoli nei porti italiani sono la chiara testimonianza della distruzione di diverse decine di migliaia di posti lavoro della componentistica e dell'indotto automotive. Per camion, veicoli commerciali e bus bisogna investire su carburanti strategici (biofuel su tutti), alternativi all'elettrico. È necessario ripristinare il principio della neutralità tecnologica".

Tra gli interventi di interesse anche quello di Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive e Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino, e Alessandro Mortali, Senior Advisor. Taschini ha indicato come: "Chi pensa di battere i concorrenti cinesi sulle auto è destinato a essere sconfitto. Ecco perché bisognerebbe sottoporle a dazio o addirittura contingentarle". Verna si è chiesto e ha domandato ai rappresentanti politici se l'automotive resti ancora un settore strategico per l'Europa. Mortali ha infine posto l'accento sulla componentistica e su come molte industrie in Italia stiano sparendo.

adv

# Automotive, studio AlixPartners: 'arretra mercato europeo, nel 2030 costruttori cinesi a quota 13%'

martedì 14 ottobre 2025, 19:44



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Roma, 14 ott. (Adnkronos) – Arretra il mercato europeo, avanzano i costruttori cinesi e nel 2030 raggiungeranno quota 13%. È andato in scena a Milano l'evento dal titolo "Automotive, quale futuro – Reagire con decisione: basta parole!", promosso da #ForumAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora, in occasione del decennale delle attività. Al centro dell'evento il "Green deal" e l'opportunità, ormai condivisa da settori crescenti della politica e del mondo automotive, di affrontare con grande pragmatismo le sfide inserite nel piano europeo, prevedendo diverse modalità e tempistiche, come anche recentemente ribadito anche dall'ex premier italiano Mario Draghi. Il promotore di #ForumAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: "Abbiamo raccolto la richiesta delle associazioni automotive di poter esporre direttamente istanze e richieste ai parlamentari che ci rappresentano anche all'Europarlamento. Ne è scaturito un dibattito vivace e costruttivo con una serie di proposte per far in modo che a Bruxelles dalle parole si passi rapidamente ai fatti. Pena il "game over" del sistema automotive europeo. Con irrimediabili danni all'occupazione e la conseguenza di finire una volta per tutte nelle mani degli abili europei del settore".

Emanuele Cordone, Director della Practice Automotive di AlixPartners, ha presentato un aggiornamento dell'AlixPartners Global Automotive Outlook. Secondo lo studio, il mercato europeo dell'auto nel 2025 è previsto in rallentamento (-2%), con crescita modesta attesa negli anni successivi. Intanto, i costruttori cinesi continuano a guadagnare terreno nel "vecchio Continente", con una quota in aumento dall'8% del 2024 al 13% del 2030 (+0,8 milioni di veicoli fino al 2030, pari alla quasi totalità della crescita del mercato), a spese dei costruttori europei che vedono la loro quota ridursi dal 62% al 58%. Cordone ha evidenziato come si stia assistendo a un calo della profittabilità per gli Oem europei e americani, mentre i player cinesi migliorano i propri margini.

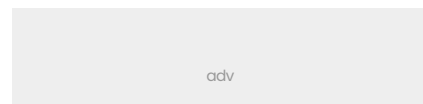


**Il Messaggero TV**

**Carta Dedicata a Te 2025: tutti i supermercati con lo sconto del 15% su alimentari**

**Yotam Cohen, la videochiamata dopo 2 anni al fratello: «Nimrod, sei più bello che mai»**

**Tel Aviv, gli ostaggi liberi atterrano sul tetto dell'ospedale Ichilov**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

In Italia, il mercato resta debole rispetto al pre-Covid, frenato da prezzi in aumento e minore accessibilità. Crescono invece i brand cinesi con un prodotto competitivo e tecnologicamente avanzato. Sul fronte produttivo, per raggiungere l'obiettivo di un milione di unità servirebbero oggi più di due anni. Rispetto alla diffusione dell'elettrico, la crescita dei veicoli è modesta e ancora lontana dagli obiettivi del Green Deal. L'offerta dei veicoli BEV è prevista in aumento con lancio di nuovi modelli nel 2025-2027, ma la differenza di prezzo resta significativa in particolare sui segmenti A e B, mentre i veicoli con range extender (Reev) potrebbero aiutare a superare la "range anxiety" e favorire la diffusione dell'elettrico.

---

**DALLA STESSA SEZIONE**

---



**Presidenza Ue: "Primo via libera su paesi terzi sicuri a dicembre"**

**Europa-Regioni: Marsilio, "Ruolo cruciale, no scelte scellerate"**

*di Redazione web*

---

“In Italia”, ha concluso Cordone, “le emissioni delle nuove auto vendute restano stabili dal 2017, ma il parco circolante continua a invecchiare, e la quota di Bev e Phev rimane contenuta (circa 10% nella prima metà del 2025), con l’Italia che resta fanalino di coda nella crescita dell’elettrico rispetto ai principali paesi europei. In Italia, la quota di Bev e Phev è però più alta nelle flotte aziendali rispetto al mercato generale, con ulteriore spinta potenziale per il nuovo schema di incentivo fiscale previsto per il 2025. Il valore residuo dei Bev rimane però basso, soprattutto in Italia, ma questo potrebbe aprire nuove opportunità nel mercato dell’usato”. Poi, spazio alla nuova Automotive Eurotribuna Politica dal titolo “Automotive al bivio. Il sistema europeo è a fine corsa?”, e al confronto con i rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, moderati da Pierluigi Bonora, con interventi dei giornalisti David Giudici, Direttore de “L’Automobile”, e Umberto Zapelloni, responsabile delle pagine Mobilità de “Il Foglio”,

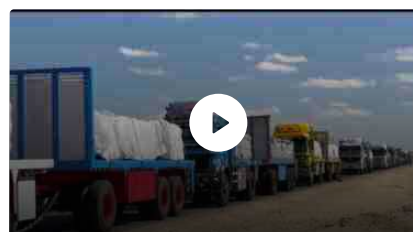
Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto evidenziare le principali criticità che frenano lo sviluppo del settore. “Il mondo della componentistica è in apnea. Oggi la diagnosi è chiara, ma non si applica la cura. Siamo stanchi delle sole parole. Lo scorso anno abbiamo perso 100mila posti di lavoro. Decidiamo oggi la possibilità di rinviare di 5 anni la scadenza del 2035 di e di prevedere una quota di veicoli non Bev anche dopo il 2035. Il mercato è stato totalmente dimenticato dai regolamenti europei”, ha denunciato Roberto Vavassori, Presidente Anfia. Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae: “In Italia abbiamo un problema evidente di fisco sull’auto aziendale che ci trasciniamo da anni, ulteriormente appesantito da una recente norma sul fringe benefit che ha peggiorato la situazione. Occorre intervenire. Le Case automobilistiche chiedono chiarezza in una direzione o nell’altra per poter continuare a pianificare investimenti di milioni di euro”.



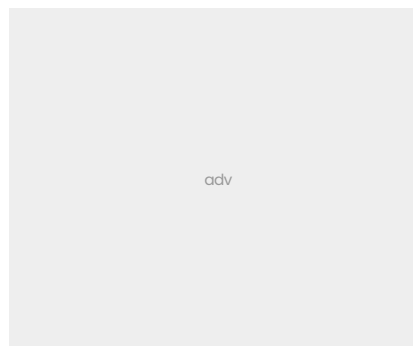
**Multa dell’Antitrust Ue da 157 milioni a Gucci, Chloé e Loewe**



**Nato: “Bene il Muro di droni Ue ma sia gestito da Alleanza”**



**Israele blocca aiuti e chiude Rafah: mancano i corpi di 4 ostaggi**



In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: "Abbiamo perso di vista l'obiettivo."

adv



**La Russa chiede minuto di silenzio in Aula per i tre Carabinieri vittime di esplosione nel Veronese**



**Garlasco, l'ex pm Venditti: «Rifarei tutto, sono distrutto. Archiviazione frettolosa di Sempio? Mai fatto pressioni»**



**Papa Leone al Quirinale con Mattarella stringe la mano a Meloni e Ministri**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il problema oggi non è l'elettrico, ma che i produttori cinesi risultano più competitivi. Cerchiamo di capire come essere competitivi sulle batterie e sul loro riciclo, siamo già in ritardo”.

Gianni Murano, Presidente di Unem: “L’attuale normativa europea per la decarbonizzazione dei trasporti stradale non solo non sta generando l’atteso cambiamento del parco veicolare ma ha generato una sensibile riduzione delle vendite auto con pesanti ripercussioni sull’industria automotive e sull’occupazione. Abbiamo più volte richiamato l’attenzione sulla necessità di correttivi che legittimino realmente la libertà tecnologica liberando investimenti in nuovi carburanti rinnovabili e low carbon. Nonostante le tante parole spese sulla neutralità tecnologica, ad oggi si è ancora fermi all’enunciazione senza che si vedano atti concreti. Il settore richiama ancora quel senso di urgenza per intervenire sugli attuali regolamenti europei che consentano realmente di conteggiare le emissioni di CO2 sull’intero ciclo di vita e liberi le potenzialità di sviluppo dei low carbon fuels”. Maria Rosa Baroni, Presidente di Ngv: “Se non verranno prese adeguate decisioni per accogliere anche il biometano tra le motorizzazioni a zero emissioni, siamo pronti a manifestare con camion e vetture davanti al Parlamento europeo”. Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica si è rivolto ai politici dando loro piena disponibilità a supportare le scelte politiche di contrasto al diktat europeo al tutto elettrico, aggiungendo: “Le posizioni delle associazioni sono oggi allineate: se le auto non si comprano, protestare a Bruxelles diventa una risposta concreta”.

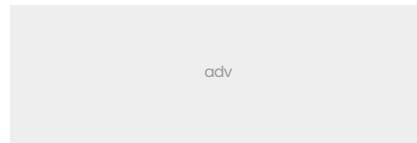


**Incidenti sul lavoro in Ciociaria: feriti due operai a Patrica e Ceprano**

di Vincenzo Caramadre



**Papa Leone: Grattitudine per l'assistenza che questo Paese offre ai migranti**



**OMNIA CARD**



**Omnia card 72h + Roma Pass: Musei Vaticani e Colosseo inclusi**

**..MoltoFood**



**ANTIPASTI Fagottini di pasta fillo e patate: croccanti, leggeri e irresistibili**

di Viola Massa



**PIATTI UNICI Schiacciata speck e zucca, la ricetta irresistibile e alla portata di tutti**

di Margherita Catalani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: "Oggi c'è una larga maggioranza che ritiene che vadano cambiate le regole affidandosi alla neutralità tecnologica, ma esclusivamente per ragioni politiche e di poltrone non si possono mettere in discussione le decisioni assunte con il Green Deal". In risposta alle istanze espresse dal settore, Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione Itrc, ha precisato: "Prendo atto che oggi molti di quelli che hanno avallato determinate decisioni sul green deal stanno cambiando idea. Oggi non c'è più tempo, i limiti previsti per la transizione al 2025 al full electric sono ormai evidenti a tutti. Resta inesausta la domanda: come genereremo l'elettricità necessaria alla transizione del nostro parco circolante? Ci auguriamo di fare presto passi in avanti a livello europeo in direzione della revisione dei regolamenti".

Guido Guidesi, Presidente dell'Alleanza tra le 40 Regioni Europee Automotive e Assessore alla Sviluppo economico della Regione Lombardia: "Il prossimo dialogo strategico rischia di essere tardivo per il mercato automotive. Le scelte prese a livello europeo stanno provocando evidenti danni sul piano sociale e industriale. È stato un errore clamoroso limitare il futuro della mobilità al solo elettrico. Non si è data opportunità alla ricerca e all'innovazione tecnologica di poter operare liberamente". Massimiliano Salini, Eurodeputato In Commissione Industria U, ha evidenziato: "La lettera di due ministri italo-tedeschi sulla possibilità di un cambio di passo sulla strategia del green deal sull'auto è un buon segnale, ma resta molto da fare. Non esistono le condizioni abilitanti per attivare una transizione elettrica nei modi e nei tempi individuati e questo sarà recepito nella proposta di revisione che vedrà la luce tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026. La convivenza tra le diverse tecnologie è la vera essenza della neutralità tecnologica. Dobbiamo sostenere ricerca e innovazione, liberandola dai dogmi del tutto elettrico".

VEDI TUTTE LE RICETTE

**I VIDEO PIÙ VISTI**


**MONDO**



**I palestinesi liberati abbracciano le loro famiglie a Jenin**

---


**POLITICA**



**Trump su Truth promuove libro Meloni «Io sono Giorgia»**

---


**SPORT**



**Italia-Israele, blindato l'Hotel Friuli che ospita la nazionale dello Stato ebraico**

---


**TECNOLOGIA**



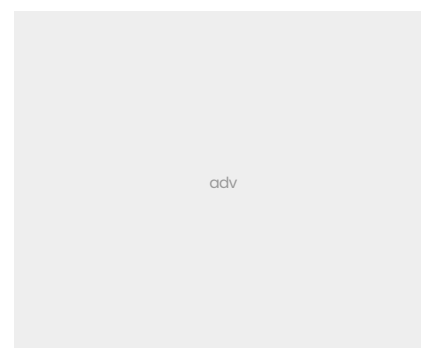
**Starship di SpaceX effettua con successo l'11mo volo di prova**

---

**CRONACA**



**Esplosione Castel D'Azzano, le voci dei vicini: «Ramponi erano problematici, la situazione era conosciuta»**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Gli ha fatto eco Fabio Raimondo, Capogruppo Fratelli d'Italia Commissione Trasporti Camera dei Deputati: "Le navi cinesi che trasportano oltre 9mila veicoli nei porti italiani sono la chiara testimonianza della distruzione di diverse decine di migliaia di posti lavoro della componentistica e dell'indotto automotive. Per camion, veicoli commerciali e bus bisogna investire su carburanti strategici (biofuel su tutti), alternativi all'elettrico. È necessario ripristinare il principio della neutralità tecnologica".

Tra gli interventi di interesse anche quello di Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive e Mario Verna, General Manager di Queen Car Torino, e Alessandro Mortali, Senior Advisor. Taschini ha indicato come: "Chi pensa di battere i concorrenti cinesi sulle auto è destinato a essere sconfitto. Ecco perché bisognerebbe sottoporle a dazio o addirittura contingentarle". Verna si è chiesto e ha domandato ai rappresentanti politici se l'automotive resti ancora un settore strategico per l'Europa. Mortali ha infine posto l'accento sulla componentistica e su come molte industrie in Italia stiano sparendo.

**LE PIÙ LETTE**

**1 Mogol: «Con Lucio Battisti mai litigato. Amici tanti, ma una persona mi odia. Mina? Non la sento da 10 anni»**  
*di Luca Uccello*

**2 Manovra, taglio Irpef: benefici sino ai 200mila euro Isee prima casa, bonus mamme e rottamazione Pace fiscale per il 2023, due miliardi per i salari**  
*di Andrea Bassi, Francesco Bechis e Andrea Pira*

**3 Enzo Miccio e Teo Mammucari, il ruolo «marginale» e la presenza sempre più ridotta a Domenica In**  
*di Redazione web*

**4 Cesare Paciotti morto, il re della scarpa stroncato in casa da un male: aveva 67 anni Trovato accanto al letto**  
*di Redazione web*

**5 Cesare Paciotti, lo stilista trovato morto accanto al letto: stroncato da un male**  
*di Daniel Fermanelli ed Emanuele Pagnanini*

**Cerca il tuo immobile all'asta**

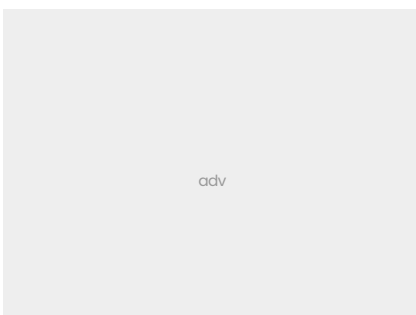
Regione

Provincia

Prezzo da

Prezzo a

**INVIA**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PUBBLICITÀ

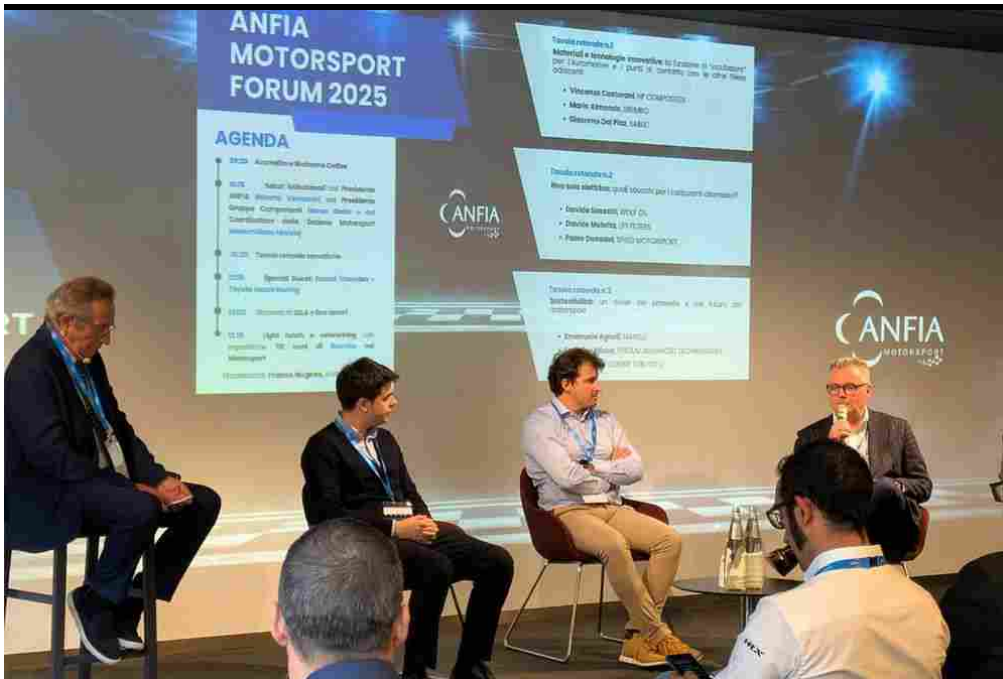
ULTIME NOTIZIE SPECIALE

**ANFIA MOTORSPORT FORUM: L'INNOVAZIONE REQUISITO PER ESSERE VINCENTI NELLE CORSE**

Il 10 ottobre al Kilometro Rosso di Bergamo si è svolta la prima edizione del Forum dedicato al mondo delle corse che ha permesso agli associati ANFIA di aprire interessanti scambi di opinione su ricerca, carburanti alternativi e sostenibilità. Temi che indicano il futuro per essere competitivi in un mondo dove non contano solo le prestazioni.

PUBBLICITÀ

**Franco Nugnes**  
Modificato:



**ANFIA MOTORSPORT FORUM: focus su innovazione, carburanti alternativi e sostenibilità'**

Foto di: Ufficio stampa ANFIA

L'Italia è un paese straordinario, perché è capace di mostrare delle risorse che troppo spesso rimangono nascoste. Il 10 ottobre si è svolta a Bergamo, presso il Kilometro Rosso, la prima edizione dell'ANFIA Motorsport Forum, il format lanciato dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica per condividere con gli associati e gli stakeholder del comparto le tendenze attuali e le prospettive future di un'ecellenza nazionale, prima in UE dal punto di vista industriale.

L'innovazione che, purtroppo, fa difetto al nostro Paese è, invece, una caratteristica che identifica le aziende che operano nel mondo delle corse. Per vincere le gare bisogna disporre delle soluzioni più avanzate frutto di investimenti e continua ricerca. L'opportunità è stata straordinaria per condividere esperienze

Ai saluti istituzionali del Presidente ANFIA Roberto Vavassori, del Presidente del Gruppo Componenti ANFIA Marco Stella e del Coordinatore della Sezione Motorsport Massimiliano Marsiaj, hanno fatto seguito tre tavole rotonde tematiche, moderate dal direttore di Motorsport.com, Franco Nugnes, cui ha fatto seguito l'intervento di Pascal Vasselon, Vice Presidente e Head of Motorsport Strategy Development di Toyota Gazoo Racing.

“Il valore aggiunto di un evento come questo è la possibilità di confrontarsi, condividere la complessità del momento che stiamo attraversando e cercare di interpretare la grande incertezza – ha dichiarato Massimiliano Marsiaj -. L'idea è dar vita ad un format periodico che faccia da contenitore a tutto ciò che racconta l'evoluzione del nostro settore, un mondo che, sviluppandosi secondo la logica della performance al massimo livello, funziona da incubatore di innovazione per l'automotive e non solo”.

“Come emerso durante i lavori, occorre sconfiggere una visione semplicistica che vorrebbe il motorsport relegato all'ambito semantico delle prestazioni e dell'entertainment. La nostra è una filiera industriale in cui i risultati si raggiungono grazie ad un volume di lavoro e un numero di addetti non trascurabili e che vive attivamente i cambiamenti in atto, ad

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

esempio in tema di sostenibilità”.

PUBBLICITÀ



Nella prima tavola rotonda, dedicata a materiali e tecnologie innovative, il tema di partenza è stato il carbonio. Si è parlato delle più recenti innovazioni applicate, in particolare, alla cellula di sicurezza e al telaio delle vetture da competizione. All'impiego di nuovi materiali si affianca anche lo studio di processi produttivi più sostenibili. La ricerca della massima prestazione, abbinata a stringenti requisiti di sicurezza, deve essere declinata dentro vincoli regolamentari che diventano sempre più stringenti e sfidanti. Ogni nuovo progetto, infatti, deve partire da zero, rompendo gli schemi precedenti per arrivare ad un nuovo livello di innovazione.

Il motorsport offre anche un altro concetto importante: il trasferimento tecnologico con l'automotive è una realtà frutto di una contaminazione a due vie. La F1, per esempio, è condizionata dal budget cap. Il limite di spesa costringe a stimolare soluzioni innovative che, in diversi casi, vengono riprese nella produzione di serie.

Non stupisca, infine, come anche il comfort di guida sia ormai un driver importante nel motorsport, essendo strettamente collegato alla capacità del pilota di mantenere il più alto livello di concentrazione evitando errori che potrebbero compromettere il risultato.

È emerso quanto importante sia l'introduzione di nuovi strumenti digitali di simulazione e l'applicazione dell'IA nell'accelerare processi e tempi di sviluppo.

Nella seconda tavola rotonda, concentrata sull'impiego dei carburanti alternativi, è emerso che il motorsport è aperto alla sperimentazione di una pluralità di nuove tecnologie, tra cui gli e-fuel. La benzina di sintesi consente di dare una seconda vita ai motori a combustione interna che sembravano condannati alla scomparsa da scelte sbagliate della politica.

La F1 sarà la vetrina dei carburanti a zero emissioni, ma è corretto sottolineare che anche le competizioni di auto storiche, che sono in aumento e rappresentano una nicchia interessante, hanno trovato una valida soluzione per sopravvivere. Il concetto che è emerso ed è stato condiviso è che la mobilità futura poggerà su due gambe: oltre all'elettrico che fatica a trovare un mercato dell'automotive stabile, emergono i nuovi carburanti in grado di dare un nuovo impulso all'industria che ancora crede anche nel motore a combustione.

La terza tavola rotonda, dedicata al tema della sostenibilità, ha messo l'accento sulla necessità di liberare il concetto da un retaggio ideologico: il motorsport, che tende ad essere considerato lontano dal green deal, può invece fare da apripista nell'industria, mostrandosi capace di coniugare la sostenibilità con aspetti come la prestazione e lo show.

L'evoluzione delle scelte aerodinamiche associate alla scelta di nuovi materiali a bassa densità e altoresistenziali, la progettazione secondo il principio della durability, la selezione dei fornitori, le scelte logistiche del definire i calendari oltre ai processi di riduzione degli scarti e di riciclo indicano un'area di ricerca che sta assumendo un'importanza sempre maggiore. La sostenibilità, infatti, è un aspetto aziendale che spesso non si vede, ma costa molto. È importante dare un valore a chi investe in modo virtuoso per restare al vertice della competizione.

Molto interessante l'intervento di Pascal Vasselon che ha illustrato la roadmap di Toyota verso il futuro della mobilità, passando dal motorsport. Non esiste una ricetta vincente, ma il manager belga ha sottolineato la necessità di adeguare l'offerta di mobilità a contesti e requisiti estremamente diversificati in funzione del reddito dei clienti, o dell'accesso alle infrastrutture di rifornimento e di ricarica elettrica, senza dimenticare la disponibilità limitata di alcune materie prime. Secondo Toyota, leader del mercato automobilistico mondiale (è il primo costruttore nelle vendite globali per il quinto anno consecutivo), il motorsport deve avere una funzione attiva nell'evoluzione dei modelli di mobilità, per apportare

valore e garantire la sicurezza, costruendo un futuro sostenibile. Vasselon, infatti, ha indicato la prossima sfida: la Casa giapponese sta programmando la partecipazione al Campionato mondiale Endurance del 2028 con un'Hypercar a idrogeno.

La mattinata si è chiusa con un networking lunch, durante il quale i partecipanti hanno potuto fruire di una piccola esposizione di prodotti storici Brembo, per commemorare i suoi 50 anni (1975-2025) di successi nel motorsport. Esposta nello spazio esterno anche la vettura elettrica Formula SAE del team E-Racing Bergamo dell'Università degli Studi di Bergamo.

**Leggi anche:**



## FORMULA 1

**F1 | Williams, Browning guiderà di nuovo la FW47: sostituirà Sainz in FP1 in Messico**



## FORMULA 1

**F1 | Haas: ultimi aggiornamenti e livrea a stelle e strisce per il GP di casa ad Austin**



## FORMULA 1

**F1 | Ferrari: nessuna rivoluzione a breve, ma arriveranno dei rinforzi**



## FORMULA 1

**F1 | Chinchero: "Horner-Ferrari: verità o solo suggestione?"**



## FORMULA 1

**F1 | Pirelli: ad Austin ripropone il salto di mescola per movimentare le strategie**



## FORMULA 1

**F1 2025 | Ecco gli orari TV di Sky, NowTV e TV8 del GP degli Stati Uniti**



## FORMULA 1

**F1 | Scontro FIA-piloti sulla maglia refrigerante, ma è una battaglia già persa?**



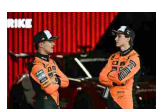
## FORMULA 1

**F1 | Cardile: "Tra Ferrari e Aston c'è una differenza di cultura per arrivare a vincere"**



## FORMULA 1

**F1 | Ferrari: le voci su Horner creano turbamento, ma ne ha davvero bisogno?**



## FORMULA 1

**F1 | La lotta per il titolo Piloti si accende: Steiner prevede un incidente tra le McLaren**



## FORMULA 1

**Ecco il record di F1 che Lewis Hamilton ha appena strappato a Michael Schumacher**



## FORMULA 1

**Cadillac placa le preoccupazioni dei rivali sull'utilizzo di una F1 prestatale da altri**



## FORMULA 1

### F1 | Ghini: "La caduta Ferrari come opportunità per il Cavallino"

Condividi o salva questo articolo



#### ARTICOLO PRECEDENTE

> Un altro passo verso il futuro: l'Arabia Saudita ospita la prima gara mondiale a idrogeno

#### TOP COMMENTS

**VEDI DI PIÙ E COMMENTA**



More from  
**Franco Nugnes**



**FORMULA 11 g**

**F1 | Ferrari: nessuna rivoluzione a breve, ma arriveranno dei rinforzi**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**FORMULA 12 g**  
**F1 | Ferrari: le voci su Horner creano turbamento, ma ne ha davvero bisogno?**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**FORMULA 13 g**  
**F1 | Ghini: "La caduta Ferrari come opportunità per il Cavallino"**  
Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**SPECIALE7 min**

**ANFIA Motorsport Forum: l'innovazione requisito per essere vincenti nelle corse**

**MOTOGP1 h**

**MotoGP | La griglia 2026 è completa, ma possono ancora esserci sorprese?**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**WEC2 h**

WEC | AO, 13-AWA e Kessel staccano l'invito per Le Mans. E anche Porsche-Penske...

**MOTOGP3 h**

MotoGP | Phillip Island, unico circuito dove la pole è andata ad un... gabbiano!

Scarica le tue app



Social media



NETWORK

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

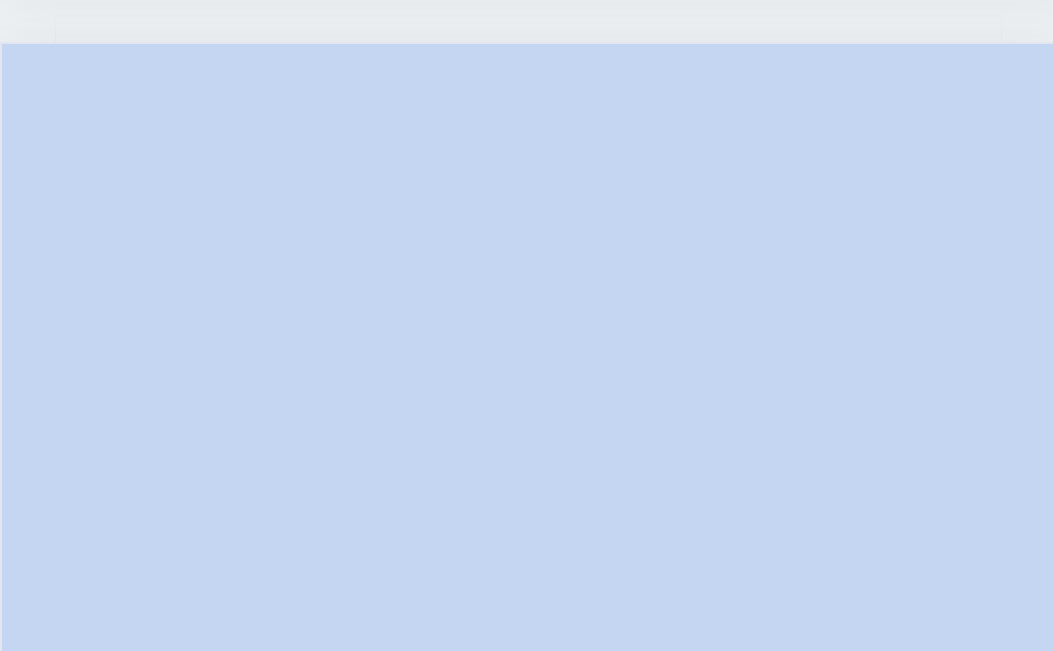
089849

Motorsport.tv  
Motor1.com  
Motorsportjobs.com  
Autosport.com  
Motorsportstats.com

#### Contattaci

Scrivici  
Fai pubblicità con Motorsport.com  
Contatta il team  
sales@motorsport.com  
Via del Fometto, 3  
00149 Roma, Italy

[Termini & Condizioni](#)[Politica sui cookie](#)[Politica sulla Privacy](#)[Impostazioni Cookies](#)  
© 2025 Motorsport Network Tutti i diritti riservati.



CERCA NEL SITO

CTSC  
**è nata C:DOMENICARD >>>**  
Centro Servizi Culturali Santa Chiara  
TEATRO SOCIALE TRENTO 2025:2026

Riva del Garda Fieracongressi | meeting@rivafc.it - t. +39 0464 57039

Hai già pensato al tuo evento di **Natale?**

Scopri le nostre proposte a Trento e a Riva del Garda

Ancora lontana la parità di genere nel trattamento pensionistico obbligatorio.

Informati presso i Contact Center di Pensplan Centrum o recati in un Pensplan Infopoint: insieme costruiremo la tua pensione complementare.

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

Servizi di Welfare Complementare Regionale



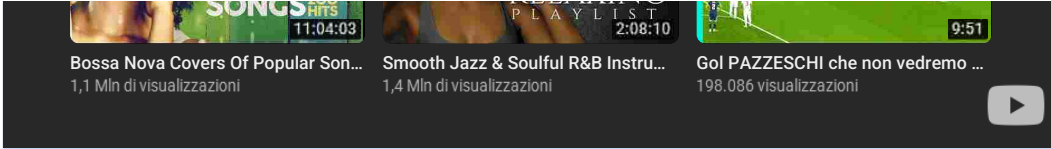
Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: zQYunkhBu5ETt\_AG)  
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Categoria news: OPINIONE NEWS ITALIA



**ANFIA E CAMERA COMMERCIO TORINO \*  
OSSERVATORIO COMPONENTISTICA  
AUTOMOTIVE: «SI FERMA LA CRESCITA, CALO  
6% A LIVELLO ITALIANO E -5,6% IN PIEMONTE»  
(REPORT PDF)**

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

13.44 - mercoledì 15 ottobre 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –  
///

Al link seguente saranno disponibili a breve gli atti dell'evento e lo studio completo: <https://bit.ly/4hhoUrk>

Sul canale YouTube di ANFIA è possibile rivedere il video dei lavori: [www.youtube.com/watch?v=oFtm5JIZrE](http://www.youtube.com/watch?v=oFtm5JIZrE)

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dopo tre anni si ferma la crescita del fatturato delle imprese della componentistica, in calo del 6% a livello italiano e del -5,6% in Piemonte, dove però si riscontra una riduzione più marcata degli addetti (-2,4%). Risultati migliori solo per motorsport e aftermarket.

Pessimistiche le previsioni per l'anno in corso in termini di fatturato, ordinativi, occupazione e investimenti. Torino, 15 ottobre 2025\*\*\* Presentati oggi presso l'Auditorium del MAUTO a Torino i dati relativi alla nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). Uno studio sempre molto atteso che mette in luce prospettive e difficoltà di un settore strategico per il Piemonte e per l'Italia, in fase di profonda trasformazione a livello internazionale. Come commentato da Massimiliano Cipolletta, Presidente della Camera di commercio di Torino.

"Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti: crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali con la rapida avanzata dell'area asiatica, modifica delle politiche commerciali con l'introduzione di dazi. In un quadro così complesso, le nostre aziende, dopo anni di relativa crescita, subiscono nel 2024 e prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione, più accentuati proprio in Piemonte.

Tutte le strategie indagate, dagli investimenti in R&S alla realizzazione di partnership per l'innovazione, dallo sviluppo di nuovi powertrain all'inserimento dell'Intelligenza Artificiale, vivono una fase di attesa in un mercato della mobilità dal futuro non del tutto delineato". "Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica e, per farlo, quest'ultima deve cambiare percorso – afferma Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del contenuto tecnologico dei veicoli ICE prodotti in UE, ma solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo CLEPA, di perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030. Auspichiamo, quindi, che la revisione in corso del regolamento UE sui target di riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri vada nella direzione di un approccio tecnologicamente neutrale, che valorizzi il contributo dei carbon neutral fuels – soluzioni tecnologiche innovative già disponibili in grado di salvaguardare competenze industriali e posti di lavoro – al raggiungimento degli obiettivi.

Riteniamo, inoltre, che debba essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione della manifattura europea, anche a salvaguardia del valore aggiunto generato dalla produzione continentale di auto, sistemi e componenti".

Il contesto internazionale 2023-2024 Nel 2024 l'economia globale ha continuato a crescere, ma con ritmi inferiori rispetto all'anno precedente, in un quadro caratterizzato da un rallentamento del commercio mondiale e da forti incertezze geopolitiche. Le tensioni in Medio Oriente e nel Mar Rosso, l'andamento altalenante dei prezzi energetici e le elezioni in importanti economie occidentali hanno inciso sulla fiducia di imprese e consumatori. Nel 2024 il la domanda mondiale di autoveicoli ha raggiunto 96,2 milioni di unità, con una crescita del +2,8% rispetto al 2023 e del +3,6% rispetto al 2019, confermando, quindi, la tendenza ad un ritorno alla normalità dopo la pandemia, la crisi dei semiconduttori e i rincari energetici.

Un cambiamento strutturale si rileva, tuttavia, nella distribuzione geografica, visto che il baricentro dell'industria automobilistica mondiale si sposta sempre più verso l'Asia, con la

**SINISTRA ITALIANA**

Abbiamo un obiettivo chiaro:  
fare dell'Italia un Paese  
più giusto, più solidale, più verde.

Altagli: partecipa anche tu e iscriviti a Sinistra Italiana.

CLICCA QUI

**UNIONE SPORTIVA AURORA**

**SOSTIENICI CON IL 5 X 1000**

A TE NON COSTA NULLA, PER NOI SIGNIFICA MOLTO

**A22** Autostrada del Brennero SpA  
Brennerautobahn AG

Info viabilità  
previsioni traffico  
e webcam 24/7

CLICCA QUI

**A22 SU TELEGRAM**

Scegli le informazioni che vuoi ricevere  
e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio

CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA  
ARTIGIANATO  
E AGRICOLTURA  
DI TRENTO

punto  
impresa  
digitale

Pronti all'impresa

**mynos**  
ESCAPE ROOM TRENTO

VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO  
MYNOS.IT - 349.1234765

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Cina (+4,5%; rappresenta quasi un terzo del mercato globale) e l'India (+3%) in primo piano, mentre Europa (+1,5% in EU27+UK), Giappone (-7,5%) e Nord America (+3,1%) perdono progressivamente peso relativo. Mentre in Cina e in India i volumi delle vendite superano i livelli del 2019 (+21,8% e +41,7% rispettivamente), in Europa, Giappone e Nord America restano ancora inferiori (-16,5%, -14,9% e -5% rispettivamente).

Nel complesso, l'area Asia-Pacifico rappresenta oltre la metà della domanda mondiale di autoveicoli e i Paesi BRICS, partendo da circa 35 milioni di veicoli nel 2019, raggiungono quasi 42 milioni nel 2024. Nel 2025 la domanda mondiale di autoveicoli dovrebbe rimanere piuttosto stabile (97 mln, +0,8% vs. 2024). La domanda di autoveicoli in Italia chiude il 2024 a 1,79 milioni di unità, in lieve calo rispetto al 2023 (-0,3%). Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 15,9%. Per il 2025 si stima che il mercato italiano si posizioni poco sotto i volumi dell'anno precedente (previsioni ANFIA: 1,75 milioni di unità, -2,6% vs. 2024).

La produzione mondiale di autoveicoli si attesta nel 2024 a 93,5 milioni di unità, con una lieve flessione (-0,8%) rispetto al 2023, ma sostanzialmente stabile rispetto ai livelli pre-pandemia (+1,4% sul 2019). È la Cina a dominare, con 31,3 milioni di veicoli prodotti, pari a un terzo della produzione globale (33,5%), in crescita del 3,7% sull'anno e del 21,5% rispetto al 2019, mentre il Nord America si mantiene stabile (-0,3%) e Giappone ed Europa arretrano (-8,5% e -6,3% rispettivamente).

A livello mondiale, nel 2025 la produzione è attesa in crescita a 95,4 milioni di unità (+2% sul 2024), trainata soprattutto dall'Asia, che consolida il proprio ruolo di principale polo manifatturiero del settore. Secondo le stime ANFIA, in Italia la produzione domestica di autoveicoli, pari a 591.000 unità, ha chiuso il 2024 con una flessione a doppia cifra (-32,3%), mentre per il 2025 i volumi caleranno ulteriormente (circa 500 mila unità, -15,5%).

L'Osservatorio – Edizione 2025 L'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità analizza un nucleo consolidato di aziende costituito da produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli e imprese di Engineering & Design, a cui nel tempo si sono aggiunti gli specialisti dell'aftermarket e del motorsport, insieme alle realtà più recenti legate all'infomobilità, alla mobilità elettrica e ai servizi innovativi per la mobilità. L'universo conta oggi 2.134 imprese con sede legale in Italia, quasi tutte società di capitale.

LA FILIERA NEL 2024 ITALIA Nel 2024 le 2.134 imprese dell'universo della componentistica automotive nazionale hanno impiegato 168.000 addetti, con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa 55,5 miliardi di euro.





Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con una contrazione dei ricavi totali pari al -6,0%. I cali più marcati hanno riguardato i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). Anche gli E&D e i subfornitori hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del 3,8% e del 3,7%. In controtendenza, performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita. Questi ultimi due segmenti hanno anche registrato l'aumento più significativo del numero di addetti, in un contesto generale di contrazione dell'occupazione (in totale -0,7%), che ha colpito in particolare i sistemisti e modullisti (-2,7%) e i subfornitori (-2,5%).

**PIEMONTE** La componentistica automotive in Piemonte nel 2024 conta 717 imprese e rappresenta il 33,6% del totale nazionale: resta, pertanto, la prima regione italiana per numero di imprese del settore, seguita dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna (rispettivamente il 27% e il 10,5%). Nel Nord Est si distingue il Veneto (il 9%), nel Centro Italia la Toscana (il 2,9%) e nel Mezzogiorno la Campania (il 3,4%). Nel 2024 le 717 imprese piemontesi hanno prodotto un fatturato stimato in circa 19,9 miliardi di euro e occupato oltre 59.600 addetti. Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 35,8% del fatturato nazionale e il 35,5% degli addetti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Economia**

# Frena la componentistica auto, arrivo dei cinesi un'opportunità

Cresce il pessimismo, timori per i dazi. Più diversificazione

TORINO, 15 ottobre 2025, 12:48

Redazione ANSA

**Condividi**

↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**L**e imprese della componentistica auto sono in difficoltà: dopo tre anni si ferma la crescita dei ricavi, in calo del 6%, e le previsioni per il 2025 sono all'insegna del pessimismo in termini di fatturato, ordinativi, occupazione e investimenti.

Aumentano i timori per l'introduzione dei dazi, mentre cresce l'attenzione verso l'ingresso delle case cinesi in Europa, con la possibile apertura di nuovi stabilimenti, considerata di alta rilevanza dal 52% delle aziende (il 39% lo scorso anno).

È questo il quadro che emerge dalla nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e [dall'Anfia](#).

Dallo studio, presentato al Museo dell'Automobile di Torino, emerge che il fatturato delle imprese della componentistica è in calo del 6% a livello italiano e del 5,6% in Piemonte, dove però si riscontra una riduzione più marcata degli addetti (-2,4%).

Risultati migliori solo per motorsport e aftermarket. I dazi preoccupano il 47% delle imprese rispetto al 32% della rilevazione precedente, e sono sempre di più le imprese che puntano sulla diversificazione in settori diversi dall'automotive. Si è assestata la quota di aziende che dichiara di avere Stellantis o Iveco nel portafoglio clienti: oggi è pari al 68,6% mentre in passato ha spesso superato il 70%.

"Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica e, per farlo, quest'ultima deve cambiare percorso. La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del contenuto tecnologico dei veicoli Icc prodotti in Ue, ma solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo Clepa, di

perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030" spiega Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti **Anfia**.

Nel 2024 le imprese della componentistica automotive nazionale sono 2.134 con 168.000 addetti e un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore di circa 55,5 miliardi di euro. Il Piemonte conta 717 imprese e rappresenta il 33,6% del totale nazionale.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

**MOTORI** / Mondo Motori

## Vavassori (Anfia), provvedimento incentivi non gestito bene

'Gli enti ministeriali non hanno fatto il loro dovere'

TORINO, 15 ottobre 2025, 12:30

Redazione ANSA

Condividi

 **ANSA check**  
notizie d'origine certificata



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

"E' un provvedimento che non è stato gestito bene, possiamo e dobbiamo migliorare.

Dobbiamo avere il coraggio di dirci le cose che funzionano e quelle che non funzionano altrimenti sembra che tutto vada bene".

Così il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori commenta i tempi più lunghi per gli incentivi auto attesi per il 15 ottobre e in arrivo il 22.

"Non è colpa del ministro che ha tanta buona volontà, ma gli enti ministeriali non hanno fatto bene il loro dovere. Non critico in maniera astratta ma il risultato è questo", ha detto Vavassori a margine di un incontro a Torino sulla componentistica auto.

"Abbiamo sempre insistito come Anfia con i ministeri - ha spiegato - perché si emani una norma quando tutto è pronto, compreso il decreto attuativo. Purtroppo spesso non è così e ci tocca lamentarci con il ministero di turno. E' già successo con il Mase con l'Energy Release che dopo un anno e mezzo non è ancora operativo per le imprese, sta succedendo la stessa cosa ora con questo provvedimento". Sugli effetti della misura Vavassori ribadisce la sua critica: "c'è molta attesa, ma non dimentichiamo che sono solo 39.000 veicoli perché è troppo generoso l'incentivo di 11.000 euro per veicolo. Avevamo chiesto senza essere ascoltati di ridurlo alla metà, 5.500 euro per veicolo, qualcosa che ricorda gli incentivi dati a suo tempo dal Mimit. Questo avrebbe raddoppiato la platea a quasi 80.000 veicoli e avrebbe aiutato in modo sostanziale l'ascesa della mobilità elettrica".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Il top manager Imparato: completeremo il Piano Italia, ma Gravina incalza: tavolo a Palazzo Chigi

# Anche l'Anfia non crede più alla Gigafactory

*Il direttore dell'associazione di costruttori automobilistici considera tramontato il progetto sul "Termoli Plant"*



Roberto Gravina



Jean-Philippe Imparato

**TERMOLI.** Timidi segnali di risveglio nel mercato Stellantis? Le consegne del terzo trimestre nell'Europa allargata sono aumentate di circa 38 mila unità, pari a un incremento dell'8% su base annua. Ma le prese di posizione politiche e sindacali, ma non solo, non sono che un quadro a tinte fosche. Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, sottolinea «Solo il 15 per cento delle immatricolazioni totali riguarda veicoli elettrici. Non si sta avverando ciò che il legislatore europeo si augurava». Per Carlo Calenda, segretario di Azione, «occorre riconoscere l'automotive come settore energivoro e ripristinare Industria 4.0. Serve inoltre annullare le sanzioni e fermare il phase-out dei motori endotermici» previsto dalle norme Ue del Green Deal. Giorda sottolinea uno studio sulla competitività italiana: «Il costo dell'energia è più alto che in Francia e Spagna, e anche il costo del lavoro è meno flessibile: siamo ulteriormente penalizzati oltre al paragone con Cina e Usa. In Spagna Stellantis produce più di 2 milioni di unità all'anno». Il problema energetico pesa, ma non sembra modificare la direzione degli investimenti. Un esempio è la Gigafactory di Termoli: «La situazione è drammatica – dice Uliano – la fabbrica produceva motori, doveva essere trasformata in un impianto di produzione per batterie. Ciò è sospeso indefinitamente». Giorda anche è negativo: «Penso che il progetto sia tramontato, anche se non c'è stata una nota ufficiale». «Il Piano Italia lo stiamo eseguendo in modo dettagliato, gli obiettivi saranno mantenuti e assolutamente rispettati. Avevamo detto che avremmo portato la 500 ibrida a Mirafiori e il cambio eDci e si procede. Il 25 di novembre ci sarà il lancio della macchina qui a Tor-

no». Lo ha detto Jean-Philippe Imparato, Ceo di Maserati all'Heritage Hub di Mirafiori a margine della presentazione del Programma mondiale Stellantis Philanthropy a supporto dei progetti a sostegno della dispersione e della formazione in 9 Paesi europei. «Dopo i volumi e il mercato possono cambiare, ma il piano è scritto e firmato. Parliamo continuamente con Antonio Filosa (Ceo) e Emanuele Cappellano (Responsabile Europa), che supportano e proteggono il piano», ha aggiunto. Ma sul fronte termolese non c'è alcuna rassicurazione, anzi, per Gravina (M5S): «L'ennesimo rinvio da parte di Stellantis. Il Governo chieda chiarezza o si sposti il tavolo a Palazzo Chigi». «A distanza di quasi due anni dal blocco del progetto Gigafactory a Termoli, Stellantis continua a rinviare decisioni cruciali per il futuro industriale del nostro Paese. L'ultimo annuncio, con il nuovo piano industriale slittato dal marzo al giugno 2026, è l'ennesimo rinvio che accresce l'incertezza e mette in discussione la credibilità di chi dovrebbe garantire visione e tempi certi per lo sviluppo produttivo e occupazionale». È quanto dichiara il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle Roberto Gravina, commentando la decisione del gruppo Stellantis di posticipare ulteriormente la presentazione del piano industriale, motivandola con la necessità di valutare gli effetti dei dazi statunitensi e delle regole imposte dall'Unione europea. «Siamo di fronte – prosegue Gravina – a un prolungamento delle responsabilità che si trascina nel tempo.

Da giugno 2024 a giugno 2026 saranno trascorsi due anni interi senza che Stellantis, azionista di riferimento di ACC, la joint venture

incaricata della Gigafactory, abbia fornito una linea chiara né un calendario credibile. Nel frattempo, lo stabilimento di Termoli ha conosciuto solo nuova cassa integrazione, chiusura di linee produttive e perdita di fiducia tra i lavoratori. Ancora una volta, saranno proprio i lavoratori a pagare l'incapacità altrui di leggere e governare i processi industriali del Paese». Gravina aggiunge: «Stellantis, su ACC, deve essere chiara e di conseguenza deve esserlo sulla volontà di portare avanti il progetto Gigafactory. Proprio perché è un socio di peso in Acc, se davvero crede nel progetto deve trovare la quadra con gli altri partner e non giocare insieme a loro a un insano scaricabarile. Ogni ulteriore rinvio mina la fiducia nel progetto e alimenta l'idea di una mancanza di visione industriale condivisa». Il consigliere del M5S sottolinea come questa situazione di stallo rappresenti un fallimento anche per l'azione del ministro Urso, «che continua a collezionare dati negativi sulla produzione industriale nazionale, senza mai incidere realmente su vertenze fondamentali come quella di Termoli». «In questo scenario – aggiunge Gravina – risulta a dir poco impalpabile la posizione dei parlamentari molisani a Roma, tutti di centrodestra e tutti allineati e coperti nel mantenere un silenzio, su quanto accade settimana dopo settimana, che pesa e che tradisce la responsabilità di rappresentare un territorio oggi in piena emergenza industriale. Sarebbe auspicabile da parte loro, se non altro, un sussulto».

«Sono mesi che proponiamo misure concrete a tutela del Made in Italy nel settore. Il Governo ora deve pretendere da Stellantis chiarezza e tempi certi sul progetto Gigafactory, come non ha mai fatto fino ad oggi. Se anche da questo incontro non emergeranno risultati concreti, sarà necessario – come chiediamo da tempo insieme alle organizzazioni sindacali – spostare il tavolo di crisi a Palazzo Chigi. Solo lì si potrà affrontare con la dovuta serietà una vertenza che non è più solo locale, ma nazionale ed europea». Gravina ricorda infine che sul tema della Gigafactory il Movimento 5 Stelle ha portato avanti una battaglia coerente in ogni sede istituzionale: «In Consiglio regionale abbiamo presentato una mozione specifica che ha trovato seguito anche in atti parlamentari in Italia e in Europa, grazie al lavoro dei nostri rappresentanti. Ultima in ordine di tempo – conclude Gravina – è stata la richiesta formale, presentata alla Camera da Chiara Appendino e altri parlamentari del M5S, di audire i vertici di Acc per ottenere finalmente risposte chiare sul futuro dell'investimento e sulla tutela dei lavoratori di Termoli».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## ANFIA Motorsport Forum: innovazione, carburanti alternativi e sostenibilita' al centro del futuro de

I tuoi dati personali verranno trattati da 141 fornitori TCF e 69 partner pubblicitari e le informazioni raccolte dal tuo dispositivo (come cookie, identificatori univoci e altri dati del dispositivo) potrebbero essere condivise con questi ultimi, da loro visualizzate e memorizzate oppure essere usate nello specifico da questo sito o questa app.



## Terre rare, le major dell'auto lanciano l'allarme: le scelte della Cina possono portare il caos

I più importanti gruppi dell'industria automobilistica hanno lanciato l'allarme sulle conseguenze dell'ultima mossa della Cina per limitare le esportazioni critiche di terre rare, affermando che le misure potrebbero aprire la strada a un periodo di caos nella catena di approvvigionamento. Terre rare, le major dell'auto lanciano l'allarme: le scelte della Cina possono portare il caos. La scorsa settimana il ministero del Commercio cinese ha annunciato l'ampliamento delle restrizioni all'esportazione di terre rare e tecnologie correlate, cercando di prevenire l'"uso improprio" dei minerali nell'esercito e in altri settori sensibili. Da allora Pechino ha difeso la politica, affermando di "non aver paura" di una guerra commerciale con gli Stati Uniti dopo che il presidente Donald Trump ha minacciato di imporre tariffe del 100% sulle importazioni cinesi. Nonostante un accordo di luglio progettato per accelerare le spedizioni nella regione, l'industria automobilistica europea ha subito notevoli interruzioni dopo che la Cina ha imposto restrizioni alle esportazioni di terre rare all'inizio di aprile. L'Associazione tedesca dell'industria automobilistica (VDA), la principale lobby dell'industria automobilistica del Paese, ha affermato che le nuove normative cinesi potrebbero avere "conseguenze di vasta portata per le consegne dei prodotti interessati in Germania e in Europa", nonché per il loro trasporto successivo. Le ultime restrizioni all'esportazione della Cina colpiranno "in modo particolarmente duro" l'industria delle batterie e dei semiconduttori, e quindi anche l'industria automobilistica", ha detto il portavoce della VDA. La lobby dell'industria automobilistica tedesca ha invitato i responsabili politici di Bruxelles e Berlino ad affrontare la questione "con forza" con la Cina per trovare rapidamente una soluzione praticabile. "Il fatto è che le restrizioni cinesi all'esportazione di terre rare e magneti permanenti implementate nell'aprile di quest'anno hanno già esacerbato in modo significativo la situazione dell'approvvigionamento di terre rare e materiali strategici. Le nuove misure ora vanno ancora oltre", ha detto il portavoce della VDA. I metalli delle terre rare sono componenti vitali per la produzione di veicoli elettrici, nonché per varie applicazioni high-tech, tra cui l'elettronica e le applicazioni per le energie rinnovabili. Si prevede che la domanda di terre rare e minerali critici crescerà in modo esponenziale nei prossimi anni con l'accelerazione della transizione verso l'energia pulita. La Cina è il leader indiscusso della catena di approvvigionamento dei minerali critici. I funzionari statunitensi hanno precedentemente avvertito che ciò rappresenta una sfida strategica nel passaggio a fonti di energia più sostenibili. Roberto Vavassori, presidente dell'italiana [Anfia](#), che rappresenta i produttori di componenti per auto, ha dichiarato che, mentre i produttori sono stati in grado di mantenere la produzione quando la Cina ha limitato le forniture durante l'estate, le riserve di metalli delle terre rare sono ora a rischio di esaurimento. Questo cuscinetto "non c'è più", ha detto Vavassori in una conferenza stampa a Milano.





**Vavassori (Anfia): «Provvedimento incentivi non gestito bene. Attesi per il 15 ottobre e in arrivo il 22»**

condividi l'articolo



Le polemiche sui nuovi incentivi auto riservati alle elettriche non tendono a diradarsi. Prima hanno riguardato la ristretta platea dei beneficiari, oggi è il momento della gestione dei sussidi con la conseguente tempistica. «E' un provvedimento che non è stato gestito bene, possiamo e dobbiamo migliorare. Dobbiamo avere il coraggio di dirci le cose che funzionano e quelle che non funzionano altrimenti sembra che tutto vada bene». Così il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori commenta i tempi più lunghi per gli incentivi auto attesi per il 15 ottobre e in arrivo il 22. «Non è colpa del ministro che ha tanta buona volontà, ma gli enti ministeriali non hanno fatto bene il loro dovere. Non critico in maniera astratta ma il risultato è questo», ha detto Vavassori a margine di un incontro a Torino sulla componentistica auto. «Abbiamo sempre insistito come Anfia con i ministeri - ha spiegato - perché si emani una norma quando tutto è pronto, compreso il decreto attuativo.

**Purtroppo spesso non è così** e ci tocca lamentarci con il ministero di turno. E' già successo con il Mase con l'Energy Release che dopo un anno e mezzo non è ancora operativo per le imprese, sta succedendo la stessa cosa ora con questo provvedimento». Sugli effetti della misura Vavassori ribadisce la sua critica: «c'è molta attesa, ma non dimentichiamo che sono solo 39.000 veicoli perché è troppo generoso

**ECONOMIA**



**LA STRATEGIA**  
Stellantis investe 13 miliardi negli Stati Uniti: cinque nuovi modelli e 5mila posti di lavoro



**L'INCARICO**  
Ferrari: Maria Conti nominata chief communication officer, farà parte anche del Leadership Team

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Anfia, Componentistica auto in frenata: cala il fatturato, cresce il pessimismo per il 2025

TELEBORSA

 Pubblicato il 15/10/2025  
 Ultima modifica il 15/10/2025 alle ore 17:15

cerca un titolo



Dopo tre anni di espansione, **si arresta la crescita della componentistica automotive italiana**, che nel 2024 registra **un calo del fatturato del 6% a livello nazionale e del 5,6% in Piemonte**, dove la contrazione degli addetti è più marcata (-2,4%). Solo motorsport e aftermarket chiudono in

positivo. I dati emergono dalla **nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità 2025**, presentato al MAUTO di Torino dalla Camera di Commercio di Torino e da ANFIA.

Come commentato da **Massimiliano Cipolletta, Presidente della Camera di commercio di Torino**. "Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti: **crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali** con la rapida avanzata dell'area asiatica, **modifica delle politiche commerciali con l'introduzione di dazi**. In un quadro così complesso, le nostre aziende, dopo anni di relativa crescita, subiscono nel 2024 e prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione, più accentuati proprio in Piemonte. Tutte le strategie indagate, dagli investimenti in R&S alla realizzazione di partnership per l'innovazione, dallo sviluppo di nuovi powertrain all'inserimento dell'Intelligenza Artificiale, **vivono una fase di attesa in un mercato della mobilità dal futuro non del tutto delineato**".

"Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica e, per farlo, quest'ultima deve cambiare percorso - afferma **Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). - La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del contenuto tecnologico dei veicoli ICE prodotti in UE, ma **solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo CLEPA, di perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030**. Auspichiamo, quindi, che la revisione in corso del regolamento UE sui target di **riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri** vada nella direzione di un approccio tecnologicamente

## LEGGI ANCHE

10/09/2025



Automotive, Anfia: produzione in Italia giù del 15,2% nei primi sette mesi del 2025

10/10/2025

ANFIA: produzione automotive +24,2% ad agosto 2025

08/09/2025

Urso incontra Stellantis e Anfia: "Subito azioni strategiche in Europa per il settore auto"

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

15/10/2025

Assegno unico: in primi otto mesi anno erogati 13,1 miliardi euro

15/10/2025

DeA Capital Real Estate: rimborso parziale di 96 euro per quota Fondo Atlantic 1 e chiusura a fine ottobre

neutrale, che valorizzi il contributo dei carbon neutral fuels - soluzioni tecnologiche innovative già disponibili in grado di salvaguardare competenze industriali e posti di lavoro - al raggiungimento degli obiettivi. Riteniamo, inoltre, che debba essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione della manifattura europea, anche a salvaguardia del valore aggiunto generato dalla produzione continentale di auto, sistemi e componenti".

Il quadro internazionale mostra **un'industria in trasformazione**: la domanda mondiale di autoveicoli nel 2024 è cresciuta del +2,8%, trainata dall'Asia (Cina e India), mentre Europa e Giappone restano indietro. In Italia, la produzione di autoveicoli è scesa del 32,3%, con ulteriori flessioni previste per il 2025. L'Osservatorio censisce 2.134 imprese italiane, per un fatturato complessivo di 55,5 miliardi di euro e 168mila addetti. Il Piemonte si conferma leader del comparto, con 717 aziende e oltre un terzo del giro d'affari nazionale.

Le **prospettive per il 2025 restano negative**: il 63% delle imprese prevede un calo del fatturato, il 53% riduzioni di personale, e una forte contrazione degli investimenti (-27%). Cresce l'uso della cassa integrazione e si accentuano i timori per la riduzione della domanda e l'instabilità geopolitica.

Sul fronte dell'innovazione, oltre metà delle imprese ha introdotto **nuovi prodotti o processi negli ultimi tre anni**, ma solo il 14% sperimenta l'Intelligenza Artificiale. La **sostenibilità resta invece un pilastro**: l'87% delle aziende adotta pratiche ambientali e oltre l'80% azioni sociali o di governance. Tra le richieste delle imprese: **contenere i costi energetici, creare un fondo per la transizione industriale e rafforzare gli incentivi alla ricerca e sviluppo**.

Servizio a cura di **teleborsa**

15/10/2025

TrueCar, acquisizione da parte di Fair Holdings finalizzata al delisting

15/10/2025

Mercato residenziale 2025: Milano e Roma prime per volumi

> 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?

## LA STAMPA

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.

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Anfia: per autocarri, veicoli trainati e autobus settembre a segno più

nonostante la ripresa, autocarri e autobus chiudono il cumulato dei primi nove mesi dell'anno ancora con il segno meno

TELEBORSA

Publicato il 15/10/2025  
Ultima modifica il 15/10/2025 alle ore 20:23



Nel mese di settembre gli **autocarri recuperano con un rialzo a doppia cifra, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend positivo di agosto.** Lo rileva Anfia sottolineando che nonostante la ripresa, autocarri e autobus chiudono il cumulato dei primi nove mesi

dell'anno ancora con il segno meno.

"Auspichiamo si concretizzi presto l'annuncio, risalente ormai allo scorso aprile, **di un nuovo fondo pluriennale per il rinnovo del parco circolante dell'autotrasporto.** Inoltre è cruciale che le risorse disponibili per l'anno in corso non vengano differite al 2026, penalizzando ulteriormente il mercato degli autocarri", si legge nel comunicato ufficiale.

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

10/09/2025



ANFIA: priorità per la filiera al Dialogo Strategico

28/08/2025

Auto, Anfia: rivedere strategia decarbonizzazione

10/10/2025

ANFIA, Commissione UE: servono regole pragmatiche e neutrali per una transizione sostenibile dell'automotive...

> Altre notizie

## NOTIZIE FINANZA

15/10/2025

Fervi, la controllante Seconda S.r.l. lancia Opa volontaria finalizzata al delisting

15/10/2025

Fondazione ENAV alla Festa del Cinema di Roma 2025: premio speciale alla regista Cinzia TH Torrini

15/10/2025

# Notiziario Motoristico

News | 15 October 2025 | Autore: redazione

## ANFIA: pubblicato l'Osservatorio sulla componentistica automotive



I dati raccolti nell'indagine annuale di ANFIA e Camera di commercio di Torino indicano un momento di difficoltà per le imprese della componentistica automotive nazionale, tranne che per i settori aftermarket e motorsport.



ANFIA ha presentato i risultati annuali dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, un'indagine realizzata in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino.

In sintesi, i dati complessivi delle aziende del settore registrano un calo nel 2024 destinato a proseguire, anche se i comparti aftermarket e motorsport per ora tengono e registrano anche una crescita.

### 2024: un settore in contrazione

Il 2024, infatti, ha segnato la fine di una fase di crescita per le 2.134 imprese italiane del comparto della componentistica automotive, che complessivamente hanno registrato un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa 55,5 miliardi di euro, con una contrazione dei ricavi totali pari al -6,0%.

I cali più marcati hanno riguardato i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). Anche le imprese di Engineering & Design e i subfornitori hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del 3,8% e del 3,7%.

In controtendenza, le performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), che hanno anche registrato l'aumento più significativo del numero di addetti, in un contesto generale di contrazione dell'occupazione.

Guardando alle dinamiche del fatturato del 2024, la filiera automotive ha affrontato un anno difficile, segnato da una produzione di autoveicoli ai minimi storici in Italia e dalla transizione verso la mobilità elettrica, con evidenti ripercussioni sul fatturato.

Il dato più significativo riguarda la quota delle imprese che hanno dichiarato una contrazione del giro d'affari: il 62% rispetto al 36% del 2023, con il saldo complessivo tra aumenti e riduzioni sceso a -31% (-36% in Piemonte), contro il +16% dell'anno precedente.

Tra le categorie di fornitori, solo gli specialisti dell'aftermarket hanno registrato un saldo positivo tra dichiarazioni di aumento e di riduzione del fatturato (+14%), confermandosi come il cluster meno condizionato dal contesto di cambiamento, trovandosi ad operare prevalentemente per il parco veicolare circolante.

### Previsioni 2025: pessimismo e incertezza

Come riporta il comunicato riassuntivo redatto da ANFIA, "se i dati del 2024 evidenziano la fase critica della filiera, anche le attese per il 2025 delineano un quadro fortemente segnato dal pessimismo".

Chiamate a esprimere le previsioni per il 2025, l'insieme delle imprese italiane si mostrano fortemente pessimiste, con prospettive peggiori rispetto a quelle dello scorso anno. Solo il 20% prevede un aumento del fatturato, mentre il 63% stima una riduzione".

Meglio la situazione per le imprese dell'aftermarket, che "guardano al futuro con previsioni sfavorevoli meno cupe".

Un pessimismo che trova le sue radici nel contesto internazionale, visto come sempre più sfidante e carico di incertezze.

Le strategie di sviluppo delle imprese continuano a essere fortemente influenzate dalle politiche delle case automobilistiche europee (per l'86% rilevanza almeno media, per il 66% alta) e dall'instabilità economica mondiale (l'86% rilevanza almeno media, il 56% alta).

Cresce l'attenzione verso l'ingresso delle case automobilistiche cinesi in Europa, con la possibile apertura di nuovi stabilimenti, considerata di alta rilevanza dal 52% degli operatori (il 39% lo scorso anno), così come aumentano i timori legati ai cambiamenti nelle politiche commerciali internazionali: l'introduzione di dazi preoccupa ora in modo rilevante il 47% delle imprese, rispetto al 32% della rilevazione precedente.

A questi fattori, si aggiungono timori connessi alla riduzione della domanda e all'incertezza dei volumi produttivi (di elevata rilevanza per il 72% delle imprese), nonché, in termini operativi, la

### Notizie in primo piano

Asso Ricambi cresce ancora: ecco i sette nuovi soci

OPTIMAL, eccellenza meccanica da oltre 30 anni

Ammortizzatori SNR: 70 nuovi codici

Aria pulita nell'abitacolo con la gamma di filtri di qualità UFI Filters

Cinghie Gates per veicoli Mild Hybrid

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

difficoltà da parte delle imprese nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs (il 50%).

**Il commento**

**Massimiliano Cipolletta**, presidente della Camera di commercio di Torino, commenta così i dati dell'Osservatorio: "Il settore automotive vive in un **contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti**: crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali con la rapida avanzata dell'area asiatica, modifica delle politiche commerciali con l'introduzione di dazi.

In un quadro così complesso, le nostre aziende, dopo anni di relativa crescita, subiscono nel 2024 e prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione, più accentuati proprio in Piemonte.

Tutte le strategie indagate, dagli investimenti in R&S alla realizzazione di partnership per l'innovazione, dallo sviluppo di nuovi powertrain all'inserimento dell'Intelligenza Artificiale, vivono una fase di attesa in un mercato della mobilità dal futuro non del tutto delineato".

**Marco Stella**, presidente del Gruppo Componenti ANFIA, nel suo intervento sottolinea la necessità di **modificare l'approccio a livello europeo nella transazione energetica**, per tornare ad avere un ruolo di primo piano.

"La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico, sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del contenuto tecnologico dei veicoli ICE prodotti in UE, ma solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo CLEPA, di perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030.

Auspichiamo, quindi, che la revisione in corso del regolamento UE sui target di riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri vada nella direzione di un approccio tecnologicamente neutrale, che valorizzi il contributo dei carbon neutral fuels - soluzioni tecnologiche innovative già disponibili in grado di salvaguardare competenze industriali e posti di lavoro - al raggiungimento degli obiettivi. Riteniamo, inoltre, che debba essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione della manifattura europea, anche a salvaguardia del valore aggiunto generato dalla produzione continentale di auto, sistemi e componenti".

**Photogallery**



Tags: ANFIA Anfia-Aftermarket osservatorio componentistica

**Leggi anche**

NEWS | 31/10/2024

ANFIA: Osservatorio componentistica automotive

NEWS | 16/02/2024

Aftermarket: un comparto in crescita, +11,6%

NEWS | 30/11/2023

Aftermarket e vendita di ricambi online: l'evoluzione di una nicchia

NEWS | 08/06/2017

L'aftermarket indipendente si incontra a Bologna

NEWS | 17/03/2017

L'auto connessa passa anche dal "Digital Manager"

Feed RSS

Publicità | Privacy | Mappa del sito | Contatti | Chi siamo  
2011-2025© Collins Editore - P.Iva 13142370157

Www.anfia.it  
Login/registrati  
Network

- Mondopratico
- Notiziario Attrezzature
- Notiziario Veicoli Industriali
- Catalogo Motoristico
- Carrozzeria Autorizzata
- Notiziario Motoristico Classic
- Autofficina Autorizzata
- Buyer Point
- RicambistiDay
- Truck Service Day
- Car Service Day
- Green Retail
- News
- Trade news



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

QUOTAZIONI

**QUANTO VALE LA TUA AUTO?**  
da soli 3,99€ la quotazione più aggiornata e affidabile.

• **SCOPRI!**



**QUATTORRUOTE**

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



**Automobil** **ISSIMA**

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

**INDUSTRIA E FINANZA**

**Anfia**

# Le restrizioni cinesi sulle terre rare minacciano l'auto europea

**Alessandro Ascione** | Pubblicato il 15/10/2025 | **0** commenti

Volkswagen Golf, Tayron e Tiguan e-Hybrid: trio plug-in

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ulteriore **giro di vite all'export cinese di terre rare** nel mondo, come conseguenza della guerra commerciale fra Pechino e Stati Uniti, **"mette a rischio l'industria auto europea"**: lo ha detto oggi il presidente **Anfia** Roberto Vavassori al FORUMAutoMotive di Milano. Nel Vecchio Continente le scorte dei minerali strategici per i veicoli (e per altri comparti) hanno permesso sinora alle Case di far fronte alla prima stretta del Dragone, ma "alla nuova restrizione difficilmente il settore reggerà l'urto, perché le riserve si stanno esaurendo".

Il comparto di questi elementi chimici, "sebbene di piccole dimensioni, attorno a cinque miliardi di dollari l'anno a livello globale, è comunque in grado di rallentare il mondo automotive", la chiosa del leader dell'associazione della filiera.

**TAGS:** ANFIA TERRE RARE CINA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

**COMMENTA**

Disclaimer

## I PIÙ POPOLARI

**01** **La prima Bev** Ferrari elettrica: quattro motori e oltre 1.000 CV - VIDEO

**02** **Renault Twingo** AI via le prevedite: con gli incentivi costerà meno di 10 mila euro

**03** **E-Car** Auto piccole ed economiche: i cinesi le hanno già

**04** **Stellantis** La presentazione del piano può slittare a metà 2026

**05** **Stellantis** Le Alfa Romeo di Gilles Vidal saranno delle "bestie vive"

**VEDI ALTRO**



**SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO**

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

QUOTAZIONI

**QUANTO VALE LA TUA AUTO?**  
da soli 3,99€ la quotazione più aggiornata e affidabile.

• **SCOPRI!**



**QUATTORRUOTE**

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



**Automobil**ISSIMA

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

**INDUSTRIA E FINANZA**

La crisi dell'auto

# Un 2024 difficile per la componentistica italiana

**Redazione Online** | Pubblicato il 15/10/2025 | **0** commenti

Volkswagen Golf, Tayron e Tiguan e-Hybrid: trio plug-in

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il 2024 è stato un anno decisamente negativo per la **filiera italiana della componentistica**. Secondo l'ultimo Osservatorio della Camera di commercio di Torino e dell'**Anfia**, il fatturato delle 2.134 aziende del settore **è sceso del 6% a 55,5 miliardi di euro**. Si tratta del **primo calo dopo tre anni consecutivi di crescita**, a dimostrazione degli effetti della crisi delle quattro ruote sui nostri produttori di componenti.

## Il caso Piemonte

**Il calo è generalizzato**: -8,2% per i fornitori di moduli e integratori di sistemi, -7% per gli specialisti, - 6,8% per i subfornitori delle lavorazioni, -3,8% per E&D (Engineering and Development) e -3,7% per i subfornitori. In controtendenza solo motorsport (+1,2%) e aftermarket (+0,6%). **Male anche l'occupazione**, scesa dello 0,7% a 168.085 addetti a causa soprattutto delle flessioni tra sistemisti e modulist (-2,7%) e subfornitori (-2,5%). In tale contesto, sono **di particolare rilevanza i numeri del Piemonte, la prima regione italiana del comparto** con il 35,8% del fatturato e il 35,5% dei lavoratori: i ricavi, pari a 19,9 miliardi, sono scesi del 5,6%, in linea con la media nazionale, ma la contrazione degli addetti è più marcata (-2,4%).

## Un 2025 negativo

### I PIÙ POPOLARI

**01 La prima Bev Ferrari** elettrica: quattro motori e oltre 1.000 CV - VIDEO

**02 Renault Twingo AI** via le prevendite: con gli incentivi costerà meno di 10 mila euro

**03 E-Car** Auto piccole ed economiche: i cinesi le hanno già

**04 Stellantis** La presentazione del piano può slittare a metà 2026

**05 Stellantis** Le Alfa Romeo di Gilles Vidal saranno delle "bestie vive"

VEDI ALTRO



SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Dunque, **la filiera si trova in una fase critica, ancor di più alla luce dei segnali di crescente pessimismo sul 2025**. Solo il 20% delle imprese prevede un aumento del fatturato, mentre il 63% stima una riduzione. Le difficoltà maggiori riguardano gli ordinativi interni, stimati in calo nel 60% dei casi, e le vendite all'estero, ridotte per il 55% degli operatori. Non sono rosee nemmeno le aspettative sul fronte occupazionale: il 53% prevede tagli al personale (nel 2024 la percentuale era al 33%), con il 29% delle imprese pronte a riduzioni superiori al 10%.

**Anche le imprese piemontesi segnalano un peggioramento diffuso** di tutti i principali indicatori economici, con cali marcati di fatturato, ordinativi e occupazione, e con previsioni peggiori rispetto all'insieme delle imprese italiane.

## Bisogna cambiare rotta

Il quadro negativo spinge Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti **Anfia**, a rimarcare la richiesta alle istituzioni per un cambio di rotta sul fronte della transizione energetica. **"La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei"**, spiega Stella, auspicando che la revisione dei regolamenti sulle emissioni "vada nella direzione di un approccio **tecnologicamente neutrale**, che valorizzi il contributo dei carburanti carbon neutral". Inoltre, **la transizione deve "essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione** della manifattura europea".

TAGS: **ANFIA** AUTOMOTIVE

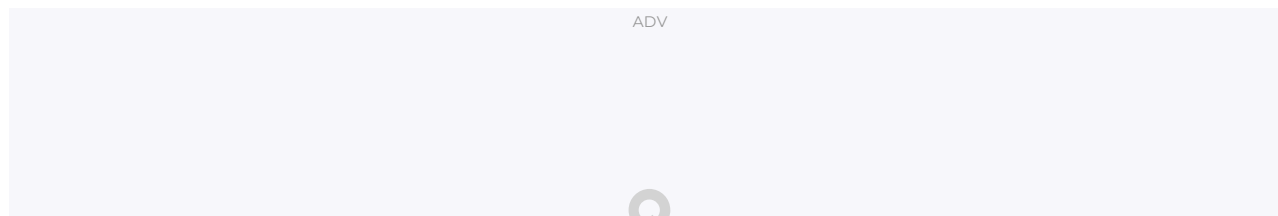
© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

**VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >**

**COMMENTA**

Disclaimer



### Focus ON

**Enel: la responsabilità al centro di**

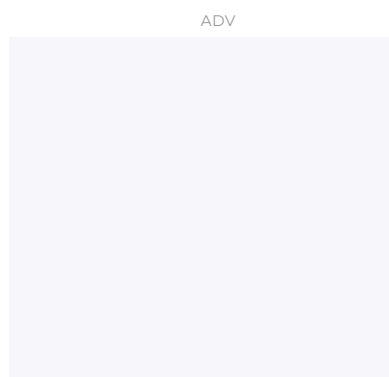
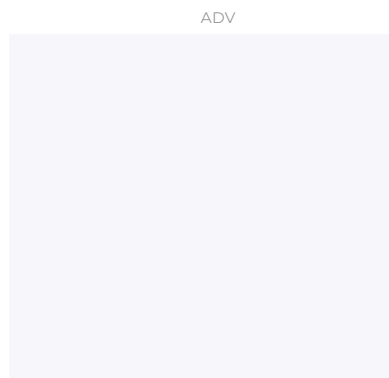
NFO PUBBLICITARIA

**Scopri il nuovo speciale**

NFO PUBBLICITARIA

**Scopri Ayvens e i vantaggi del**

NFO PUBBLICITARIA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## ANFIA, Componentistica auto in frenata: cala il fatturato, cresce il pessimismo per il 2025

(Teleborsa) - Dopo tre anni di espansione, si arresta la crescita della componentistica automotive italiana, che nel 2024 registra un calo del fatturato del 6% a livello nazionale e del 5,6% in Piemonte, dove la contrazione degli addetti è più marcata (-2,4%). Solo motorsport e aftermarket chiudono in positivo. I dati emergono dalla nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità 2025, presentato al MAUTO di Torino dalla Camera di Commercio di Torino e da ANFIA. Come commentato da Massimiliano Cippolletta, Presidente della Camera di commercio di Torino.



"Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti: crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali con la rapida avanzata dell'area asiatica, modifica delle politiche commerciali con l'introduzione di dazi. In un quadro così complesso, le nostre aziende, dopo anni di relativa crescita, subiscono nel 2024 e prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione, più accentuati proprio in Piemonte. Tutte le strategie indagate, dagli investimenti in R&S alla realizzazione di partnership per l'innovazione, dallo sviluppo di nuovi powertrain all'inserimento dell'Intelligenza Artificiale, vivono una fase di attesa in un mercato della mobilità dal futuro non del tutto delineato". "Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica e, per farlo, quest'ultima deve cambiare percorso" afferma Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). - La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del contenuto tecnologico dei veicoli ICE prodotti in UE, ma solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo CLEPA, di perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030. Auspichiamo, quindi, che la revisione in corso del regolamento UE sui target di riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri vada nella direzione di un approccio tecnologicamente neutrale, che valorizzi il contributo dei carbon neutral fuels - soluzioni tecnologiche innovative già disponibili in grado di salvaguardare competenze industriali e posti di lavoro al raggiungimento degli obiettivi. Riteniamo, inoltre, che debba essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione della manifattura europea, anche a salvaguardia del valore aggiunto generato dalla produzione continentale di auto, sistemi e componenti". Il quadro internazionale mostra un'industria in trasformazione: la domanda mondiale di autoveicoli nel 2024 è cresciuta del +2,8%, trainata dall'Asia (Cina e India), mentre Europa e Giappone restano indietro. In Italia, la produzione di autoveicoli è scesa del 32,3%, con ulteriori flessioni previste per il 2025. L'Osservatorio censisce 2.134 imprese italiane, per un fatturato complessivo di 55,5 miliardi di euro e 168mila addetti. Il Piemonte si conferma leader del comparto, con 717 aziende e oltre un terzo del giro d'affari nazionale. Le prospettive per il 2025 restano negative: il 63% delle imprese prevede un calo del fatturato, il 53% riduzioni di personale, e una forte contrazione degli investimenti (-27%). Cresce l'uso della cassa integrazione e si accentuano i timori per la riduzione della domanda e l'instabilità geopolitica. Sul fronte dell'innovazione, oltre metà delle imprese ha introdotto nuovi prodotti o processi negli ultimi tre anni, ma solo il 14% sperimenta l'Intelligenza Artificiale. La sostenibilità resta invece un pilastro: l'87% delle aziende adotta pratiche ambientali e oltre l'80% azioni sociali o di governance. Tra le richieste delle imprese: contenere i costi energetici, creare un fondo per la transizione industriale e rafforzare gli incentivi alla ricerca e sviluppo. Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AD



## Veicoli industriali: analisi e strategie ANFIA per il rinnovo del parco circolante

Incentivi mirati e politiche di sistema al centro del piano ANFIA per il futuro del trasporto pesante



MARTA BETTINI

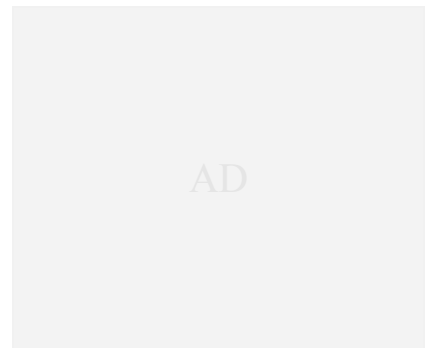
15 OTTOBRE 2025



Il mercato dei **veicoli industriali** in Italia mostra segnali di ripresa. Secondo i dati pubblicati da ANFIA, nel mese di **settembre 2025** le immatricolazioni di **autocarri** sono cresciute del **22,1%** e quelle dei **veicoli trainati** (rimorchi e semirimorchi) del **47,8%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



Nonostante la flessione cumulata nei primi nove mesi, l'associazione vede in questo trend un punto di svolta, ma richiama l'urgenza di **un nuovo piano di incentivi per il rinnovo del parco circolante**.



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Mercato veicoli industriali: i dati di settembre 2025

A settembre sono stati **rilasciati 2.086 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, mentre i **veicoli trainati** hanno raggiunto **1.290 unità immatricolate**.

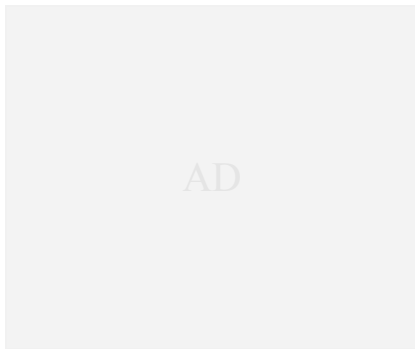
Nel dettaglio:

- **Rimorchi:** +43,2% (106 unità);
- **Semirimorchi:** +48,2% (1.184 unità).

Nel periodo **gennaio-settembre 2025**, il mercato registra **20.830 autocarri** immatricolati (-8% sul 2024) e **11.521 veicoli trainati** (+12,3%).

### ANFIA: servono nuovi fondi per il rinnovo del parco veicoli industriali

Il forte incremento di settembre è stato favorito dalla chiusura dei termini di rendicontazione del **Fondo Investimenti XI edizione**, ma ANFIA avverte che il settore non può contare su incentivi intermittenti.

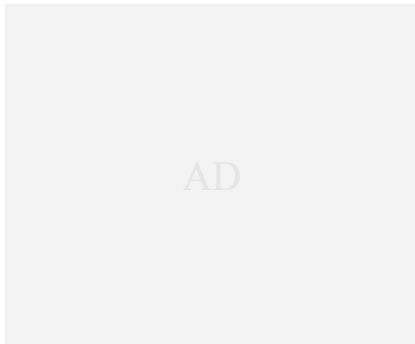


“Auspichiamo un intervento del legislatore per istituire un nuovo fondo pluriennale dedicato al rinnovo del parco circolante dell’**autotrasporto**”, ha dichiarato **Luca Sra**, Delegato ANFIA per il trasporto merci. “Le risorse non devono essere rinviate al 2026, altrimenti si rischia di frenare la ripresa del mercato dei veicoli

industriali”.

L’associazione sollecita inoltre misure per **favorire la transizione ecologica del trasporto su strada**, promuovendo biocarburanti, elettrificazione e soluzioni a basse emissioni.

### Immatricolazioni per alimentazione: crescita record per l’elettrico



Nei primi nove mesi del 2025, i dati per alimentazione mostrano un cambiamento strutturale nel mercato dei **veicoli industriali**:

- **Diesel:** 20.010 unità (-9,2%);
- **Elettrici:** 497 unità (+192,4%);
- **GNL:** -8,9%;
- **Metano:** -47%.



### In CAMION

CAMION

**Veicoli industriali: analisi e strategie ANFIA per il rinnovo del parco circolante**

CAMION

**Bonus patente mezzi pesanti dal 20 ottobre 2025**

CAMION

**Camion a guida autonoma i test in una città fantasma in Cina**

CAMION

**Trasporto refrigerato, migliore efficienza e controllo di flotte e logistica del freddo con Geotab**

CAMION

I **mezzi industriali elettrici e ibridi** rappresentano ormai il **2,4%** delle **immatricolazioni totali**, segnale di un progressivo avvicinamento alla mobilità a zero emissioni anche nel trasporto pesante.

**Patente di guida camion a 17 anni e formato digitale: le nuove regole Ue**

## Distribuzione geografica delle immatricolazioni

La ripartizione territoriale conferma alcune differenze regionali:

- **Nord-Est:** -12,5%
- **Sud e Isole:** -8,5%
- **Nord-Ovest:** -6,9%
- **Centro:** -0,5%

Le migliori performance arrivano dalle aree con forte vocazione logistica, dove la domanda di **veicoli industriali moderni ed efficienti** resta alta.

## Strategia **ANFIA**: continuità negli incentivi e transizione sostenibile

Per **ANFIA**, la chiave del rilancio del comparto passa da **politiche di investimento continuative**, capaci di dare certezze alle imprese.

L'associazione propone di:

- istituire **un fondo stabile per il rinnovo del parco veicoli industriali**;
- rifinanziare la **Nuova Sabatini**;
- introdurre **agevolazioni fiscali per i veicoli green**.

L'obiettivo è duplice: **rafforzare la competitività del trasporto merci italiano** e accelerare la **transizione ecologica del settore**.



## Continua a leggere

CAMION

### Veicoli commerciali in crescita e incentivi dal 15 ottobre 2025

Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT) sta definendo un nuovo Ecobonus

CAMION

# Produzione ai minimi, molta preoccupazione per i siti italiani

## Le fabbriche

Continua il calo: nel 2024 volumi delle autovetture quasi dimezzati (-45,7%)

Filomena Greco

TORINO

L'accelerazione di Stellantis sul fronte americano aumenta le incognite in Europa e le preoccupazioni in Italia, paese che ha registrato i cali di volume più consistenti tra i paesi nei quali il Gruppo opera. Tutta l'attenzione è puntata sull'incontro con il ceo Antonio Filosa lunedì per fare una prima verifica sugli impegni futuri e soprattutto sulla tenuta della rete produttiva in Italia. L'azienda dal canto suo ribadisce il rispetto degli impegni presi a dicembre scorso con il Piano Italia - 2 miliardi di investimenti e 6 miliardi di acquisti dalla filiera italiana - ma tra sindacati e operatori del settore cresce la convinzione che serva qualcosa di più per mantenere in piedi il sistema produttivo del Gruppo in Italia e recuperare i volumi persi. L'anno scorso la produzione è scesa sotto la soglia del mezzo milione di veicoli (-36,8%), con i volumi delle autovetture quasi dimezzati (-45,7%). Da gennaio a settembre di quest'anno la produzione complessiva è scesa ancora di un terzo, con le auto che rischiano di fermarsi a quota 200mila. Nell'incontro con il ceo, i sindacati chiederanno assicurazioni sul fatto che in Italia non si facciano licenziamenti unilaterali e non chiudano stabilimenti.

I punti deboli, nella mappa della produzione di Stellantis in Italia, però, sono numerosi, per mancanza di volumi produttivi, dubbi sulla missione industriale assegnata o altre dinamiche. Cassino è lo stabilimento che ha registrato da gennaio il suo picco negativo storico, con 14.135 auto prodotte, volume in calo del 28,3% rispetto al 2024 e senza di fat-

to nuove prospettive industriali per almeno un anno e mezzo. A Cassino, come evidenzia l'ultimo report della Fim-Cisl, sono state prodotte da inizio anno a settembre 10.600 Alfa Romeo (Giulia e Stelvio) e 3.535 Maserati (Grecale), marchio sul quale tra l'altro è in corso una riflessione da parte di Stellantis, pur avendo il ceo Filosa ribadito, anche nell'intervista rilasciata al Sole 24 Ore del 7 settembre, che il Tridente non è in vendita. A complicare il tutto c'è la scelta da parte dell'azienda di rimandare a data da destinarsi il lancio delle nuove Stelvio e Giulia, anche in versione ibrida, inizialmente previsto per fine 2025. Adeguare la piattaforma Stla Large alla produzione della doppia motorizzazione, come accade ad esempio alla piattaforma installata a Melfi, potrebbe risultare più complicato del previsto. Inoltre, la scelta di produrre l'ultimo modello del Biscione, l'Alfa Romeo Junior, in Polonia, di fatto indebolisce i legami industriali con l'Italia e, soprattutto, taglia fuori l'Italia dalla possibilità di intercettare il vantaggio derivante dal miglioramento delle immatricolazioni registrate dal marchio Alfa Romeo, dovute perlopiù al lancio del nuovo modello visto che in parallelo cala anche la produzione dell'Alfa Romeo Tonale nel sito di Pomigliano (-41%).

I contratti di solidarietà di fatto interessano tutti gli stabilimenti di assemblaggio italiani del Gruppo che comunque ha visto ridurre il numero di addetti in pochi anni di circa 9mila unità, con un lavoratore su due attualmente con ammortizzatori sociali a carico. «Stellantis deve fare anche negli altri continenti quello che fa negli Usa. Deve investire anche in Europa a partire dall'Italia» ribadisce Ferdinando Uliano segretario della Fim-Cisl. «I dati relativi alla produzione nei primi nove mesi - prosegue Uliano - dimostrano che servono ulteriori investimenti e una strategia di prodotto per le fabbriche italiane. Da Filosa ci aspettiamo un piano che rafforzi i prodotti e sviluppi gli stabilimenti». Tra le priorità indicate c'è la questione di Termoli, dove la sospensione del progetto di

Gigafactory portato avanti da ACC, joint venture nella quale Stellantis è presente insieme a Mercedes e TotalErg. «Mai come ora - ribadisce il segretario della Fiom Michele De Palma - sono necessari importanti investimenti in Italia per mettere in sicurezza tutti gli stabilimenti, rilanciare le produzioni soprattutto mass market e l'occupazione». Per Rocco Palombella, segretario della Uilm, «vanno lanciati senza indugi i modelli ibridi già annunciati, vanno recuperate motorizzazioni adeguate capaci di sostenere le vendite e di rilanciare la meccanica italiana, vanno infine completate le gamme ibride in tutti gli stabilimenti».

A Melfi si aspetta una inversione di tendenza grazie ai nuovi modelli che stanno arrivando, a cominciare dalla DS8 e dalla nuova Jeep Compass che promette, almeno nelle previsioni dei vertici di Stellantis, di garantire all'Italia una crescita significativa dei volumi, ma bisognerà aspettare il 2026 per vedere i primi segnali. Il destino della produzione Stellantis in Italia resta legato a doppio mandato alla famiglia Panda (Pomigliano), che oggi rappresenta oltre la metà dei volumi produttivi italiani, e a Fiat 500 (Mirafiori), con la versione ibrida che inizia la salita produttiva in autunno. Infine, i ritardi sullo sviluppo della nuova gamma Alfa Romeo e le incertezze sul futuro di Maserati aggiungono incognite ad una situazione a dir la verità già complessa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I sindacati: servono ulteriori investimenti in Italia e un piano che rafforzi i prodotti e gli stabilimenti**

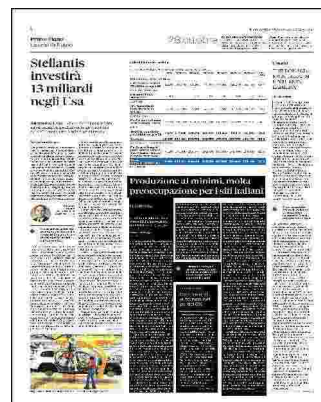
**DATI ANFIA CDC**

# Componenti auto: fatturati giù del 6%

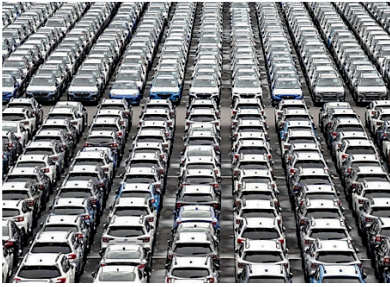
L'intero settore della componentistica auto italiana - oltre 2.100 imprese, 55,5 mld di ricavi e 168mila addetti -, per un terzo concentrata in Piemonte, sconta la marginalizzazione dell'Europa sul mercato, con un calo sia della produzione (da 18 a 14 milioni) che delle immatricolazioni (dal 19,9 al 16%, a livello globale). L'Osservatorio di Anfia e Cdc Torino evidenzia i numeri della crisi: fatturati in calo del 6% (2022-24), una contrazione del 2,4% dell'occupazione in Piemonte, una saturazione degli impianti scesa al 64% e la prospettiva, nel 2025, di produrre la metà dei veicoli del 2019. La quota di imprese esportatrici è cresciuta all'84% ma in un contesto nel quale l'export è in calo sia per le auto (-20,8%) che per i componenti (-3,9%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



## ANFIA

### L'indotto auto frena calo del 6% dei ricavi si guarda a Pechino

Dopo tre anni si ferma la crescita dei ricavi, in calo del 6%, delle imprese dell'indotto auto e le previsioni per il 2025 sono negative per fatturato, ordinativi, occupazione e investimenti. Secondo l'ultimo rapporto di **Anfia** e Camera di Commercio di Torino i dazi provocano timori, ma c'è attenzione per l'ingresso delle case cinesi in Europa e per l'apertura di nuovi stabilimenti. Il 52% la considera un'opportunità, un anno fa era solo il 39%. E poi un richiamo al governo per evitare pasticci con gli incentivi auto, il click day è slittato dal 15 al 22 ottobre, e a calibrarli meglio. — **D.LON.**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# “Auto in crisi, l’Ue non riesce a mantenere le promesse”

Il presidente dell’Anfia: “Entro dicembre la decisione ma i socialisti europei remano contro”

CLAUDIA LUISE  
TORINO

«Dobbiamo essere realisti. Guardando agli equilibri della Commissione Ue, non possiamo aspettarci tutti i cambiamenti urgenti che servirebbero al settore». Il presidente dell’Anfia, Roberto Vavassori, a Torino per la presentazione dell’Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2025, guarda al 3 dicembre quando è prevista la presentazione del pacchetto di misure sulla semplificazione nel settore dell’automotive. «È la data in cui avverrà la sintesi dei tre tavoli che sono stati lanciati dalla presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, a cui abbiamo partecipato. Ma serve che si comprenda che non c’è più tempo: allora mancherà meno di un mese per ottenere l’auspicata revisione dei paletti fissati dal Green deal durante il 2025, in anticipo rispetto al 2026», sottolinea il presidente dell’Anfia. L’attesa è forte ma il risultato potrebbe non essere soddisfacente: «con molto senso di concretezza noi operatori dobbiamo chiedere alle rispettive forze politiche nazionali di superare gli ideologismi. In particolare mi riferisco ai socialisti europei che devono prendere atto di cosa non funziona». In questo contesto per Vavassori il governo italiano «si sta muovendo bene e ha coagulato l’interesse di otto altre nazioni sul non paper».

Il quadro che emerge dall’Osservatorio, realizzato ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e dall’Anfia, è impietoso. Le imprese della componentistica sono in difficoltà: dopo tre anni si fermano i ricavi, in calo del 6%, e le previsioni per il 2025 sono all’insegna del pessimismo in termini di fatturato, ordinativi, occupazione e investimenti. Aumentano i timori per l’introduzione dei dazi, mentre cresce l’attenzione verso l’ingresso delle case cinesi in Europa, con la possibile apertura di nuovi stabilimenti, considerata di alta rilevanza dal 52% delle aziende (il 39% lo scorso anno). In particolare, il fatturato è in calo del 6% a livello italiano e del 5,6% in Piemonte, dove però si riscontra una riduzione più marcata degli addetti (-2,4%). Risultati migliori solo per motorsport e aftermarket. I dazi preoccupano il 47% delle imprese rispetto al 32% della rilevazione precedente, e sono sempre di più le aziende che puntano sulla diversificazione in altri settori. Anche per gli investimenti fissi lordi, il saldo tra previsioni di crescita e di riduzione risulta marcatamente negativo, con un -27%. «Il problema è proprio l’incertezza, la mancanza di una cornice normativa stabile. E poi, a livello italiano, anche in questa finanziaria non siamo stati ascoltati perché servirebbero incentivi agli investimenti automatici» dice ancora Vavassori che è scettico pure sui nuovi incentivi per le auto elettriche («sono solo 39.000 veicoli interessati perché è troppo generosa la somma di 11.000 euro per veicolo e poi è un provvedimento che non è stato gestito bene» a causa dei molti slittamenti). Come ha comunicato il ministero dell’Ambiente, lo sportello online per la presentazione delle domande per accedere al beneficio sa-

rà aperto il prossimo martedì 22 ottobre, alle ore 12. Intanto arrivano le prime reazioni alla scelta di Stellantis di investire 13 miliardi di dollari nei prossimi quattro anni in Usa. «Perché Stellantis va negli Stati Uniti? È questa la domanda che ci dobbiamo porre. Perché non siamo riusciti ad essere attrattivi e a tenerli in Europa o ancor meglio in Italia» commenta presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. «In Italia non ci sta perché costa troppo l’energia e c’è troppa burocrazia. O l’Europa si sveglia o perde dei pezzi di industria», aggiunge. I sindacati italiani, che lunedì incontreranno per la prima volta Filosa a Torino, chiedono che sia analoga l’attenzione per l’Italia. Polemica la Fiom: «Mai come ora sono necessari importanti investimenti in Italia per mettere in sicurezza tutti gli stabilimenti, rilanciare le produzioni soprattutto mass market e l’occupazione» afferma il segretario generale Michele De Palma. Anche il numero uno della Fim, Ferdinando Uliano, chiede a Stellantis «di investire in Europa come fa negli Usa. Se l’Italia, come l’azienda dice, è una delle tre gambe del gruppo bisogna fare in modo che anche questa viaggi come le altre». Per la Uilm «il paventato rinvio del piano industriale da parte di Stellantis, peraltro contestuale al varo di imponenti investimenti negli Usa, dimostra - osserva il segretario generale Rocco Palombella - che i pasticci combinati dalla Ue sulla transizione stanno spingendo le case automobilistiche a investire altrove». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Orsini: "Stellantis in Usa? Bruxelles deve svegliarsi o perde pezzi d'industria"

## LA FOTOGRAFIA

I numeri della componentistica italiana



	Domanda		Produzione	
autoveicoli 2024	1,79 milioni	-0,3%	591 mila	-32,3%
previsioni 2025	1,75 milioni	-2,6%	500 mila	-15,5%



Imprese **2.134**

Fatturato **55,5 mld (-6,0%)**

Addetti **168.000 (-0,7%)**



**84%**  
in aumento  
le imprese che  
vendono all'estero



**64%**  
in leggero calo  
le imprese che investono  
in ricerca e sviluppo

### Fattori che influenzano i piani di sviluppo (% di alta rilevanza)



Fonte: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Withub

Per il 2025 si prevede il calo di fatturato, ordinativi, occupazione e investimenti

IL REPORT ANFIA E CAMERA

## Auto, l'anno nero Nel 2025 bruciati più di 1.500 posti e 1 miliardo di ricavi

di **Christian Benna**

L'auto a Torino è finita fuori strada. E oggi si

a pagina 3

contano i feriti. Che non sono pochi: tra ricavi in picchiata (-5,6%) e personale in forte riduzione (-2,4%). Nel 2025 la filiera della componentistica, ha perso più di un miliardo di ordini e visto svanire 1.500 posti di lavoro.

# Un miliardo e 1.500 posti in meno «È l'anno nero dell'auto a Torino»

L'Osservatorio componentistica: «La dipendenza delle imprese da Stellantis è scesa al 39%»

L'auto in Piemonte è finita fuori strada. E oggi si contano i feriti. Che non sono pochi: tra ricavi in picchiata (-5,6%) delle imprese e personale in forte riduzione (-2,4%) nelle fabbriche. Nel 2025 la filiera della componentistica, tutti i fornitori e subfornitori dei car maker, in pratica chi produce l'80% di un veicolo conto terzi, ha perso più di un miliardo di euro in commesse e visto svanire quasi 1.500 posti di lavoro.

La «Caporetto» delle quattro ruote nella (ex) capitale dell'auto è stata raccontata ieri, un numero dopo l'altro, dall'Osservatorio sulla componentistica italiana, presentato al Mauto da Anfia e da Camera di Commercio di Torino. «Il perimetro dei dati ci dà un panorama complessivo non positivo, possiamo dire negativo — ha affermato Massimiliano Cipolletta, presidente di Camera di Commercio di Torino —. Le previsioni per il prossimo anno purtroppo non sono buone, ma comunque sono sorti dei dati piuttosto interessanti, come la reattività delle imprese del territorio della filiera automotive, una ricerca della specializzazione. La filiera si sta compat-

tando per riuscire a dare un'offerta integrata ai nuovi mercati». L'auto in Piemonte e soprattutto a Torino, nonostante le sbandate della corsa imposta dall'Ue all'elettrico, la sfida dei dazi americani, l'invasione di vetture cinesi (con componenti cinesi a bordo), e il dilagare della cassa integrazione nelle fabbriche, resta il motore produttivo del territorio. Basti pensare che la filiera automotive vale ancora quasi 20 miliardi (19,9), 717 imprese e 59 mila addetti. E il Piemonte vale più di un terzo del valore aggiunto generato dall'auto. Ecco perché il serbatoio delle aziende sempre più vuoto, a corto di ordini, si stima un calo del 50% delle commesse, spaventa i sindacati. «Nella filiera automotive — spiega Igor Albera segretario Fim Cisl per l'automotive — si prevede una contrazione dell'occupazione nel 53% delle imprese. In Piemonte si prevede un aumento dell'uso di ammortizzatori sociali che coinvolge il 47% delle imprese. Consideriamo indispensabile tutelare questo settore che rimane decisivo per l'economia torinese, piemontese ed italiana».

La Regione ha messo sul piatto 20 milioni, da fondi Pn-

rr, come sostegno al reddito per tutti quei lavoratori in cassa integrazione. Ma l'intervento rischia di non riuscire a coprire tutte le richieste visto il protrarsi della crisi. La contrazione dei ricavi si registra in due imprese su tre del territorio,

per il 43% delle aziende è in flessione anche l'export, e la saturazione della capacità produttiva è crollata al 64% (era al 78% nel 2023).

Il peso di Stellantis, pur restando la grande industria italiana di auto anche se in forte riduzione produttiva, è sceso sotto la soglia del 40%. Ovvero per la prima volta nella storia di Torino e del Piemonte le aziende della filiera dichiarano di dipendere da Stellantis «solamente» per il 39% dei ricavi. Cinque anni fa, il fatturato generato con Fiat era a quota 50%.

L'accelerata cinese sull'elettrico nel mercato europeo, con la commercializzazione di modelli del Far East, per ora non sta trainando la filiera. Ma potrebbe essere un'opportunità in prospettiva, visto che i cinesi cominciano ad aprire fabbriche in Europa. «L'arrivo della casa automobilistiche cinesi è un'opportunità a condizione che utilizzino la componentistica, che del veicolo rap-

presenta l'80%, prodotta in Europa — ha spiegato Roberto Vavassori, presidente di Anfia —. Abbiamo organizzato a febbraio con un grosso produttore cinese, Byd, una serie di 170 incontri per cercare di proporre le nostre competenze nel momento in cui decidesse di arrivare in Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La parola**

**AUTOMOTIVE**

L'industria automobilistica è il ramo dell'industria manifatturiera che si occupa di progettazione, costruzione, del marketing e della vendita di veicoli a motore. In Italia la filiera impiega 168 mila addetti e genera 55 miliardi, in Piemonte i dipendenti sono 59 mila e i ricavi 19,9 miliardi

**I dati**

**LA FILIERA DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE**

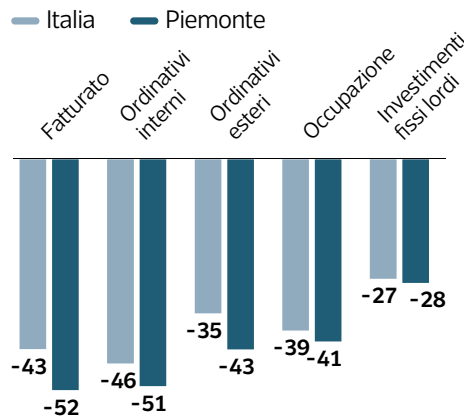
UNIVERSO DI RIFERIMENTO: **2.134 IMPRESE**  
(di cui 717 con sede in Piemonte)

	ITALIA	PIEMONTE		ITALIA	PIEMONTE
<b>Fatturato auto 2024</b>	<b>55,5 mld</b>	<b>19,9 mld</b>	<b>Addetti auto 2024</b>	<b>168.085</b>	<b>59.682</b>
<b>Variazione 2024/2022</b>	<b>-6,0%</b>	<b>-5,6%</b>	<b>Variazione 2024/2022</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-2,4%</b>

**PREVISIONI 2025**

(aumento e riduzione rispetto al 2024)

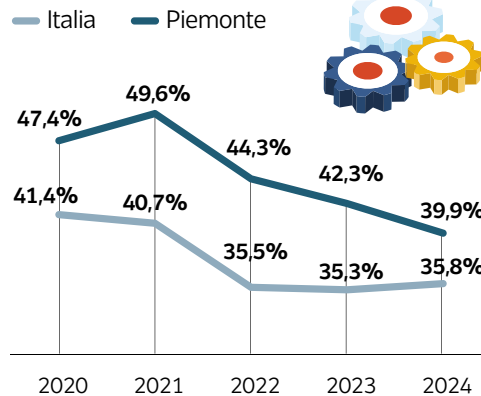
Dati in %



Fonte: Anfia e Camera di Commercio di Torino

**QUOTA FATTURATO GENERATO DA VENDITE A STELLANTIS/IVECO**

Dati in %



Withub

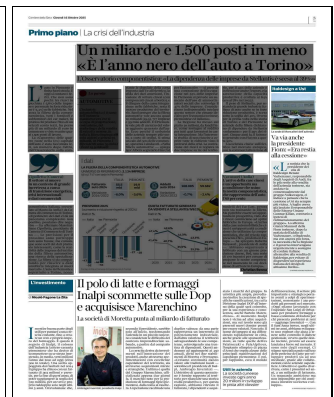
**Christian Benna**



**Cipolletta (Camera)**  
Il settore si muove in un contesto di grande incertezza a causa di transizione energetica, crisi internazionali e dazi commerciali



**Vavassori (Anfia)**  
L'arrivo della case cinesi è un'opportunità ma a condizione che usino la nostra componentistica, che rappresenta dell'auto l'80 per cento



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# I fornitori ultime vittime della crisi auto

Ora anche la componentistica accusa il colpo e la crisi dell'auto lambisce territori che, negli anni scorsi, sembravano in salvo. Lo dice l'ultimo osservatorio di Anfia e Camera di Commercio di Torino: numeri che segnano una difficoltà evidente e un marcato pessimismo per il futuro. Con il Piemonte a recitare una parte ancora più scomoda rispetto alla media nazionale. Di 2134 aziende della componentistica auto italiana, 717 sono in Piemonte. Nel 2024 su scala nazionale il fatturato (55,5 miliardi) è calato del 6% rispetto al 2023: primo segno meno dopo 3 anni di crescita. Una tendenza che in regione ha visto un fatturato poco sotto i 20 miliardi (19,9 nel dettaglio), calato del 5,6%. Ben più pesante, però, il conto sul fronte dell'occupazione: se infatti gli addetti in tutta Italia risultano essere circa 168mila, la loro diminuzione sul 2023 è stata inferiore al punto percentuale (-0,7%), mentre in Piemonte - con 59.600 addetti - il calo è ben più robusto: -2,4%, pari a 1465 unità.

di MASSIMILIANO SCIULLO

➔ a pagina 2



Un operaio dell'automotive



Operai del settore automotive  
Ora in Piemonte il comparto dei componenti sconta l'onda lunga della crisi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# Meno 1500 addetti: la crisi auto si abbatte sulla componentistica

Piemonte peggio dell'Italia nei dati di **Anfia-Camera di Commercio**. Cipolletta: "Puntare su nuovi mercati e settori come l'aerospazio"

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

Ora anche la componentistica accusa il colpo e la crisi dell'auto lambisce territori che, negli anni scorsi, sembravano in salvo. Lo dice l'ultimo osservatorio di **Anfia** e Camera di Commercio di Torino: numeri che segnano una difficoltà evidente e un mercato pessimismo per il futuro. Con il Piemonte a recitare una parte ancora più scomoda rispetto alla media nazionale.

Di 2134 aziende della componentistica auto italiana, 717 sono in Piemonte. Nel 2024 su scala nazionale il fatturato (55,5 miliardi) è calato del 6% rispetto al 2023: primo segno meno dopo 3 anni di crescita. Una tendenza che in regione ha visto un fatturato poco sotto i 20 miliardi (19,9 nel dettaglio), calato del 5,6%.

Ben più pesante, però, il conto pagato sul fronte dell'occupazione: se infatti gli addetti in tutta Italia risultano essere circa 168mila, la loro diminuzione sul 2023 è stata inferiore al punto percentuale (-0,7%), mentre in Piemonte - con 59.600 addetti - il calo è ben più robusto: -2,4%, pari a 1465 unità.

«Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza - dice Massimiliano Cipolletta, presidente della Camera di Commercio di Torino - a causa di numerosi fattori concomitanti. Le nostre aziende prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione, più accentuati proprio in Piemonte».

E sono ancora i numeri a dare conferma. Nel saldo tra ottimisti e pessimisti, infatti, la regione si trova in una condizione ancora peggiore di un'Italia già zoppicante: se infatti le previsioni sul fatturato vedono nel Paese un risultato del -43% tra colo-

ro che immaginano cali entro fine anno, in Piemonte la quota arriva al -52%. Anche per gli ordinativi interni la situazione è più pesante: in Piemonte addirittura un -51% nel saldo tra pessimisti e ottimisti, a fronte di un dato italiano che si ferma a -46%. Non fanno eccezione gli ordinativi esteri: l'Italia segna un -35% nelle previsioni, mentre il Piemonte arriva a -43%. L'occupazione mostra altri due punti verso il basso (-41% in Piemonte, -39% in Italia) e anche gli investimenti mostrano una debolezza più marcata a livello regionale: -28% a fronte del -27% italiano.

Gli unici segnali in controtendenza arrivano da comparti che rappresentano tuttavia delle nicchie: motorsport (con un +3% nel fatturato 2024 sul 2023) e il mercato dei ricambi, il cosiddetto aftermarket che, grazie anche a un settore dell'usato che mantiene il suo fascino tra gli utenti della strada, segna un +1,4%.

Scintille nel buio che però il presidente Cipolletta coglie per guardare al futuro con ottimismo: «Ci sono casi di specializzazione che sanno rispondere alla crisi, però abbiamo anche altri elementi su cui fare leva: penso alla capacità di lavorare come filiera, ma anche la possibilità di guardare a nuovi mercati emergenti e di incrociare l'operabilità con settori vicini all'automotive: su tutti, l'aerospazio».

«Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica - incita Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti di **Anfia** - Speriamo che la revisione in corso dei regolamenti Ue sui target di riduzione delle emissioni vada nella direzione di un approccio tecnologicamente neutrale». E Roberto Vavassori, che di **Anfia** è presidente, è sicuro: «Abbiamo toccato il fondo, ma da oggi inizia la ripartenza. Ognuno di noi deve fare di più e ce la faremo, anche in una gara sempre più globale».

Resta forte la dipendenza da Stellantis e Iveco, soprattutto in Piemonte: coinvolte il 73,5% delle aziende, anche se in calo rispetto al passato. Ma l'assessore regionale alle Attività produttive, Andrea Tronzano, invi-

ta all'ottimismo: «Politica e industria hanno fatto errori in passato, ora ne devono uscire insieme. A livello locale, da Tata a chi verrà a Ital-design, dobbiamo convincere le multinazionali a continuare a investire qui». E proprio su Stellantis conclude: «Credo nel nuovo amministratore delegato Antonio Filosa: è un uomo del fare». © RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE CIFRE

**2134**

### In Italia

Sono oltre duemile le imprese della componentistica auto in Italia

**717**

### In Piemonte

Oltre settecento le imprese della componentistica auto in Piemonte

**55,5**

### miliardi

È il fatturato 2024 della componentistica auto in Italia: calo del 6% rispetto al 2023

**19,9**

### miliardi

È il fatturato 2024 in Piemonte (-5,6%)

**-0.7%**

### Addetti Italia

Nel 2024 gli addetti alla componentistica in Italia erano 168mila, con un calo rispetto all'anno precedente inferiore all'uno per cento

**-2,4%**

### In Piemonte

Nel 2024 gli addetti della componentistica auto in Piemonte erano 59.600 in calo rispetto all'anno precedente del 2,4%: un valore, più che triplo rispetto al dato nazionale

# Anfia e Camera di commercio: calano ricavi e occupazione Auto, componentistica in profondo rosso “Ma nel 2026 primi i segnali di ripresa”

## IL CASO

**D**opo anni di crescita, pur tra difficoltà, il mondo della componentistica auto affronta la crisi. Non tremano solo mercato e fatturato, ma anche occupazione e fiducia delle imprese, secondo i dati di Camera di Commercio di Torino e Anfia.

Il Piemonte pesa per un terzo del settore nazionale e, in alcune voci, registra performance peggiori della media italiana: occupazione -2,4% rispetto al -0,7% italiano. Previsioni negative: oltre metà delle aziende teme

cali di ordinativi, 43% segnala riduzioni negli ordini, 41% prevede contrazioni occupazionali, investimenti in calo (28%). Solo il calo dei ricavi (-5,6%) è in linea con il dato nazionale.

A incidere sono instabilità globale, politiche delle case europee, ingresso dei produttori cinesi e la minaccia dei dazi.

Nonostante tutto, il settore mostra resilienza. «Il Piemonte resta regione leader - spiega Massimiliano Cipolletta, presidente Camera di Commercio Torino -. La filiera, la Vehicle Valley e la specializzazione, anche nel motor-

sport, permettono di affrontare la crisi. È fondamentale sviluppare interoperabilità tra settori e aprirsi a nuovi mercati». Marco Stella, presidente Gruppo componenti Anfia, evidenzia che «le imprese cercano competitività con approccio multi-tecnologico, decarbonizzazione e relazione diretta con clienti, spesso disorientati».

Politica e industria devono collaborare. «Gli errori passati devono diventare lezioni - spiega Andrea Tronzano, assessore regionale Attività produttive -. Le multinazionali non sono sempre una minaccia: va incentivato chi investe qui». Tronzano rimane ottimi-

sta: «C'è ancora voglia di auto. Possiamo recuperare terreno rispetto alla Cina e accompagnare la transizione verso le auto del futuro. Su Stellantis credo in Filosa, uomo del fare». Stellantis e Iveco restano clienti di riferimento per il 73,5% delle aziende piemontesi, in calo dal 78,5% del 2023.

«Abbiamo toccato il fondo, ora è il momento di ripartire e nel 2026 vedremo segnali di ripresa - conclude Roberto Vavassori, presidente Anfia -. Serve coraggio, strategia e collaborazione tra imprese e istituzioni per rilanciare la competitività». L.D.P. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Piemonte pesa per un terzo del settore nazionale



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849