



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 18 al 24 marzo 2025

Torino, 27 marzo 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Formiche.net	19/03/2025	<i>Elkann scommette sull'Italia e lancia un monito all'Europa contro la Cina. I piani di Stellantis</i>	2
	IlsecoloXIX.it	19/03/2025	<i>Auto, Anfia: nel 2024, cresce l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia (+0,5%)</i>	6
	IlsecoloXIX.it	19/03/2025	<i>Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto e' attenzione al cliente in tutte le fasi</i>	7
	Ilsole24ore.com	19/03/2025	<i>Difesa Ue, incognite e opportunita'</i>	8
	Ilsole24ore.com	19/03/2025	<i>Il testo completo dell'audizione di John Elkann</i>	9
	Italianpress.eu	19/03/2025	<i>Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto e' attenzione al cliente in tutte le fasi</i>	14
	Lastampa.it	19/03/2025	<i>Auto, Anfia: nel 2024, cresce l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia (+0,5%)</i>	17
	Lastampa.it	19/03/2025	<i>Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto e' attenzione al cliente in tutte le fasi</i>	18
	Lospiffero.com	19/03/2025	<i>Stellantis, 38 milioni a Verrone. Elkann si prepara all'audizione</i>	21
	Primocanale.it	19/03/2025	<i>Stellantis: Cavo (Nm): bene conferma impegni di Elkann, ma per noi parleranno i fatti</i>	23
	Repubblica.it	19/03/2025	<i>Auto, Anfia: nel 2024, cresce l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia (+0,5%)</i>	25
	Repubblica.it	19/03/2025	<i>Economia Economia John Elkann in Parlamento: "Siamo cresciuti insieme all'Italia. E investiremo nel</i>	26
	Repubblica.it	19/03/2025	<i>Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto e' attenzione al cliente in tutte le fasi</i>	34
	Teleborsa.it	19/03/2025	<i>Auto, Anfia: nel 2024, cresce l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia (+0,5%)</i>	36
35	La Stampa - Ed. Torino	20/03/2025	<i>A inizio aprile la convention europea per dialogare con oltre 200 fornitori (L.D.p.)</i>	37
6	L'Identita'	20/03/2025	<i>Elkann si vanta in Parlamento "Abbiamo salvato l'auto in Italia" (G.Vasso)</i>	38
1+10/1	La Repubblica - Ed. Torino	21/03/2025	<i>Torino tiene a galla le vendite di auto in Piemonte (M.Sciullo)</i>	40
9+11	La Repubblica - Ed. Torino	21/03/2025	<i>Le tendenze Crescono noleggio e utilitarie (M.Sci.)</i>	43
	Intermediachannel.it	21/03/2025	<i>Anfia: cresce l'import di autoveicoli nuovi in Italia nel 2024, ma cala l'export</i>	44
	Lastampa.it	21/03/2025	<i>Filiera automotive e istituzioni a confronto al primo "Auto Tecnica Company Date</i>	45
	Portal.Forumpa.it	21/03/2025	<i>Lioni Borgo 4.0: un passo verso la citta' del futuro tra innovazione e sostenibilita'</i>	46
	Ilmessaggero.it	22/03/2025	<i>Stellantis, domani Elkann in Parlamento fa il punto sul Piano Italia</i>	53
	Tecnoandroid.it	22/03/2025	<i>Auto, produzione italiana in crisi con un calo del 63,4% a gennaio</i>	55
	Audiopress.it	24/03/2025	<i>A Cuneo tutto pronto per il workshop Filiera automotive: sorvegliata speciale</i>	57

[Skip to main content](#)

ANALISI | COMMENTI | SCENARI - mercoledì 19 Marzo 2025



formiche

Cerca



POLITICA ECONOMIA ESTERI CHIESA DIFESA JAMES BOND VERDE E BLU HEALTHCARE POLICY CULTURA

ECONOMIA

Elkann scommette sull'Italia e lancia la Cina. I piani di Stellantis

Di Gianluca Zapponini



SOTTOSCRIVI SUBITO UN ABBONAMENTO A FORMICHE PLUS

Il mondo di Formiche dove e quando vuoi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A Montecitorio l'attesissima audizione del presidente e azionista di Stellantis. L'Italia rimane centrale, un falso storico dire che l'azienda non ha contribuito all'economia del Paese. La Cina sta avanzando perché ha una capacità industriale e competitiva maggiore. E l'Europa è in stato confusionale sulle auto elettriche

19/03/2025

E venne il giorno di **John Elkann**. Mancavano una spicciolata di minuti alle 14.30 quando il presidente e azionista di Stellantis ha varcato la soglia di Montecitorio per essere ascoltato dalle Commissioni Attività produttive di Camera e Senato, riunite per l'occasione nella grande sala del Mappamondo. L'evento ha avuto una sua portata, non tanto per il fatto che il numero uno dell'ex Fca non si vede tanto spesso a Roma, quanto per la rilevanza del suo intervento, a lungo atteso dai partiti di maggioranza e opposizione. Al centro dell'audizione, presenti una gran quantità di giornalisti, **il futuro del costruttore dentro e fuori l'Italia**. Nella consapevolezza (il gruppo sta ancora cercando il successore dell'ex ceo, **Carlos Tavares**, che dovrebbe arrivare entro il mese di giugno) che la pressione delle case cinesi si sta piano piano **facendo insostenibile per l'industria europea dell'auto**, alle prese con immatricolazioni in stallo e riconversione degli stabilimenti.

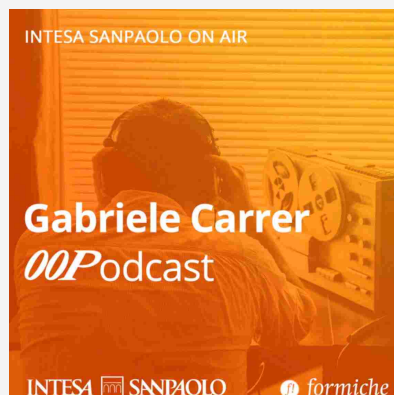
L'avanzata di Byd e le sue sorelle appare inarrestabile, specialmente sul terreno dell'elettrico, dove le linee di produzione continentali hanno un passo ancora troppo corto rispetto a quello cinese, senza considerare l'impatto del Green new deal, ancora non del tutto metabolizzato dai costruttori europei. Non è certo un caso che pochi giorni fa, **Alfredo Altavilla**, manager ed ex braccio destro di **Sergio Marchionne** ai tempi di Fca e oggi in forza proprio a Byd, in veste di special advisor per il Vecchio continente, abbia chiarito che una competizione tra Europa e Cina sul campo dell'auto sarebbe persa in partenza per la prima. Ma Elkann, nel corso della sua esposizione, ha rilanciato il ruolo di Stellantis e di un'industria che ha ancora molto da dire e da dare.

UNA STORIA ITALIANA

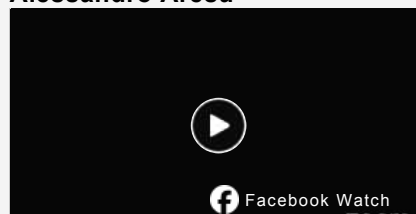
Premessa: l'Italia per Stellantis, "ricopre oggi un ruolo centrale: il Paese rappresenta per il gruppo cultura, crescita, benessere sociale e responsabilità", ha esordito Elkann, accompagnato per l'occasione da **Jean Philippe Imparato**, responsabile di Stellantis in Europa, **Antonella Bruno**, responsabile per l'Italia, **Santo Ficili**, amministratore delegato di Alfa Romeo e Maserati e **Monica Genovese**, responsabile acquisti di tutta la parte powertrain. "Oggi Stellantis è il quarto costruttore al mondo, vent'anni fa lottavamo per la sopravvivenza, oggi fatturiamo 157 miliardi. In questo straordinario sviluppo, l'Italia ha avuto un grande merito. Ora la domanda è, quale contributo dà Stellantis all'Italia?".

"Negli ultimi anni il mercato italiano è calato del 30% e questo vuol dire che l'azienda nella Penisola ha difeso la produzione e i posti di

ABBONATI SUBITO



La scure americana sull'export di chip verso la Cina – con Alessandro Aresu



Formiche presenta Decode39

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lavoro”, ha spiegato Elkann. “Il nostro contributo alla crescita dell’economia italiana non è mai venuto meno, dal 2003 al 2024 il gruppo ha prodotto in Italia oltre 16 milioni di veicoli, inclusi quelli commerciali, per un valore della produzione totale di 700 miliardi: per ogni euro di ricchezza generato da Stellantis, oggi in Italia se ne generano nove. E negli ultimi 20 anni l’azienda ha pagato oltre 38 miliardi di stipendi, speso oltre 50 miliardi in ricerca e sviluppo a fronte di contributi statali per un miliardo”, ha spiegato Elkann. Ebbene, “di questa nostra lunga storia, la storia della Fiat che ora è diventata Stellantis, noi siamo, io personalmente lo sono, molto orgoglioso. Non è un fatto scontato, considerato che meno dell’1% delle aziende fondate all’inizio del Novecento risultano ancora in vita. E se vi parlo di investimenti, nuovi modelli e di tecnologie avanzate, significa che questa forza, questa volontà di progresso e il coraggio di guardare al futuro sono sempre presenti”.

CUORE TRICOLORE

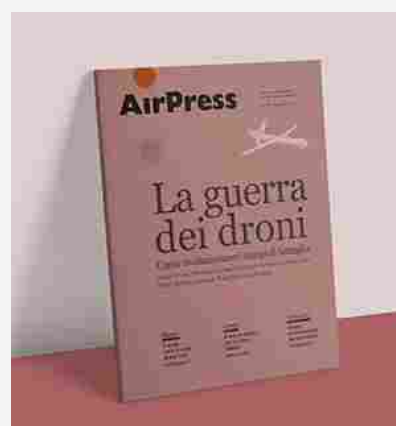
Elkann è poi entrato nel merito degli investimenti del gruppo in Italia. “Ci sono numeri che dimostrano e testimoniano il legame di Stellantis con la filiera italiana, a cominciare dalla spesa sostenuta dall’azienda verso i fornitori italiani. Al tavolo Stellantis (presso il Mimit, ndr), abbiamo preso degli impegni e questi impegni li stiamo rispettando. Vorrei ricordare come, negli ultimi due decenni, calcolando gli effetti sulla filiera e le ricadute sui consumi delle famiglie, il valore complessivo della produzione in Italia è salito a 1.700 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 417 miliardi. Un fatto ancora più importante se si considera il contributo che i nostri poli industriali hanno dato e tuttora danno al Mezzogiorno, portando lavoro, investimenti, sviluppo imprenditoriale, crescita infrastrutturale. L’auto italiana ha unito il Paese riducendo i divari e creando opportunità”.

Stringendo il campo, gli stabilimenti italiani “sono e saranno dotati di tutte le piattaforme multi-energia di Stellantis per la produzione di autovetture, STLA Small, Medium e Large, con quest’ultime due già operative a Melfi e Cassino. Inoltre, ad Atessa è installata una piattaforma dedicata ai veicoli commerciali leggeri. Questi investimenti permetteranno agli stabilimenti italiani la massima flessibilità per poter produrre la più ampia gamma di modelli Stellantis e soddisfare i clienti sia in termini di prodotto che di motorizzazioni. Vorrei adesso vedere con voi come abbiamo pensato di inserire queste piattaforme all’interno dei nostri siti produttivi”. Certo, non sarà certo immune dalle politiche neo-protezionistiche messe a terra dagli Stati Uniti. “Dal 2026 si prevede un aumento della produzione grazie al lancio di 10 nuovi aggiornamenti di prodotto nelle fabbriche italiane i cui livelli produttivi dipenderanno dal mercato e da fattori esterni come i dazi”.

Tirando una prima conclusione, “spero che da oggi il bilancio dare/avere tra il Paese e l’azienda non sia più un tema divisivo, ma un’opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme che dura da 125 anni, orgogliosamente con l’Italia. Per l’anno in corso stiamo spendendo circa 2 miliardi di euro di investimenti e 6 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani, dalla sua nascita nel gennaio 2021, Stellantis ha acquistato servizi e componenti dalla filiera italiana dell’auto per un valore di 24 miliardi di euro, che diventeranno 30 alla fine del 2025. Queste risorse spese in Italia dimostrano l’importanza del legame con la filiera italiana, rappresentata **dall’Anfia**. Un’eccellenza che ci ha accompagnato nel mondo e che è cresciuta insieme a noi. Vorrei in questo senso ribadire il nostro impegno per l’Italia, siamo convinti che si possa



ABBONAMENTO AIRPRESS



**SOTTOSCRIVI SUBITO UN
ABBONAMENTO A AIRPRESS**

Il mondo di Airpress dove e
quando vuoi

ABBONATI SUBITO

fare per l'Italia quello che abbiamo sempre fatto”.

EUROPA OSTAGGIO DELLA CINA

Il discorso si è poi allargato all'Europa, con tutte le variabili geopolitiche annesse. “Il mercato mondiale degli autoveicoli conta circa 80 milioni di unità vendute nel 2024, di cui 30 in Cina e 16 negli Stati Uniti e 14 in Europa. In quest'ultima le vendite sono calate del 12% e se oggi in Europa si vendono meno autovetture è diretta conseguenza della contrazione del mercato. Il futuro è quindi legato allo sviluppo e alla crescita dell'elettrico”. Elkann ha poi spostato l'attenzione sulla Cina. “L'Europa sconta uno svantaggio strutturale in termini di competitività rispetto alla Cina. Per questa ragione l'Ue dovrebbe provvedere a una discesa dei prezzi dell'energia, al fine di riequilibrare la competitività”.

“I produttori automobilistici europei stanno affrontando uno svantaggio strutturale rispetto ai loro concorrenti cinesi, pari al 40% del costo manifatturiero complessivo. In particolare, i prezzi dell'energia di paesi produttori di auto europei risultano cinque volte più alti di quelli cinesi. Bisogna inoltre rammentare che per quanto riguarda una Gigafactory, il consumo di energia necessario è 10 volte superiore a quello di uno stabilimento produttivo di autovetture. Per questa ragione, l'Europa dovrebbe far scendere i prezzi dell'energia a valori competitivi globali e di mantenerli a livelli costanti e prevedibili”.

Altra questione, “l'eccessiva dipendenza dell'Europa dalle forniture cinesi, soprattutto sul versante delle batterie: oggi nel mondo ci sono 263 gigafactory, di cui 213 in Cina. In Europa ce ne sono 14, di cui sette sono asiatiche. Voglio ribadire un concetto: ci sono Paesi, come la Cina, che stanno mettendo al primo posto gli interessi nazionali. Considerato che il futuro della mobilità è l'elettrico, l'Europa deve necessariamente dotarsi di un quadro normativo certo, oltre ad attrezzarsi con un mix energetico che permetta l'abbassamento dei prezzi in bolletta”.

LE COLPE DEL GREEN NEW DEAL

Nelle colpe dell'Europa c'è anche l'aver messo i costruttori nelle condizioni di non poter rispettare i vincoli, troppo stringenti, del Green new deal. “In Stellantis continuiamo a sostenere che l'elettrificazione è lo strumento più efficace per raggiungere la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, per centrare gli obiettivi climatici del 2035 è necessario utilizzare l'intera gamma di tecnologie a basse e zero emissioni, sia per i nuovi veicoli che per la flotta esistente”.

“Le modifiche al regolamento CO2 annunciate due settimane fa dalla Commissione europea vanno nella direzione di posticipare gli oneri a carico dei costruttori che non riescono a rispettare gli obiettivi nel breve termine. Si tratta tuttavia di interventi di corto respiro, che non danno la necessaria certezza al mercato. In Acea (l'Associazione europea dei costruttori, ndr) auspichiamo di trovare il punto di sintesi capace di conciliare la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale. Nel frattempo, è urgente potenziare l'infrastruttura di ricarica: la mancanza di una solida rete di colonnine scoraggia gli acquirenti di veicoli dall'optare per i modelli elettrici. Nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, il ritmo di installazione rimane troppo lento e non sufficiente a convincere i clienti a passare all'elettrico. Quasi il 60% di tutte le stazioni di ricarica europee si trova in soli tre paesi: Germania, Francia e Olanda. In Italia ci sono meno di un terzo delle colonnine installate in Olanda”.

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

I dati del Focus Italia Trade Automotive dicembre 2024. Nei dodici mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+0,5% rispetto al cumulato dei dodici mesi del 2023). Il comparto delle autovetture, mostra incrementi nelle importazioni (+1,0%), mentre quello dei veicoli industriali cala del 2,7%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del totale annuo del 2023, -24,2%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2024, cala del 15,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 27,5%. Il saldo è negativo per circa 20,2 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 974 milioni per i veicoli industriali. È quanto rileva l'Anfia nel Focus Italia Trade Automotive di dicembre 2024. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,7% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-ottobre del 2024, il 60,2% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'8,7%, che l'export, del 3,1%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 5,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 78,6% del valore dell'import e il 79,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,1% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Polonia considerando le esportazioni.



Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto e' attenzione al cliente in tutte le fasi

"siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali" Negli ultimi anni, il leasing auto si è diffuso molto rappresentando - come valida alternativa ai finanziamenti tradizionali - una formula molto richiesta sia da aziende che da professionisti e privati che, grazie a questa soluzione, non sono obbligati a impegnarsi in finanziamenti di lungo periodo e possono decidere se tenere il veicolo riscattandolo oppure restituirlo. "Noi siamo presenti sul mercato da oltre 40 anni e abbiamo visto tutte le evoluzioni nel campo dell'automotive che hanno richiesto una grande capacità di stare sul mercato rispondendo alle esigenze della clientela, in particolare del mondo B2B, quindi delle imprese che da sempre seguiamo con particolare attenzione. Posso dire che quello che è davvero vincente è la qualità del servizio, ossia seguire il cliente in tutte le sue fasi". Lo ha detto Claudio Zirilli, Responsabile Leasing e Noleggio di Banca Ifis, operatore leader in Italia nel campo del leasing nel settore automotive, a margine del #FORUMAutoMotive di Milano. "Tradizionalmente - spiega Zirilli - siamo focalizzati sul mondo delle imprese, quindi soprattutto B2B e la nostra offerta in ambito leasing va in quella direzione: rispondiamo alle esigenze di mobilità aziendale, collaborando con i principali partner del settore automotive per garantire al cliente sempre la migliore soluzione con la tempestività desiderata. Banca Ifis, ad esempio, è tra i primi operatori bancari a entrare nel mercato dell'auto elettrica con soluzioni a sostegno di imprese e privati. Tra i primi, ad esempio, a siglare un accordo distributivo in Italia con Tesla e questo ci ha consentito di essere pionieri nel mercato dell'elettrico e dell'ibrido, imparando prima di altri a conoscere questo mercato". Come detto, alla base del successo del leasing vi è certamente il fatto che consente una maggiore flessibilità. E all'interno di questo contesto, "ciò che distingue Banca Ifis è senz'altro la qualità del servizio: in altre parole, la capacità e la disponibilità di rispondere ad ogni esigenza dei nostri clienti con una struttura le Ifis People - altamente specializzata, in grado di esserci sia in modalità digitale che tramite call center, senza dimenticare la trasparenza nell'offerta, in termini di prezzo e caratteristiche prodotto". Banca Ifis ha un forte know-how nel mondo dell'automotive, delle sue logiche e quindi di riflesso anche nel comparto leasing. Da questo vostro punto di vista privilegiato, come vi sembra che stia cambiando il mercato del leasing e quali sfide riscontrate? "Come detto all'inizio, noi di Banca Ifis siamo attivi da quarant'anni nel sostegno alle PMI, con particolare riferimento alle formule di leasing e noleggio per il business. Tra queste, tali soluzioni per gli autoveicoli rappresentano una necessità primaria per una moltitudine di aziende che da anni si rivolgono a noi. Il mondo dell'automotive però sta vivendo un grande cambiamento. Un'evoluzione, in termini di incertezza e complessità", dice Zirilli che riporta i dati preliminari dell'Anfia, secondo i quali la produzione di auto in Italia ha registrato un netto calo a gennaio, (con circa 10.800 vetture prodotte), segnando una diminuzione di oltre il 60% rispetto allo stesso mese del 2024. "Per questo, le principali sfide di questo 2025 riguardano la geopolitica, la concorrenza e il mercato delle materie prime - dell'energia e dei cambi in particolar modo che restano altamente volatili, mentre le normative sulle emissioni continuano a inasprirsi, ponendo nuove sfide ai produttori di auto". Proprio per rispondere all'attuale scenario, proprio pochi giorni fa ha avuto luogo un tavolo sull'automotive presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e dal Sottosegretario con delega alle crisi di impresa, Fausta Bergamotto, a cui hanno partecipato le Regioni, le imprese, l'Anfia stessa, le organizzazioni di settore e i sindacati. Un momento in cui sono state illustrate le risorse messe in campo al Mimit a supporto della filiera, ovvero 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27 per la riconversione della componentistica, di cui 1,6 miliardi nel 2025 tra innovazione, contratti di sviluppo e credito d'imposta. Ma anche 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, che verranno definiti con la filiera. Il futuro del mondo automotive è certamente da ottimizzare", prosegue Zirilli sottolineando - in ambito automotive - le principali evidenze, ossia: la crescente importanza della valutazione del valore residuo in Italia, fondamentale per scelta e acquisto; uno schiacciamento del pricing rilevante negli ultimi anni; un nuovo fenomeno, quello delle captive, che hanno necessità di spingere il prodotto facendo push lato finanziario con tassi bassi anche di TAN; oggi l'automotive ha tassi mediamente più alti del leasing strumentale; molto in voga al momento il noleggio che rappresenta una soluzione finanziaria con grosse potenzialità a cui stiamo guardando con interesse. "Penso che l'Italia debba essere in grado di giocare la propria partita e noi come Banca Ifis siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali", conclude Zirilli.



Difesa Ue, incognite e opportunita'

Servizio Servizio Scopri di più Opinioni di Raul Caruso e Riccardo Gallo
19 marzo 2025 3' di lettura I passi da gigante di questi giorni nel coordinamento del progetto di Difesa europea erano impensabili un anno fa. Eppure non ci si può illudere su una reale imminente autonomia dell'Ue, perché: non si conoscono i tempi del progetto, né come reagiranno Usa e Russia, né che ne sarà della Nato, da questo poi dipende tutto, a cominciare dal gap da colmare, dai costi e dalla fattibilità. Negli ultimi dodici mesi il tema è stato toccato nel Rapporto



consegnato da Enrico Letta al Consiglio europeo (aprile 2024), poi è stato approfondito in quello presentato da Mario Draghi alla Commissione (settembre), ed è stato studiato nel documento Europa compiuta? dell'Osservatorio delle Imprese della Sapienza (marzo 2024) con il contributo di Andrea Locatelli della Cattolica. Un anno fa tra i nodi da sciogliere della Difesa europea furono indicate: l'assenza di un'autorità apicale, l'insufficienza della spesa per investimenti militari, i vantaggi che i pochi paesi europei dotati di un'industria della difesa riservano a favore dei propri campioni nazionali, duplicazioni e sprechi per 130 miliardi. Una forte pressione su governo e Commissione europea è arrivata anche dall'industria dell'auto, in contrazione più che in crisi economica per colpa di scelte comunitarie sbagliate sull'elettrico. In Italia nel 2024 (fonte [Anfia](#)) il grado di utilizzo della capacità produttiva di veicoli si è attestato intorno al 50% (47% per la sola Stellantis). Ne deriverebbero forti perdite, ma il taglio dei costi fissi (lavoro, grazie anche alla Cigs) ha consentito all'automotive di restare nell'area del profitto (elaborazione di dati Area Studi Mediobanca). Alcuni paesi hanno proposto che le fabbriche auto da chiudere vengano convertite per produrre sistemi di Difesa. L'idea presenta evidenti difficoltà. Un processo di conversione da civile a militare o in senso inverso come tutti i processi di investimento ha bisogno di nuovo capitale, deve prevedere costi iniziali elevati e tempi lunghi perché si arrivi a una produzione effettiva. Questa riflessione è poi da tenere insieme a un'altra per alcuni aspetti addirittura più problematica. Qualsiasi investimento industriale non può che basarsi su stime e valutazioni della domanda futura dei beni che si producono. In realtà in ambito militare, tali stime risultano estremamente difficili. Come si quantifica la domanda di dispositivi d'arma? Inoltre esistono esigenze diverse per i diversi tipi di dispositivi. Nel nostro caso specifico, non è neanche possibile basarsi sulla domanda passata, dato che siamo in una fase di accelerazione nella produzione. Invero, la situazione è decisamente più complessa di quanto possa apparire a prima vista. È noto che un eccesso di capacità produttiva di cantieristica navale militare realizzata a debito durante la prima guerra mondiale, raggiunta la pace subito dopo contribuì negli anni '20 del Novecento a insolvenze e alla crisi bancaria del 1929. Non ultima è poi la preoccupazione in merito alla frammentazione e alla moltiplicazione dei dispositivi d'arma in Europa. Eventuali processi di conversione di strutture industriali esistenti si baserebbero verosimilmente su tecnologie e tipi di dispositivi d'arma del campione nazionale. Un'ulteriore preoccupazione è che questi processi aumenterebbero la frammentazione esistente a livello europeo poiché è ragionevole e prevedibile che il campione nazionale dell'industria militare fornisca la tecnologia per portare avanti tali percorsi. Se ciò avvenisse, la disunione europea in ambito industriale andrebbe ad amplificarsi con inevitabili ricadute dal punto di vista politico. Insomma, l'idea pressante di una conversione di vecchi impianti del settore automotive presenta più dubbi che opportunità. Podcast Start Podcast La crepa * Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano ** Osservatorio Imprese Università Sapienza, Roma Dai inizio alla discussione di Giuseppe Chiellino dal nostro corrispondente Beda Romano di Lucilla Incorvati Ecco come si stanno comportando fondi hedge e fondi pensioni nel settore delle criptovalute in questa fase di incertezza sui mercati tradizionali (con Wall Street in correzione) che ha contagiato anche... Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari. Attualità di Redazione Roma Scenari di Vito Lops Quotate Mondo di Andrea Gennai Primo Piano di Giuseppe Latour e Giovanni Parente USA 10 marzo 2025 21 agosto 2024 6 marzo 2025 2 ottobre 2024 16 dicembre 2024 9 marzo 2017

Il testo completo dell'audizione di John Elkann

Servizio Servizio Scopri di più Industria 19 marzo 2025 16' di lettura Onorevoli presidenti, onorevoli deputati e senatori, buon pomeriggio a tutti. Grazie Presidente Gusmeroli e grazie Presidente De Carlo per l'occasione di essere audito da entrambi i rami del Parlamento per un confronto sulla situazione del settore automotive in Italia ed in Europa. E per l'opportunità di poter illustrare direttamente l'impegno di Stellantis nel nostro Paese. Sono presenti con me i miei colleghi Jean Philippe Imparato, responsabile della Regione Europa; Antonella Bruno, che guida le attività commerciali in Italia; Santo Ficili, Amministratore Delegato di Alfa Romeo e Maserati; e Monica Genovese, responsabile degli acquisti di tutta la parte powertrain. Quando ho ricevuto l'invito del Presidente Gusmeroli, ho confermato la mia disponibilità al confronto, ma nel doveroso rispetto dell'iter tracciato dallo stesso Parlamento. In particolare, la Camera dei deputati, attraverso le due mozioni approvate il 16 ottobre 2024, aveva impegnato il Governo a concludere il tavolo di dialogo con Stellantis e le altre componenti della filiera automotive entro la fine dell'anno. Il tavolo, promosso dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ha effettivamente trovato la sua sintesi conclusiva lo scorso 17 dicembre alla presenza del Ministro Calderone, del Ministro Giorgetti e del Ministro Urso, oltre che dei governatori delle Regioni in cui sono presenti i nostri stabilimenti, dei sindacati, di ANFIA e alcuni dei colleghi citati. **ABONAMENTO Il Sole 24 Ore con 30% di sconto Call to action Diventa Opinion Reader** È sulla base della conclusione di questo iter, che abbiamo fissato con il Presidente Gusmeroli la data dell'audizione di oggi. Intervengo in questa sede come responsabile della gestione operativa di Stellantis, incarico che ho ricevuto dal Consiglio di Amministrazione lo scorso 2 dicembre 2024 a seguito delle dimissioni di Carlos Tavares. La sua successione sta procedendo secondo i tempi stabiliti: il nuovo CEO di Stellantis sarà annunciato entro la prima metà dell'anno. Ci siamo preparati all'audizione di oggi con grande attenzione; perché per noi l'Italia ricopre un ruolo centrale. Lo scorso 11 luglio abbiamo festeggiato al Lingotto di Torino i 125 anni di attività: un traguardo eccezionale per una start-up nata nel 1899. Da allora ci siamo sviluppati, affrontando le sfide dei tempi, senza dimenticare le nostre radici ma tenendo sempre lo sguardo puntato al futuro. L'Italia per Fiat e Fiat per l'Italia hanno rappresentato e significano tuttora molto: industria, lavoro, sviluppo, innovazione, ma anche solidarietà, cultura, responsabilità e progresso sociale. Di questa nostra lunga storia - la storia della Fiat che ora è diventata Stellantis - noi siamo, io personalmente sono molto orgoglioso. Non è un fatto scontato, considerato che meno dell'1% delle aziende fondate all'inizio del Novecento risultano ancora in vita. E se tra poco vi parlerò di investimenti, nuovi modelli e di tecnologie avanzate, significa che questa forza, questa volontà di progresso e il coraggio di guardare al futuro sono sempre presenti. Come richiesto dall'oggetto dell'audizione di oggi, dedicherò particolare attenzione all'Italia: lo farò abbracciando gli ultimi 20 anni della nostra storia, quelli che ho vissuto personalmente. E soprattutto condividerò le prospettive attuali e future, senza trascurare il contesto più generale e il momento storico in cui ci troviamo ad operare. Articerò la mia relazione su tre parti: la PRIMA, in cui evidenzierò il contributo positivo che un gruppo industriale come Fiat, FCA e ora Stellantis ha portato al nostro Paese, negli ultimi 20 anni; la SECONDA, in cui illustrerò le azioni annunciate lo scorso 17 dicembre, riprendendo e confermando i punti del tavolo al MIMIT; la TERZA, in cui condividerò la prospettiva del settore automotive, non solo in Italia ma anche in Europa e nel Mondo.

PARTE 1 - DA FIAT AUTO A STELLANTIS (2004-2023) Ho iniziato a ricoprire incarichi di responsabilità in Fiat nel 2004, come vicepresidente. Ero entrato nel Consiglio di Amministrazione nel 1997: ricordo bene qual era la situazione in quegli anni, e soprattutto la lotta per assicurare la sopravvivenza alla Fiat. Nel 2003, quando morì mio nonno Gianni Agnelli, la Fiat Auto fatturava 20 miliardi di euro e ne perdeva 2. Con i suoi 4 marchi vendeva 1 milione e 700 mila veicoli, di cui quasi la metà in Italia, ed era fuori dalla top ten dei costruttori mondiali. Molti parlavano nel 2004 della Fiat come un'azienda spacciata, fallita o da nazionalizzare. Nonostante la situazione drammatica, la mia famiglia si è assunta la responsabilità di difendere l'azienda e chi ci lavorava, investendo nuove risorse e mettendo le basi per il rilancio. Grazie al lavoro delle tante persone della Fiat e con Sergio Marchionne riuscimmo a risanare l'Azienda, e soprattutto a darle un ruolo da protagonista nel panorama mondiale dell'auto. Nei momenti più difficili della storia recente che abbiamo attraversato, come la crisi finanziaria internazionale del 2008 e quella pandemica del Covid nel 2020, Fiat è diventata più grande, ottenendo quelle economie di scala, che da sempre costituiscono l'obiettivo dei costruttori di auto per sopravvivere. Le due epocali operazioni di consolidamento compiute ci hanno consentito non solo di rimanere in vita ma soprattutto di aprire nuove prospettive: dapprima con Chrysler, e in seguito con PSA, che ha portato alla creazione di Stellantis. Oggi Stellantis è il quarto costruttore al mondo, è redditizio e fattura 157 miliardi. Con i suoi 14 marchi vende 5 milioni e mezzo di veicoli, di cui meno della metà in Europa. 20 anni fa

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lottavamo per la sopravvivenza. Oggi siamo fra i primi costruttori al mondo. Di questo straordinario percorso di sviluppo, l'Italia e gli italiani hanno avuto grande merito e a tutto il Paese va la nostra gratitudine. Ma ci si chiede spesso: quali vantaggi ha l'Italia da Stellantis? Se non ci fosse oggi Stellantis, non saremmo qui, perché l'auto italiana sarebbe già scomparsa da tempo, come l'informatica dopo l'Olivetti e la chimica dopo la Montedison. Negli ultimi 20 anni, il mercato domestico è calato del 30% mentre l'occupazione si è ridotta di circa il 20%. Questo significa che l'azienda ha difeso la produzione e l'occupazione degli stabilimenti del Paese grazie all'export dei marchi italiani, oltre alle Jeep prodotte in Basilicata, alle Dodge in Campania, ai van Citroen, Opel e Peugeot in Abruzzo e più recentemente alle DS a Melfi. Abbiamo voluto quantificare l'apporto dato dall'azienda al Paese, chiedendo all'università LUISS Guido Carli di realizzare uno studio indipendente sulla storia del gruppo dal 2004 al 2023, anni che ho vissuto in prima persona. Ciò che emerge è che il contributo positivo alla crescita dell'economia italiana non è mai venuto meno. Lo studio verrà presentato pubblicamente nelle prossime settimane e ne potrete leggere un estratto che verrà reso disponibile oggi: dal 2004 al 2023 Stellantis ha prodotto in Italia 16,7 milioni di autovetture e veicoli commerciali, per un valore complessivo della produzione nazionale di quasi 700 miliardi di euro. Calcolando gli effetti sulla filiera e le ricadute sui consumi delle famiglie, il valore complessivo della produzione in Italia negli ultimi venti anni sale a 1.700 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 417 miliardi: per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano 9 nel resto dell'economia. Un fatto ancora più importante se si considera il contributo che i nostri poli industriali hanno dato e tuttora danno al Mezzogiorno, portando lavoro, investimenti, sviluppo imprenditoriale e crescita infrastrutturale. L'auto italiana ha unito il Paese riducendo i divari e creando opportunità. In questi 20 anni sono stati pagati 38,9 miliardi di stipendi (al netto dei contributi sociali). Per quel che riguarda il ricorso alla Cassa Integrazione, il saldo cumulato fra quanto l'azienda ha versato e quanto i lavoratori hanno percepito è negativo per 0,6 miliardi. Va ricordato che queste risorse non vanno all'azienda ma vanno a chi lavora e alle loro famiglie: senza questo strumento, unico all'Italia, molti posti di lavoro sarebbero andati perduti, come accaduto in altri paesi in cui operiamo. Non solo: in questi 20 anni l'azienda ha pagato direttamente 14 miliardi di imposte all'erario. Se si tiene conto anche del gettito legato all'IVA e alle imposte versate per conto dei dipendenti, questo valore sale a 32,2 miliardi. La spesa per investimenti e ricerca e sviluppo in Italia è stata pari a 53 miliardi, a fronte di contributi pubblici pari a 1 miliardo: un rapporto fra dare e avere di 50:1. Aggiungo un dato molto importante. Stellantis nel 2024 è stato il Gruppo che ha depositato più brevetti industriali in Italia. Ogni brevetto non è solo un numero, ma un passo avanti nell'innovazione tecnologica del Paese. Questo patrimonio di idee e soluzioni rafforza la competitività dell'industria italiana, crea opportunità per la filiera e contribuisce a mantenere il nostro know-how all'avanguardia in un settore in piena trasformazione. Questi dati ci dicono che l'Italia e la Fiat, oggi Stellantis, sono cresciute insieme. L'impatto positivo dell'azienda non ha riguardato solo l'aspetto economico ma anche quello sociale. Prendiamo il campo della formazione, un'area in cui ci siamo da sempre impegnati, sin dai tempi del fondatore, il Senatore Giovanni Agnelli. Molti ricordano le scuole degli Allievi Fiat: furono una risorsa fondamentale per la diffusione di un sapere legato alla meccanica e alla manifattura in Italia. Tuttora continuiamo a impegnarci nell'istruzione, collaborando con scuole, istituti tecnici e università, come dimostra ad esempio l'accordo con il Politecnico di Torino, avviato nel 1999 in occasione del centenario della Fiat e da allora più volte rinnovato e ampliato. L'importanza che attribuiamo all'istruzione si estende anche fuori dai confini dell'azienda, creando benefici per tutta la società. Cito due iniziative su tutte: il progetto HOP, realizzato con il CERN il più grande centro di ricerca del mondo sulle particelle e con l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare. Il progetto ha coinvolto finora 40mila studenti delle scuole medie italiane con l'obiettivo di avvicinarli alla fisica. Mi preme anche citare il progetto che stiamo realizzando in collaborazione con i Salesiani: l'iniziativa si concentra sulla transizione alla vita adulta delle persone con disabilità, a cominciare dal lavoro. Questi sono solo alcuni esempi delle attività che portiamo avanti nel campo dell'istruzione. Il tema è particolarmente caro a me e alla mia famiglia, tanto che proprio su questo abbiamo dedicato l'impegno esclusivo della Fondazione Agnelli, realizzando progetti concreti e attività di ricerca per sostenere la scuola pubblica italiana a tutti i livelli, dall'asilo all'Università. Spero che da oggi il bilancio dare/avere tra il Paese e l'azienda non sia più un tema divisivo, ma un'opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme che dura da 125 anni, orgogliosamente con l'Italia.

PARTE 2 L'ATTUALE CONTESTO DI MERCATO E L'IMPEGNO DI STELLANTIS Lo scorso 17 dicembre al MIMIT, abbiamo descritto il piano di attività del gruppo riferito ai nostri stabilimenti in Italia. In quell'occasione abbiamo ribadito e confermato la centralità del nostro Paese, nel quale per l'anno in corso stiamo spendendo circa 2 miliardi di euro di investimenti e 6 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani. Dalla sua nascita nel gennaio 2021, Stellantis ha acquistato servizi e componenti dalla filiera italiana dell'auto per un valore di 24 miliardi di euro, che diventeranno 30 alla fine del 2025. Queste risorse spese in Italia dimostrano l'importanza del legame con la filiera italiana,

rappresentata dall'ANFIA. Un'eccellenza che ci ha accompagnato nel mondo e che è cresciuta insieme a noi. Al tavolo Stellantis abbiamo preso una serie di impegni nei confronti di tutti gli attori del settore dell'auto. Questi impegni li stiamo realizzando puntualmente. Qui mi vorrei soffermare su uno dei capisaldi. I nostri stabilimenti italiani sono e saranno dotati di tutte le piattaforme multi-energia di Stellantis per la produzione di autovetture: STLA Small, Medium e Large, quest'ultime due già operative a Melfi e Cassino. Inoltre, ad Atesa è installata una piattaforma dedicata ai veicoli commerciali leggeri. Questi investimenti permetteranno agli stabilimenti italiani la massima flessibilità per poter produrre la più ampia gamma di modelli Stellantis e soddisfare i clienti sia in termini di prodotto che di motorizzazioni. La piattaforma è l'insieme degli elementi tecnologici che costituiscono l'ossatura di un veicolo, a cui si aggiungono le varie componenti come motore termico o elettrico, batterie, freni e cablaggi. Sulla base della stessa piattaforma è possibile costruire vari modelli, che differiscono per gli aspetti stilistici e prestazionali per mantenere l'identità dei singoli marchi. Vorrei adesso vedere con voi come abbiamo pensato di inserire queste piattaforme all'interno dei nostri siti produttivi. A Pomigliano è stata estesa fino al 2030 l'attuale produzione della Panda Ibrida (la Pandina), a cui seguirà la nuova generazione dello stesso modello. Sono orgoglioso di ricordare che nel mese di Gennaio e Febbraio 2025 la Pandina è stata scelta da oltre 25.400 clienti. Con una quota di mercato di circa il 10%, supera da sola tutti i marchi che operano in Italia. Segno del continuo affetto degli italiani per la Pandina. Sempre nello stabilimento Gian Battista Vico sarà installata la nuova piattaforma STLA Small, grazie alla quale è prevista la produzione di due modelli compatti, a partire dal 2028. A Melfi, dove abbiamo già installato la piattaforma STLA Medium, è attualmente in produzione e in fase di lancio la nuova DS N°8. Parallelamente sono iniziate le attività preliminari per la produzione della nuova Jeep Compass (sia elettrica che ibrida) che sarà ordinabile tra poco. Inoltre, dallo stabilimento lucano nel 2026 usciranno anche la nuova Lancia Gamma e la nuova DS N°7. Tutti questi modelli (tranne la DS N°8) saranno anche ibridi. Parliamo di 7 modelli in totale solo in questo stabilimento. A Cassino - dove stiamo installando la piattaforma STLA Large oltre all'attuale produzione della Maserati Grecale e delle Alfa Romeo Giulia e Stelvio, saranno prodotte le nuove generazioni di Alfa Romeo Stelvio (che presenteremo a fine anno) e Giulia (nel 2026). Per quanto riguarda Mirafiori, il suo futuro non prevede solamente la produzione dell'attuale Fiat 500 elettrica: tra due settimane partiranno i lavori di adeguamento delle linee di assemblaggio e di lastratura per la Nuova 500 Ibrida, e già a maggio avremo i primi prototipi su cui faremo le attività di sviluppo utili alla messa in produzione. Ce la stiamo mettendo tutta per l'avvio della produzione questo Novembre. La 500 ibrida garantirà un incremento dei volumi di produzione, in linea con le richieste del mercato per questo tipo di segmento. A partire dal 2030 verrà inoltre prodotta la nuova generazione della Fiat 500, sempre a Torino. Mirafiori è un importante sito produttivo non solo per l'auto più iconica di Fiat, ma anche per i cambi elettrificati eDCT: con una capacità produttiva installata di 600 mila unità, consentono oggi di equipaggiare tutte le motorizzazioni ibride dei tanti modelli prodotti nei nostri stabilimenti in Europa. In futuro ci permetteranno anche di produrre motori ibridi a basse emissioni, inferiore ai 100 grammi di CO2 per km. A proposito della produzione dei cambi: abbiamo avviato i lavori per l'installazione di una linea produttiva nello stabilimento di Termoli, in Molise, per le auto ibride attualmente in gamma e quelle del futuro. Come sapete, Stellantis è socio di minoranza di ACC, la quale sta valutando la realizzazione della Giga-Factory a Termoli in base al mercato e dei fattori di competitività. In attesa che ACC renda noto il suo piano, ci siamo mossi in anticipo, affiancando alla produzione di motori termici i cambi per le auto ibride. Un riferimento speciale merita lo stabilimento di Atesa, in Abruzzo: è stata la prima partnership avviata con il gruppo PSA nel lontano 1981, il seme di quello che è oggi il gruppo Stellantis. In questi oltre 40 anni abbiamo prodotto 7 milioni e mezzo di veicoli e rappresenta una delle eccellenze del gruppo a livello mondiale. Oggi il sito abruzzese produce l'intera gamma di veicoli commerciali di grandi dimensioni per i marchi Fiat, Peugeot, Opel e Citroen ed esporta in 75 paesi oltre l'80% della sua produzione. Svolgerà sempre più un ruolo centrale - dal 2027 sarà avviata la produzione di una nuova versione di Large Van. Infine, stiamo lavorando al futuro di Maserati che è indissolubilmente legato all'Italia, a Modena e alla Motor Valley. Rispetto agli obiettivi del tavolo MIMIT dello scorso Dicembre, inoltre: Abbiamo formalizzato l'ingresso nelle Fondazioni AI4 Industry di Torino e Fondazione Chips.It di Pavia, al fine di valorizzare l'ecosistema produttivo, i centri di eccellenza, la ricerca e l'innovazione anche sulle tecnologie green, il digitale e l'IA. Abbiamo confermato l'assunzione di oltre 100 ingegneri sotto i 35 anni a Torino che si occuperanno di digitalizzazione, di intelligenza artificiale, e di mobilità elettrica. Abbiamo comunicato la riapertura della palazzina di Mirafiori a Torino: uno degli edifici più iconici dell'industria italiana, che tornerà ad essere utilizzata dal 2027 in tutti suoi spazi da migliaia di colleghi. Inoltre, lunedì abbiamo annunciato un importante investimento per lo stabilimento di Verrone (in provincia di Biella): a partire dal 2027 consentirà di produrre componenti per le motorizzazioni elettriche delle future vetture basate su STLA Small. Infine, abbiamo siglato un accordo con la Fondazione Milano-Cortina, grazie al quale Stellantis

con i suoi marchi italiani Alfa Romeo, Fiat, Lancia e Maserati sarà Automotive Premium Partner delle Olimpiadi Invernali del prossimo anno: un'occasione imperdibile per connettere i marchi che hanno fatto la storia dell'automobile con l'Italia e con i valori dei Giochi Olimpici e Paralimpici, in continuità con l'edizione di Torino 2006. Il 2025 come abbiamo detto con chiarezza già al tavolo del MIMIT - sarà un altro anno difficile: il mercato Italia nei primi due mesi è in contrazione del 7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno; dal 2026 si prevede un aumento della produzione grazie al lancio di 10 nuovi aggiornamenti di prodotto nelle fabbriche italiane i cui livelli produttivi dipenderanno dal mercato e da fattori esterni come i dazi. Pur in un momento di persistenti difficoltà del settore automotive in Europa, noi continuiamo ad investire in Italia, a Torino e nel futuro: Torino è da poco più di un anno sede del primo centro di economia circolare del gruppo, riaffermando così la propria leadership in questo settore. Torino ospita il Battery Technology Center, attualmente unico centro al mondo del Gruppo per progettare, sviluppare e testare pacchi batteria, moduli, celle ad alta tensione e software che andranno ad alimentare i futuri veicoli dei marchi Stellantis. Il centro è tra i più grandi dell'industria automobilistica europea. Inoltre, Torino ha la responsabilità globale per i sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e lo sviluppo della nuova piattaforma STLA AutoDrive, il sistema che abiliterà le funzionalità di guida autonoma nei veicoli Stellantis nel mondo. Stellantis sta portando avanti quanto si era impegnata a realizzare lo scorso dicembre. Ribadiamo il nostro impegno in Italia e per l'Italia con passione, responsabilità e professionalità, ma soprattutto perché ci crediamo.

PARTE 3 PROSPETTIVE DEL SETTORE IN ITALIA, IN EUROPA E NEL MONDO

Vorrei trattare l'ultima parte della mia relazione descrivendovi le sfide del settore automotive, non solo in Italia ma anche in Europa e nel resto del mondo. Partiamo dal mercato. Il mercato mondiale degli autoveicoli conta circa 80 milioni di unità vendute nel 2024. La Cina occupa il primo posto con 30 milioni, seguita dagli Stati Uniti (16 milioni) e dall'Unione Europea (15 milioni). Rispetto a 20 anni fa, le vendite in Cina sono esplose (+400%), negli USA sono leggermente diminuite del 5%, mentre in Europa sono calate del 12% e in Italia sono calate del 30%. Se oggi in Europa e in Italia si producono meno autovetture è una conseguenza della contrazione del mercato di questi ultimi 20 anni. Analogamente, l'aumento della produzione in Europa ed in Italia nel prossimo ventennio dipenderà dalla crescita del mercato, che sarà sempre più elettrico. Adesso vorrei approfondire con voi due elementi chiave per lo sviluppo del nostro settore in Europa: 1. I fattori di competitività per la produzione di macchine elettriche 2. la regolamentazione ambientale ed energetica Sulla competitività, vorrei soffermarmi su due aspetti: i costi di trasformazione industriale e lo sviluppo tecnologico delle batterie europee. I produttori automobilistici europei stanno affrontando uno svantaggio strutturale rispetto ai loro concorrenti cinesi, pari al 40% del costo manifatturiero complessivo. In particolare, i prezzi dell'energia di paesi produttori di auto europei risultano 5 volte più alti di quelli cinesi. Bisogna inoltre rammentare che per quanto riguarda una Gigafactory, il consumo di energia necessario è 10 volte superiore a quello di uno stabilimento produttivo di autovetture. Per questa ragione, l'Europa dovrebbe far scendere i prezzi dell'energia a valori competitivi globali e di mantenerli a livelli costanti e prevedibili. Per ridurre questi divari occorre agire sia sul mix di fonti energetiche, sui loro costi e sull'imposizione fiscale a livello nazionale, sia sull'adozione di misure che favoriscano l'auto-generazione di energia rinnovabile a livello di impianto produttivo. Quello che oggi manca è un sentiero chiaro e definito delle misure energetiche, necessarie a garantire la competitività del settore in Europa e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Oltre allo svantaggio strutturale dovuto al costo manifatturiero europeo, l'Europa ha di fronte a sé una grande sfida rappresentata dalla sua dipendenza dai produttori asiatici, in particolare cinesi, per la produzione di batterie. Ricordo che il costo della batteria ad oggi rappresenta fino al 45% del costo totale del veicolo elettrico. Oggi sono attive 263 Gigafactory in tutto il mondo: 214 sono localizzate in Cina, solo 13 in Europa. Le aziende cinesi hanno il primato del mercato, non solo in termini di produzione ma soprattutto di tecnologia. Inoltre, non controlliamo l'estrazione e la raffinazione dei materiali critici necessari per la produzione. L'impegno della Commissione Europea di mettere a disposizione 1,8 miliardi di euro con l'Industrial Action Plan per produrre batterie a livello europeo è uno sforzo iniziale ma non sufficiente a colmare il divario con la Cina. Veniamo al secondo punto: la regolamentazione ambientale ed energetica. Il settore automobilistico europeo si trova in una fase critica, dovendo far fronte alla crescente pressione esercitata dagli obiettivi normativi in materia di CO2 e alla diminuzione della propria competitività globale. Questo settore è un esempio chiave della mancanza di pianificazione, a cui è stata imposta una rigida politica climatica senza aver creato le condizioni industriali che la favoriscano. Le norme sulla decarbonizzazione hanno creato un mercato frammentato e non omogeneo. Per fare un esempio: nel 2024 in mercati piccoli come Belgio, Svezia, Olanda, Finlandia e Danimarca, la quota di immatricolazioni di veicoli elettrici è superiore al 30%. Ma nei principali mercati europei (Germania, Francia, Italia e Spagna), che rappresentano il 70% del totale delle immatricolazioni europee, questa quota non supera il 17%, con il dato italiano che stenta a muoversi dal 4% da due anni. In altre parole, in Belgio si vendono il doppio

delle auto elettriche che in Italia. In Stellantis continuiamo a sostenere che l'elettrificazione è lo strumento più efficace per raggiungere la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, per centrare gli obiettivi climatici del 2035 è necessario utilizzare l'intera gamma di tecnologie a basse e zero emissioni, sia per i nuovi veicoli che per la flotta esistente. Le modifiche al regolamento CO2 annunciate due settimane fa dalla Commissione Europea vanno nella direzione di posticipare gli oneri a carico dei costruttori che non riescono a rispettare gli obiettivi nel breve termine. Si tratta tuttavia di interventi di corto respiro, che non danno la necessaria certezza al mercato. In ACEA (l'Associazione Europea dei Costruttori di cui facciamo parte) e in CLEPA (che riunisce i fornitori automotive europei) auspichiamo di trovare il punto di sintesi capace di conciliare la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale. Nel frattempo, è urgente potenziare l'infrastruttura di ricarica: la mancanza di una solida rete di colonnine scoraggia gli acquirenti di veicoli dall'optare per i modelli elettrici. Nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, il ritmo di installazione rimane troppo lento e non sufficiente a convincere i clienti a passare all'elettrico. Quasi il 60% di tutte le stazioni di ricarica europee si trova in soli tre paesi: Germania, Francia e Olanda. In Italia ci sono meno di un terzo delle colonnine installate in Olanda. L'ACEA ha chiesto alle Istituzioni Europee di intervenire per migliorare questo aspetto, fondamentale per la transizione energetica, usando gli strumenti a loro disposizione: la ricarica deve essere facile, accessibile a tutti e soprattutto veloce, oltre che conveniente da un punto di vista economico. Per concludere: il nostro settore fra 20 anni produrrà soprattutto automobili elettriche. Cina e Stati Uniti stanno definendo una politica industriale per l'auto, con normative e risorse orientate a raggiungere i loro interessi nazionali. Noi auspichiamo che ciò possa accadere presto anche in Europa. Perché in questo mestiere definire un quadro chiaro è fondamentale per tutti gli attori: costruttori, sindacati, fornitori, concessionari e clienti. Onorevoli Presidenti, Onorevoli Deputati e Senatori, vi ringrazio anche a nome dei miei colleghi della vostra attenzione, e siamo pronti a rispondere alle vostre domande. Grazie Dai inizio alla discussione di Celestina Dominelli di Giuseppe Chiellino dal nostro corrispondente Beda Romano Ecco come si stanno comportando fondi hedge e fondi pensioni nel settore delle criptovalute in questa fase di incertezza sui mercati tradizionali (con Wall Street in correzione) che ha contagiato anche... Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari. USA Americhe di Silvia Martelli La Giornata di Laura Bonadies e Paolo Paronetto Europa di Angelo Mincuzzi Europa 10 marzo 2025 21 agosto 2024 6 marzo 2025 2 ottobre 2024 16 dicembre 2024 9 marzo 2017



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



Claudio Zirilli

Responsabile Leasing e Noleggio
Banca Ifis

BORSA

Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto è attenzione al cliente in tutte le fasi

March 19, 2025 Cronaca

(Teleborsa) – Negli ultimi anni, **il leasing auto** si è diffuso molto rappresentando – come valida **alternativa ai finanziamenti tradizionali** – una **formula molto richiesta** sia da **aziende che da professionisti e privati** che, grazie a questa soluzione, non sono obbligati a impegnarsi in **finanziamenti di lungo periodo** e possono decidere se tenere il **veicolo riscattandolo oppure restituirlo**.



Sport



SPORT

Lotito provoca la Roma in tv, poi la rivelazione sull'aquila e il falconiere Bernabé

March 19, 2025 Cronaca

Dal presidente biancoceleste frecciata alla dirigenza giallorossa, poi il retroscena sull'ex dipendente contro cui adirà le vie legali Claudio



“Non mi piacciono queste figure”. I momenti più iconici della sesta giornata

March 19, 2025



dal 4-3 di Rivera nel '70 all'ultimo show di Balotelli

March 19, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Guarda su YouTube

“Noi siamo presenti sul mercato da oltre **40 anni** e abbiamo visto tutte le **evoluzioni nel campo dell’automotive** che hanno richiesto una grande capacità di stare sul mercato rispondendo alle esigenze della **clientela**, in particolare del mondo **B2B**, quindi delle imprese che da sempre seguiamo con particolare attenzione. Posso dire che quello che è davvero vincente è la qualità del servizio, **ossia seguire il cliente in tutte le sue fasi**”. Lo ha detto **Claudio Zirilli, Responsabile Leasing e Noleggio di Banca Ifis**, operatore leader in Italia nel campo del leasing nel settore automotive, a margine del **#FORUMAutoMotive** di Milano.

“Tradizionalmente – spiega Zirilli – siamo focalizzati sul mondo delle imprese, quindi soprattutto B2B e la nostra offerta in ambito leasing va in quella direzione: **rispondiamo alle esigenze di mobilità aziendale**, collaborando con i principali partner del settore automotive per garantire al cliente sempre la migliore soluzione con la tempestività desiderata. **Banca Ifis**, ad esempio, è tra i primi operatori bancari a entrare nel mercato dell’auto elettrica con soluzioni a sostegno di imprese e privati. Tra i primi, ad esempio, a siglare un accordo distributivo in Italia con Tesla e questo ci ha consentito di essere pionieri nel mercato dell’elettrico e dell’ibrido, **imparando prima di altri a conoscere questo mercato**”.

Come detto, alla base del successo del leasing vi è certamente il fatto che consente una maggiore flessibilità. E all’interno di questo contesto, “ciò che distingue Banca Ifis è senz’altro la qualità del servizio: in altre parole, la capacità e la disponibilità di rispondere ad ogni esigenza dei nostri clienti con una struttura – **le Ifis People** – altamente specializzata, in grado di esserci sia in modalità digitale che tramite call center, senza dimenticare la trasparenza nell’offerta, in termini di prezzo e caratteristiche prodotto”.

Banca Ifis ha un forte know-how nel mondo dell’automotive, delle sue logiche e quindi di riflesso anche nel comparto leasing. Da questo vostro punto di vista privilegiato, come vi sembra che stia cambiando il mercato del leasing e quali sfide riscontrate?

“Come detto all’inizio, noi di Banca Ifis siamo attivi da quarant’anni nel sostegno alle PMI, con particolare riferimento alle formule di leasing e noleggio per il business. Tra queste, tali soluzioni per gli autoveicoli rappresentano una necessità primaria per una moltitudine di aziende che da anni si rivolgono a noi. **Il mondo dell’automotive però sta vivendo un grande cambiamento. Un’evoluzione, in termini di incertezza e complessità**”, dice Zirilli che riporta i dati preliminari [dell’Anfia](#) secondo i quali la produzione di auto in Italia ha registrato un netto calo a gennaio, (con circa 10.800 vetture prodotte), segnando una diminuzione di oltre il 60% rispetto allo stesso mese del 2024.

“Per questo, le principali sfide di questo 2025 **riguardano la geopolitica, la concorrenza e il mercato delle materie prime – dell’energia e dei cambi in particolar modo – che restano altamente volatili, mentre le normative sulle emissioni continuano a inasprirsi, ponendo nuove sfide ai produttori di auto**”.



Fiorentina punita per la coreografia anti Juventus, squalifica e maxi-multa per Gasperini

March 19, 2025

Cambi

Convertitore di valute			
	CHF - Franco Svizzero	Fr	1
	USD - US Dollar	\$	1.14
	EUR - Euro	€	1.04
	GBP - Lira sterlina	£	0.88
	JPY - Yen	¥	170.22
	CNY - Yuan	¥	8.23
	ZAR - Rand	R	20.67
	ARS - Peso argentino	\$	1 212.21
	UYU - Peso uruguayano	\$	48.46
	BRL - Real brasiliano	R\$	6.47

il Marzo 19, 2025

FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
BTC		\$ 83,803.3	(1.70%) ▲	
ETH		\$ 2,021.74	(6.65%) ▲	
XMR		\$ 207.17	(-0.26%) ▼	
LTC		\$ 91.28	(3.36%) ▲	
DASH		\$ 24.05	(4.69%) ▲	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Proprio per rispondere all'attuale scenario, proprio pochi giorni fa ha avuto luogo un tavolo sull'automotive presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e dal Sottosegretario con delega alle crisi di impresa, Fausta Bergamotto, a cui hanno partecipato le Regioni, le imprese, l'Anfia stessa, le organizzazioni di settore e i sindacati. Un momento in cui sono state illustrate le risorse messe in campo al Mimit a supporto della filiera, **ovvero 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27** per la riconversione della componentistica, di cui 1,6 miliardi nel 2025 tra innovazione, contratti di sviluppo e credito d'imposta. Ma anche 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, che verranno definiti con la filiera. **Il futuro del mondo automotive è certamente da ottimizzare**", prosegue Zirilli sottolineando - in ambito automotive - **le principali evidenze**, ossia: la crescente importanza della valutazione del valore residuo in Italia, fondamentale per scelta e acquisto; uno "schiacciamento" del pricing rilevante negli ultimi anni; un nuovo fenomeno, quello delle captive, che hanno necessità di spingere il prodotto facendo push lato finanziario con tassi bassi anche di TAN; oggi l'automotive ha tassi mediamente più alti del leasing strumentale; molto in voga al momento il noleggio che rappresenta una soluzione finanziaria con grosse potenzialità a cui stiamo guardando con interesse.

"Pensiamo che l'Italia debba essere in grado di giocare la propria partita e noi come Banca Ifis siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali", conclude Zirilli.

[Source link](#)

← **Ucraina, Tajani "Auspicio un tavolo con Usa, Russia e Ue" - Libero Quotidiano**

Opel protagonista ai Campionati del Mondo FIS Freestyle 2025: mobilità elettrificata e sport si incontrano in Svizzera →

You May Also Like



Gas, indice IGI cala a 42,45 euro/Mwh

📅 March 19, 2025

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

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

I dati del Focus Italia Trade Automotive dicembre 2024

TELEBORSA

Publicato il 19/03/2025
Ultima modifica il 19/03/2025 alle ore 10:44



Nei dodici mesi del 2024, **l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+0,5%** rispetto al cumulo dei dodici mesi del 2023). Il comparto delle autovetture, mostra incrementi nelle importazioni (+1,0%), mentre quello dei veicoli industriali cala del 2,7%.

Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del totale annuo del 2023, -24,2%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2024, cala del 15,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 27,5%. Il saldo è negativo per circa 20,2 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 974 milioni per i veicoli industriali. È quanto rileva l'Anfia nel **Focus Italia Trade Automotive di dicembre 2024**.

Mentre **l'import di autoveicoli** ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,7% del valore totale importato), **l'export** con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-ottobre del 2024, il 60,2% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%).

Per quanto riguarda il **comparto della componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'8,7%, che l'export, del 3,1%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 5,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 78,6% del valore dell'import e il 79,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e **Francia** e **Polonia** considerando le esportazioni.

cerca un titolo

LEGGI ANCHE



26/02/2025
Anfia, Mercato automotive 2024: import in crescita, export in calo

21/01/2025
Automotive, continua a scendere l'export di veicoli: -22,6% nei primi 10 mesi del 2024

12/02/2025
ANFIA: produzione automotive in crisi, -36,6% a dicembre

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

19/03/2025
Dazi, Prandini (Coldiretti): rischio significativo, si apra confronto con gli Usa

19/03/2025
Yakkyo, ricavi raddoppiati e utile in crescita a 0,5 milioni nel 2024

19/03/2025
Corte Conti: aumenta difficoltà riscossione Enti locali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto è attenzione al cliente in tutte le fasi

"siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali"

TELEBORSA

Publicato il 19/03/2025
Ultima modifica il 19/03/2025 alle ore 12:19



Negli ultimi anni, il **leasing auto** si è diffuso molto rappresentando - come valida **alternativa ai finanziamenti tradizionali** - una **formula molto richiesta** sia da **aziende che da professionisti e privati** che, grazie a questa soluzione, non sono obbligati a impegnarsi in **finanziamenti di lungo**

periodo e possono decidere se tenere il **veicolo riscattandolo oppure restituirlo**.



"Noi siamo presenti sul mercato da oltre **40 anni e** abbiamo visto tutte le **evoluzioni nel campo dell'automotive** che hanno richiesto una grande capacità di stare sul mercato rispondendo alle esigenze della **clientela**, in particolare del mondo **B2B**, quindi delle imprese che da sempre seguiamo con particolare attenzione. Posso dire che quello che è davvero vincente è la qualità del servizio, **ossia seguire il cliente in tutte le sue fasi**". Lo ha detto **Claudio Zirilli, Responsabile Leasing e Noleggio di Banca Ifis**, operatore leader in Italia nel campo del leasing nel settore automotive, a margine del **#FORUMAutoMotive** di Milano.

"Tradizionalmente - spiega Zirilli - siamo focalizzati sul mondo delle imprese,

cerca un titolo

LEGGI ANCHE



17/03/2025
Banca Ifis, avverata condizione Golden Power su OPAS illimity

10/03/2025
Banca Ifis, via libera dell'Antitrust all'OPAS su illimity

10/02/2025
Banca Ifis, Geertman: fiducioso su operazione illimity, azionisti ne apprezzeranno la logica

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

19/03/2025
Radiofarmaci, ENEA: approccio innovativo per coprire fino al 50% del fabbisogno nazionale

19/03/2025
Green Design 2025 di GBC Italia: l'estetica incontra la sostenibilità per un futuro urbano innovativo

19/03/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

quindi soprattutto B2B e la nostra offerta in ambito leasing va in quella direzione: **rispondiamo alle esigenze di mobilità aziendale**, collaborando con i principali partner del settore automotive per garantire al cliente sempre la migliore soluzione con la tempestività desiderata. **Banca Ifis**, ad esempio, è tra i primi operatori bancari a entrare nel mercato dell'auto elettrica con soluzioni a sostegno di imprese e privati. Tra i primi, ad esempio, a siglare un accordo distributivo in Italia con Tesla e questo ci ha consentito di essere pionieri nel mercato dell'elettrico e dell'ibrido, **imparando prima di altri a conoscere questo mercato**".

Come detto, alla base del successo del leasing vi è certamente il fatto che consente una maggiore flessibilità. E all'interno di questo contesto, "ciò che distingue Banca Ifis è senz'altro la qualità del servizio: in altre parole, la capacità e la disponibilità di rispondere ad ogni esigenza dei nostri clienti con una struttura - **le Ifis People** - altamente specializzata, in grado di esserci sia in modalità digitale che tramite call center, senza dimenticare la trasparenza nell'offerta, in termini di prezzo e caratteristiche prodotto".

Banca Ifis ha un forte know-how nel mondo dell'automotive, delle sue logiche e quindi di riflesso anche nel comparto leasing. Da questo vostro punto di vista privilegiato, come vi sembra che stia cambiando il mercato del leasing e quali sfide riscontrate?

"Come detto all'inizio, noi di Banca Ifis siamo attivi da quarant'anni nel sostegno alle PMI, con particolare riferimento alle formule di leasing e noleggio per il business. Tra queste, tali soluzioni per gli autoveicoli rappresentano una necessità primaria per una moltitudine di aziende che da anni si rivolgono a noi. **Il mondo dell'automotive però sta vivendo un grande cambiamento. Un'evoluzione, in termini di incertezza e complessità**", dice Zirilli che riporta i dati preliminari [dell'Anfia](#), secondo i quali la produzione di auto in Italia ha registrato un netto calo a gennaio, (con circa 10.800 vetture prodotte), segnando una diminuzione di oltre il 60% rispetto allo stesso mese del 2024.

"Per questo, le principali sfide di questo 2025 **riguardano la geopolitica, la concorrenza e il mercato delle materie prime - dell'energia e dei cambi in particolar modo - che restano altamente volatili, mentre le normative sulle emissioni continuano a inasprirsi, ponendo nuove sfide ai produttori di auto**".

Proprio per rispondere all'attuale scenario, proprio pochi giorni fa ha avuto luogo un tavolo sull'automotive presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e dal Sottosegretario con delega alle crisi di impresa, Fausta Bergamotto, a cui hanno partecipato le Regioni, le imprese, [l'Anfia](#) stessa, le organizzazioni di settore e i sindacati. Un momento in cui sono state illustrate le risorse messe in campo al Mimit a supporto della filiera, **ovvero 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27** per la riconversione della componentistica, di cui 1,6 miliardi nel 2025 tra innovazione, contratti di sviluppo e credito d'imposta. Ma anche 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, che verranno definiti con la filiera. **Il futuro del mondo automotive è certamente da ottimizzare**", prosegue Zirilli sottolineando - in ambito automotive - **le principali evidenze**, ossia: la crescente importanza della valutazione del valore residuo in Italia, fondamentale per scelta e acquisto;

USA, rifinanziamento mutui giù con aumento tassi

🕒 19/03/2025

Industrie De Nora a picco dopo risultati e Piano

> 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?

uno "schiacciamento" del pricing rilevante negli ultimi anni; un nuovo fenomeno, quello delle captive, che hanno necessità di spingere il prodotto facendo push lato finanziario con tassi bassi anche di TAN; oggi l'automotive ha tassi mediamente più alti del leasing strumentale; molto in voga al momento il noleggio che rappresenta una soluzione finanziaria con grosse potenzialità a cui stiamo guardando con interesse.

"Pensiamo che l'Italia debba essere in grado di giocare la propria partita e noi come Banca Ifis siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali", conclude Zirilli.

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

[Scrivi alla redazione](#)

[Cookie Policy](#)

[Dichiarazione di accessibilità](#)

[Pubblicità](#)

[Privacy](#)

[Riserva TDM](#)

[Dati Societari](#)

[CMP](#)

[Contatti](#)

[Sede](#)

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

Stellantis, 38 milioni a Verrone. Elkann si prepara all'audizione

Stellantis, 38 milioni a Verrone. Elkann si prepara all'audizione

13:43 Lunedì 17 Marzo 2025

Il gruppo annuncia l'investimento nello stabilimento biellese per la produzione di componenti dei motori elettrici. Il rampollo Agnelli mercoledì in parlamento farà il punto sul Piano Italia. Il clima è cambiato ora si attendono decisioni concrete

Un atto che dimostra la "buona volontà" nella direzione di rafforzare gli impegni assunti con il Governo lo scorso 17 dicembre al Mimit e agevolare l'audizione di John Elkann in Parlamento mercoledì prossimo. Stellantis ha annunciato oggi l'investimento di 38 milioni di euro nello stabilimento di Verrone (Biella) per la realizzazione di componenti per le motorizzazioni elettriche delle future vetture basate su piattaforma Stla Small. I lavori per l'allestimento di 56 macchine utensili che produrranno i componenti sono già iniziati da qualche settimana, 6 macchine sono in fase di installazione. I componenti che saranno prodotti nello stabilimento biellese sono essenziali per la costruzione di moduli di propulsione elettrica (Edm), attualmente prodotti in vari impianti del gruppo in Europa. L'avvio della produzione è previsto per la fine del 2027. Obiettivo dell'impianto è produrre a regime oltre 400 mila pezzi all'anno.

Con circa 350 dipendenti e una superficie di 300 mila metri quadrati, lo scorso anno Verrone ha prodotto oltre 200 mila cambi per gli stabilimenti del Gruppo in Europa, ed in particolare per quelli italiani di Melfi, Pomigliano e Atessa. "Siamo orgogliosi di questo investimento - afferma Jean Philippe Imparato, responsabile Europa di Stellantis - perché è in sincronia con le altre attività che stiamo sviluppando in diversi mercati europei del gruppo per proiettarci nel futuro, e ribadisce ancora una volta le competenze professionali e l'impegno delle persone che lavorano in tutti gli impianti italiani di Stellantis, senza distinzione tra produzione di autovetture, veicoli commerciali, componenti, motori e cambi. Si può fare, tutti insieme, e noi lo stiamo dimostrando".

Un impegno forte per dare maggiore competitività alle fabbriche italiane e per garantire l'occupazione, ma anche la conferma del nuovo corso "post Tavares" contrassegnato dal dialogo e non più dalle polemiche accese e dalle contrapposizioni. Questo lo spirito con il quale mercoledì Elkann si presenterà nella Sala Mappamondo di Montecitorio, dove l'11 ottobre dello scorso anno c'era stata l'audizione di Carlos Tavares: un intervento che per certi versi ha accelerato l'uscita del manager franco-portoghese. Elkann interverrà alle 14,30 davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato, sotto la presidenza del deputato piemontese Alberto Gusmeroli.

Non si presenterà nelle vesti di azionista, ma in quelle di amministratore delegato ad interim di Stellantis, in quanto dopo l'uscita di Tavares ha assunto la guida operativa del comitato esecutivo in attesa della nomina del nuovo ceo che arriverà entro giugno. Elkann guiderà una delegazione di cui faranno parte il capo Europa Imparato e la responsabile delle attività italiane Antonella Bruno. Dall'uscita di scena di Tavares, che ha lasciato Stellantis il primo dicembre, sono passati solo pochi mesi, ma i cambiamenti almeno per quanto riguarda il clima sembrano profondi. L'azienda sotto la guida di Elkann ha cercato di avviare un dialogo più costruttivo con il governo, con le istituzioni europee, con i sindacati e con i concessionari.

Il 17 dicembre al Mimit ha presentato il Piano Italia che prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Un Piano che mette al centro delle strategie di Stellantis il Paese e Torino, con l'impegno a non chiudere fabbriche e a non licenziare lavoratori. Lo ha riconosciuto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che all'ultimo tavolo automotive ha parlato di "un significativo cambio di rotta" di cui sono evidenti segnali la nuova produzione dei cambi per le auto ibride a Termoli e l'anticipo a novembre 2025 dell'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori. Sempre a Torino sono state spostate la sede di Stellantis Europa e quella dell'unità Pro One dei veicoli commerciali, mentre nel 2027 riaprirà la storica Palazzina degli uffici. Sono stati assunti anche cento giovani ingegneri. Mancano, però, ancora tasselli importanti a partire dal rilancio della Maserati e dal progetto della gigafactory di Termoli ancora sospeso.

"Ci aspettiamo un cambio di passo vero. Apprezziamo che la 500 ibrida venga fatta a Mirafiori, ma devono esserci anche altre produzioni per arrivare alle 200.000 unità necessarie a garantire un futuro a questo stabilimento. Ci devono essere nuove assunzioni e serve un piano per l'indotto. Hanno convocato qui 400 fornitori il 2 aprile, come intendono coinvolgerli? Il problema è che cosa si fa a Mirafiori dal punto di vista produttivo, non basta il restyling della palazzina. Non vogliamo che, come nel Gattopardo, tutto cambia perché non cambi nulla", osserva Edi Lazzi, segretario generale della Fiom torinese. "Vorremmo evitare il rischio che Stellantis su questo territorio sia un'azienda

che fa mille servizi ma non ha la produzione. La 500 ibrida per ora garantisce la sopravvivenza minima, dobbiamo parlare di prospettive" afferma Rocco Cutrì, segretario generale della Fim Cisl.

Elkann in queste settimane è stato molto dinamico: si è spostato tra gli Usa, uno dei maggiori punti deboli della gestione Tavares, la Francia, la Germania. E ha visitato le fabbriche italiane dove si fa ancora tanta cassa integrazione. Il quadro in cui Stellantis si muove è estremamente complesso: gli ultimi dati [dell'Anfia](#) mettono in evidenza un calo della produzione di autovetture del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Per questo si può immaginare che Elkann, oltre a ribadire la centralità dell'Italia, richiami il governo e il mondo politico a fare squadra per affrontare le sfide difficili che riguardano Stellantis e tutto il settore auto.

Rubriche

Mercoledì 19 Marzo 2025 20:26 Situazione meteo Genova 9° C

Cerca...



Primocanale.it

IL SITO DELLA LIGURIA

- [Attualità](#)
- [Cronaca](#)
- [Politica](#)
- [Sanità](#)
- [Porto e trasporti](#)
- [Cultura e spettacolo](#)
- [Sport](#)
- [On demand](#)
- [Primogiornale](#)



ILARIA CAVO
candidata vicesindaco
del centrodestra

**GUARDA QUI
IL DISCORSO**

Politica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, Cavo (Nm): bene conferma impegni di Elkann, ma per noi parleranno i fatti

1 minuto e 33 secondi di lettura



di r.p.

Mercoledì 19 Marzo 2025



“Il presidente Elkann ha preso degli impegni importanti sul futuro degli stabilimenti di Stellantis in Italia, sarebbe però necessario avere numeri dettagliati sui volumi produttivi: sono importanti i modelli ma anche il numero di veicoli che si vogliono produrre in Italia, anche in considerazione dell’impatto che questo avrà sull’intera filiera dell’automotive. Abbiamo ascoltato una prospettiva di crescita degli ordini per la nostra filiera, 6 mld anche nel 2025, e con un rapporto sempre più stretto con [Anfia](#). Questo per noi è significativo. Analoga domanda avevamo fatto nell’audizione desolante di Tavares. Oggi sono arrivate risposte molto più precise ma occorrono garanzie chiare, in una visione di medio e lungo periodo. Ed è importante avere la garanzia che il prossimo ceo prosegua su questa linea e non sia un ritorno a quel passato che abbiamo vissuto anche in commissione. E’ stato auspicato che il bilancio tra dare e avere tra azienda e Paese non sia più un tema ma un’opportunità, per noi lo diranno i fatti”. Così Ilaria Cavo, deputata di Noi Moderati e vicepresidente della Commissione Attività produttive della Camera, a proposito dell’audizione del presidente di Stellantis, John Elkann. “Quanto all’elettrico – aggiunge – vorremmo capire se dobbiamo fermarci alla prospettiva di un’auto elettrica o se Stellantis prende in considerazione altre modalità (e-fuel, biofuel, idrogeno) ben sapendo che il tema è europeo e che la partita si gioca in Europa. E, ancora, nel caso in cui si riuscisse a introdurre un mix, quale sarebbe la posizione del gruppo su questo, se cioè scelte diverse, più aperte ad altre tecnologie, potrebbero accrescere gli impegni in Italia. Infine, come parlamentare ligure – conclude Cavo – trovo importante sapere, visto che l’intermodalità e la logistica sono rilevanti per un’azienda, se il presidente ritiene di puntare sullo sviluppo finalmente di un asse Genova (con il suo porto) e Milano verso l’Europa dopo anni in cui è stato privilegiato l’asse Torino-Milano”.

TAGS

- [Genova](#)
- [Ilaria Cavo](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

(Teleborsa) - Nei dodici mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+0,5% rispetto al cumulato dei dodici mesi del 2023). Il comparto delle autovetture, mostra incrementi nelle importazioni (+1,0%), mentre quello dei veicoli industriali cala del 2,7%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del totale annuo del 2023, -24,2%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2024, cala del 15,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 27,5%. Il saldo è negativo per circa 20,2 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 974 milioni per i veicoli industriali. È quanto rileva l'Anfia nel Focus Italia Trade Automotive di dicembre 2024. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,7% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-ottobre del 2024, il 60,2% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'8,7%, che l'export, del 3,1%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 5,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 78,6% del valore dell'import e il 79,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,1% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Polonia considerando le esportazioni. Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.



Seguici su:

Economia

CERCA

[HOME](#) [NEWS](#) [NUMERI](#) [LAVORO](#) [PENSIONI](#) [CASA](#) [FISCO](#) [RISPARMIO](#) [DIRITTI E CONSUMI](#) [RAPPORTI E FOCUS](#) [A&F PLUS](#)

adv

R

John Elkann in Parlamento: "Siamo cresciuti insieme all'Italia. E investiremo nel suo futuro"

di [Diego Longhin](#)

Il presidente di Stellantis in audizione alla Camera ripercorre la storia del gruppo e i piani per le fabbriche. Anticipa i risultati di una ricerca della Luiss sul rapporto con il Paese: "Spero che il bilancio dare-avere non sia più un tema divisivo, ma un'opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme". E poi aggiunge: "Abbiamo preso degli impegni e li rispetteremo"



▲ Il presidente di Stellantis, John Elkann (reuters)

19 MARZO 2025 ALLE 15:20

8 MINUTI DI LETTURA

VIDEO IN EVIDENZA

ROMA - “Ci siamo preparati all’audizione di oggi con grande attenzione. Perché per noi l’Italia ricopre un ruolo centrale”. Il presidente di Stellantis, John Elkann, lo rimarca subito, in apertura dell’audizione a Montecitorio in Sala Mappamondo. Stessa sala in cui l’11 ottobre era stato ascoltato l’ex ad del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa, Carlos Tavares, che il primo dicembre ha lasciato il suo incarico. Un passaggio rimarcato dallo stesso Elkann. Alla Camera c’è anche il responsabile del mercato Europa, Jean-Philippe Imparato, la responsabile del mercato Italia, Antonella Bruno, il numero uno dei marchi Alfa e Maserati, Santo Ficili, e la responsabile acquisti Monica Genovese. Rispetto alla scelta del nuovo e futuro ad puntualizza: “La sua successione sta procedendo secondo i tempi stabiliti: il nuovo ceo di Stellantis sarà annunciato entro la prima metà dell’anno”. Il presidente ripercorre la storia del gruppo, tra passato, presente e futuro, sottolineando il fatto che la storia del gruppo è legata a quella del Paese, “sono cresciuti insieme”, dice Elkann. Stellantis ribadisce che vuole investire in Italia e rimarca, grazie ad un’indagine fatta dalla Luiss, il contributo dato all’Italia in termini economici e sociali. **“Abbiamo preso una serie di impegni nei confronti di tutti gli attori del settore dell’auto - dice - questi impegni li stiamo realizzando puntualmente”.**

La storia

“Di questa nostra lunga storia, la storia della Fiat che ora è diventata Stellantis, noi siamo, io personalmente lo sono, molto orgoglioso”, dice Elkann. Ricorda che **“meno dell’1% delle aziende fondate all’inizio del Novecento risultano ancora in vita. E se tra poco vi parlerò di investimenti, nuovi modelli e di tecnologie avanzate, significa che questa forza, questa volontà di progresso e il coraggio di guardare al futuro sono sempre presenti”.** Poi il raffronto tra il 2003, quando è scomparso Gianni Agnelli, e l’oggi. “La Fiat Auto fatturava 20 miliardi di euro e ne perdeva 2. Con i suoi 4 marchi vendeva 1 milione e 700 mila veicoli, di cui quasi la metà in Italia, ed era fuori dalla top ten dei costruttori mondiali. Molti parlavano nel 2004 della Fiat come un’azienda spacciata, fallita o da nazionalizzare. **Nonostante la situazione drammatica, la mia famiglia si è assunta la responsabilità di difendere l’azienda e chi ci lavorava, investendo nuove risorse e**



Juve, i giocatori hanno già esonerato Motta

mettendo le basi per il rilancio”.

Stellantis raddoppia la produzione italiana del cambio per le ibride: sarà anche a Termoli

di [Diego Longhin](#)

17 Febbraio 2025



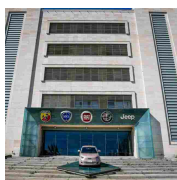
Stellantis oggi

Il tutto ha portato nel 2021 alla nascita di Stellantis con la fusione con il gruppo Peugeot: “Stellantis è il quarto costruttore al mondo, è redditizio e fattura 157 miliardi. Con i suoi 14 marchi vende 5 milioni e mezzo di veicoli, di cui meno della metà in Europa. 20 anni fa lottavamo per la sopravvivenza. Oggi siamo fra i primi costruttori al mondo. Di questo straordinario percorso di sviluppo, l'Italia e gli italiani hanno avuto grande merito e a tutto il Paese va la nostra gratitudine”. Negli ultimi 20 anni il mercato domestico è calato del 30%, mentre l'occupazione si è ridotta di circa il 20%. Questo significa che l'azienda **“ha difeso la produzione e l'occupazione degli stabilimenti del Paese grazie all'export dei marchi italiani**, oltre alle Jeep prodotte in Basilicata, alle Dodge in Campania, ai van Citroen, Opel e Peugeot in Abruzzo e più recentemente alle DS a Melfi”.

Stellantis, 38 milioni sul polo di Biella: obiettivo 400mila pezzi all'anno per auto elettriche

a cura della redazione [Economia](#)

17 Marzo 2025



Il contributo al Paese, la ricerca della Luiss

Stellantis ha quantificato l'apporto dato dall'azienda al Paese, chiedendo all'università Luiss Guido Carli di realizzare “uno studio indipendente sulla storia del gruppo dal 2004 al 2023, anni che ho vissuto in prima persona. Ciò che emerge è che il contributo positivo alla crescita dell'economia italiana non è mai venuto meno. **Lo studio evidenzia che dal 2004 al 2023 Stellantis ha prodotto in Italia 16,7 milioni di autovetture e veicoli commerciali**, per un valore complessivo della produzione nazionale di quasi 700 miliardi di euro. Calcolando gli effetti sulla filiera e le ricadute sui consumi delle famiglie, **il valore complessivo della produzione in Italia negli ultimi venti anni sale a 1.700 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 417 miliardi: per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano 9 nel resto dell'economia**”. Sottolineato il contributo

che i poli produttivi danno al Mezzogiorno. **“L'auto italiana ha unito il Paese riducendo i divari e creando opportunità, come l'Autostrada del Sole che 6 mesi fa ha compiuto 60 anni”, dice Elkann rivolto ai parlamentari. Riferito sempre agli ultimi 20 anni l'azienda ha pagato direttamente 14 miliardi di imposte all'erario.** Se si tiene conto anche del gettito legato all'IVA e alle imposte versate per conto dei dipendenti, questo valore sale a 32,2 miliardi. **La spesa per investimenti e ricerca e sviluppo in Italia è stata pari a 53 miliardi, a fronte di contributi pubblici pari a 1 miliardo: un rapporto fra dare e avere di 50:1.** “Stellantis nel 2024 è stato il gruppo che ha depositato più brevetti industriali in Italia. Ogni brevetto non è solo un numero, ma un passo avanti nell'innovazione tecnologica del Paese”, sottolinea il presidente del gruppo. E aggiunge: **“Questi dati ci dicono che l'Italia e la Fiat, oggi Stellantis, sono cresciute insieme”.**

“Spero che da oggi il bilancio dare/avere tra il Paese e l'azienda non sia più un tema divisivo, ma un'opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme che dura da 125 anni, orgogliosamente con l'Italia”.

Gli investimenti

Elkann poi torna sull'oggi. “Per l'anno in corso stiamo spendendo **circa 2 miliardi di euro di investimenti e 6 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani.** Dalla sua nascita nel gennaio 2021, Stellantis ha acquistato servizi e componenti dalla filiera italiana dell'auto per un valore di 24 miliardi di euro, che diventeranno 30 alla fine del 2025. Queste risorse spese in Italia dimostrano l'importanza del legame con la filiera italiana, rappresentata **dall'Anfia.** Un'eccellenza che ci ha accompagnato nel mondo e che è cresciuta insieme a noi”.

Stellantis, dalla piattaforma Small per le citycar alla nuova 500 a Mirafiori: il piano Italia

di [Diego Longhin](#)
17 Dicembre 2024



La situazione degli stabilimenti

Poi analizza la situazione degli stabilimenti: **“I nostri stabilimenti italiani sono e saranno dotati di tutte le piattaforme multi-energia di Stellantis per la produzione di autovetture:** Stla Small, Medium e Large, con quest'ultime due già operative a Melfi e Cassino. Inoltre, ad Atesa è installata una piattaforma dedicata ai veicoli commerciali leggeri. Questi investimenti permetteranno agli stabilimenti italiani la massima flessibilità per poter produrre

la più ampia gamma di modelli Stellantis e soddisfare i clienti sia in termini di prodotto che di motorizzazioni. La piattaforma è l'insieme degli elementi tecnologici che costituiscono l'ossatura di un veicolo, a cui si aggiungono le varie componenti come motore termico o elettrico, batterie, freni e cablaggi. A **Pomigliano** è stata estesa fino al 2030 l'attuale produzione della Panda Ibrida (la Pandina), a cui seguirà la nuova generazione dello stesso modello. Sono orgoglioso di ricordare che nel mese di gennaio e febbraio 2025 la Pandina è stata scelta da oltre 25.400 clienti. Con una quota di mercato di circa il 10%, supera da sola tutti i marchi che operano in Italia. Segno del continuo affetto degli italiani per la Pandina. Sempre nello stabilimento Gian Battista Vico sarà installata la nuova piattaforma Stla Small, grazie alla quale è prevista la produzione di due modelli compatti, a partire dal 2028. A **Melfi**, dove abbiamo già installato la piattaforma STLA Medium, è attualmente in produzione e in fase di lancio la nuova DS N°8. Parallelamente sono iniziate le attività preliminari per la produzione della nuova Jeep Compass (sia elettrica che ibrida) che sarà ordinabile tra poco. Inoltre, dallo stabilimento lucano nel 2026 usciranno anche la nuova Lancia Gamma e la nuova DS N°7. Tutti questi modelli (tranne la DS N°8) saranno anche ibridi. Parliamo di 7 modelli in totale solo in questo stabilimento. A **Cassino** - dove stiamo installando la piattaforma Stla Large - oltre all'attuale produzione della Maserati Grecale e delle Alfa Romeo Giulia e Stelvio, saranno prodotte le nuove generazioni di Alfa Romeo Stelvio (che presenteremo a fine anno) e Giulia (nel 2026). Per quanto riguarda **Mirafiori**, il suo futuro non prevede solamente la produzione dell'attuale Fiat 500 elettrica: tra due settimane partiranno i lavori di adeguamento delle linee di assemblaggio e di lastratura per la Nuova 500 Ibrida, e già a maggio avremo i primi prototipi su cui faremo le attività di sviluppo utili alla messa in produzione. Ce la stiamo mettendo tutta per l'avvio della produzione questo novembre. La 500 ibrida garantirà un incremento dei volumi di produzione, in linea con le richieste del mercato per questo tipo di segmento. A partire dal 2030 verrà inoltre prodotta la nuova generazione della Fiat 500, sempre a Torino. Mirafiori è un importante sito produttivo non solo per l'auto più iconica di Fiat, ma anche per i cambi elettrificati eDCT: con una capacità produttiva installata di 600 mila unità, consentono oggi di equipaggiare tutte le motorizzazioni ibride dei tanti modelli prodotti nei nostri stabilimenti in Europa. In futuro ci permetteranno anche di produrre motori ibridi a basse emissioni, inferiore ai 100 grammi di CO2 per km.

A proposito della produzione dei cambi: abbiamo avviato i lavori

per l'installazione di una linea produttiva nello stabilimento di **Termoli**, in Molise, per le auto ibride attualmente in gamma e quelle del futuro. Come sapete, Stellantis è socio di minoranza di **Acc**, la quale sta valutando la realizzazione della Giga-Factory a Termoli in base al mercato e dei fattori di competitività. In attesa che Acc renda noto il suo piano, ci siamo mossi in anticipo, affiancando alla produzione di motori termici i cambi per le auto ibride. Un riferimento speciale merita lo stabilimento di **Atessa**, in Abruzzo: è stata la prima partnership avviata con il gruppo Psa nel lontano 1981, il seme di quello che è oggi il gruppo Stellantis. In questi oltre 40 anni abbiamo prodotto 7 milioni e mezzo di veicoli e rappresenta una delle eccellenze del gruppo a livello mondiale. Oggi il sito abruzzese produce l'intera gamma di veicoli commerciali di grandi dimensioni per i marchi Fiat, Peugeot, Opel e Citroen ed esporta in 75 paesi oltre l'80% della sua produzione. Svolgerà sempre più un ruolo centrale - dal 2027 sarà avviata la produzione di una nuova versione di Large Van. Stiamo lavorando al futuro di **Maserati** che è indissolubilmente legato all'Italia, a Modena e alla Motor Valley. **Stellantis sta portando avanti quanto si era impegnata a realizzare lo scorso dicembre. Ribadiamo il nostro impegno in Italia e per l'Italia con passione, responsabilità e professionalità, ma soprattutto perché ci crediamo.**

Il mercato

“Il mercato mondiale degli autoveicoli conta circa 80 milioni di unità vendute nel 2024. La Cina occupa il primo posto con 30 milioni, seguita dagli Stati Uniti (16 milioni) e dall'Unione Europea (15 milioni). Rispetto a 20 anni fa, le vendite in Cina sono esplose (+400%), negli Usa sono leggermente diminuite del 5%, mentre in Europa sono calate del 12% e in Italia sono calate del 30%. **Se oggi in Europa e in Italia si producono meno autovetture è una conseguenza della contrazione del mercato di questi ultimi 20 anni.** Analogamente, l'aumento della produzione in Europa ed in Italia nel prossimo ventennio dipenderà dalla crescita del mercato, che sarà sempre più elettrico. I produttori automobilistici europei stanno affrontando uno svantaggio strutturale rispetto ai loro concorrenti cinesi, pari al 40% del costo manifatturiero complessivo. In particolare, i prezzi dell'energia di paesi produttori di auto europei risultano 5 volte più alti di quelli cinesi. Bisogna inoltre rammentare che per quanto riguarda una Gigafactory, il consumo di energia necessario è 10 volte superiore a quello di uno stabilimento produttivo di autovetture. Per questa ragione, l'Europa dovrebbe far scendere i prezzi dell'energia a valori competitivi globali e di mantenerli a livelli costanti e

prevedibili”.

Batterie e piano Europa: “Sforzo iniziale, ma non sufficiente”

“Il costo della batteria ad oggi rappresenta fino al 45% del costo totale del veicolo elettrico. Oggi sono attive 263 Gigafactory in tutto il mondo: 214 sono localizzate in Cina, solo 13 in Europa. Le aziende cinesi hanno il primato del mercato, non solo in termini di produzione ma soprattutto di tecnologia. **L'impegno della Commissione Europea di mettere a disposizione 1,8 miliardi di euro con l'Industrial Action Plan per produrre batterie a livello europeo è uno sforzo iniziale ma non sufficiente a colmare il divario con la Cina**”.

La transizione

“Il settore automobilistico europeo si trova in una fase critica, dovendo far fronte alla crescente pressione esercitata dagli obiettivi normativi in materia di CO2 e alla diminuzione della propria competitività globale. **Questo settore è un esempio chiave della mancanza di pianificazione, a cui è stata imposta una rigida politica climatica senza aver creato le condizioni industriali che la favoriscano.** Le norme sulla decarbonizzazione hanno creato un mercato frammentato e non omogeneo. Per fare un esempio: nel 2024 in mercati piccoli come Belgio, Svezia, Olanda, Finlandia e Danimarca, la quota di immatricolazioni di veicoli elettrici è superiore al 30%. Ma nei principali mercati europei (Germania, Francia, Italia e Spagna), che rappresentano il 70% del totale delle immatricolazioni europee, questa quota non supera il 17%, con il dato italiano che stenta a muoversi dal 4% da due anni. In Belgio si vendono il doppio delle auto elettriche vendute in Italia. **In Stellantis continuiamo a sostenere che l'elettrificazione è lo strumento più efficace per raggiungere la decarbonizzazione. Allo stesso tempo, per centrare gli obiettivi climatici del 2035 è necessario utilizzare l'intera gamma di tecnologie a basse e zero emissioni, sia per i nuovi veicoli che per la flotta esistente**”.

Modifiche al regolamento CO2 e multe: “Interventi di corto respiro”

“Le modifiche al regolamento CO2 annunciate due settimane fa dalla Commissione Europea vanno nella direzione di posticipare gli oneri a carico dei costruttori che non riescono a rispettare gli obiettivi nel breve termine. **Si tratta tuttavia di interventi di corto respiro, che non danno la necessaria certezza al mercato.** In Acea (l'Associazione Europea dei Costruttori di cui facciamo parte, ndr) e in Clepa (che riunisce i fornitori automotive europei,

ndr) auspichiamo di trovare il punto di sintesi capace di conciliare la sostenibilità ambientale con quella economica e sociale. Nel frattempo, è urgente potenziare l'infrastruttura di ricarica: la mancanza di una solida rete di colonnine scoraggia gli acquirenti di veicoli dall'optare per i modelli elettrici. Nonostante i progressi compiuti negli ultimi anni, il ritmo di installazione rimane troppo lento e non sufficiente a convincere i clienti a passare all'elettrico. Quasi il 60% di tutte le stazioni di ricarica europee si trova in soli tre paesi: Germania, Francia e Olanda. In Italia ci sono meno di un terzo delle colonnine installate in Olanda". E poi l'auspicio: "Il nostro settore fra 20 anni produrrà soprattutto automobili elettriche. Cina e Stati Uniti stanno definendo una politica industriale per l'auto, con normative e risorse orientate a raggiungere i loro interessi nazionali. Noi auspichiamo che ciò possa accadere presto anche in Europa. Perché in questo mestiere definire un quadro chiaro è fondamentale per tutti gli attori: costruttori, sindacati, fornitori, concessionari e clienti".

[LEGGI I COMMENTI](#)

Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto è attenzione al cliente in tutte le fasi



"siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali"

19 marzo 2025 - 12.24

(Teleborsa) - Negli ultimi anni, il leasing auto si è diffuso molto rappresentando - come valida alternativa ai finanziamenti tradizionali - una formula molto richiesta sia da aziende che da professionisti e privati che, grazie a questa soluzione, non sono obbligati a impegnarsi in finanziamenti di lungo periodo e possono decidere se tenere il veicolo riscattandolo oppure restituirlo.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



"Noi siamo presenti sul mercato da oltre 40 anni e abbiamo visto tutte le evoluzioni nel campo dell'automotive che hanno richiesto una grande capacità di stare sul mercato rispondendo alle esigenze della clientela, in particolare del mondo B2B, quindi delle imprese che da sempre seguiamo con particolare attenzione. Posso dire che quello che è davvero vincente è la qualità del servizio, ossia seguire il cliente in tutte le sue fasi". Lo ha detto Claudio Zirilli, Responsabile Leasing e Noleggio di Banca Ifis, operatore leader in Italia nel campo del leasing nel settore automotive, a margine del #FORUMAutoMotive di Milano.

"Tradizionalmente - spiega Zirilli - siamo focalizzati sul mondo delle imprese, quindi soprattutto B2B e la nostra offerta in ambito leasing va in quella direzione: rispondiamo alle esigenze di mobilità aziendale, collaborando con i principali partner del settore automotive per garantire al cliente sempre la migliore soluzione con la tempestività desiderata. Banca Ifis, ad esempio, è tra i primi operatori bancari a entrare nel mercato dell'auto elettrica con soluzioni a sostegno di imprese e privati. Tra i primi, ad esempio, a siglare un accordo distributivo in Italia con Tesla e questo ci ha consentito di essere pionieri nel mercato dell'elettrico e dell'ibrido, imparando prima di altri a conoscere questo mercato".

Come detto, alla base del successo del leasing vi è certamente il fatto che consente una maggiore flessibilità. E all'interno di questo contesto, "ciò che distingue Banca Ifis è senz'altro la qualità del servizio: in altre parole, la capacità e la disponibilità di rispondere ad ogni esigenza dei nostri clienti con una struttura - le Ifis People - altamente specializzata, in grado di esserci sia in modalità digitale che tramite call center, senza dimenticare la trasparenza nell'offerta, in termini di prezzo e caratteristiche prodotto".

Banca Ifis ha un forte know-how nel mondo dell'automotive, delle sue logiche e quindi di riflesso anche nel comparto leasing. Da questo vostro punto di vista privilegiato, come vi sembra che stia cambiando il mercato del leasing e quali sfide riscontrate?

"Come detto all'inizio, noi di Banca Ifis siamo attivi da quarant'anni nel sostegno alle PMI, con particolare riferimento alle formule di leasing e noleggio per il business. Tra queste, tali soluzioni per gli autoveicoli rappresentano una necessità primaria per una moltitudine di aziende che da anni si rivolgono a noi. Il mondo dell'automotive però sta vivendo un grande cambiamento. Un'evoluzione, in termini di incertezza e complessità", dice Zirilli che riporta i dati preliminari dell'Anfia, secondo i quali la produzione di auto in Italia ha registrato un netto calo a gennaio, (con circa 10.800 vetture prodotte), segnando una diminuzione di oltre il 60% rispetto allo stesso mese del 2024.

"Per questo, le principali sfide di questo 2025 riguardano la geopolitica, la concorrenza e il mercato delle materie prime - dell'energia e dei cambi in particolar modo - che restano altamente volatili, mentre le normative sulle emissioni continuano a inasprirsi, ponendo nuove sfide ai produttori di auto".

Proprio per rispondere all'attuale scenario, proprio pochi giorni fa ha avuto luogo un tavolo sull'automotive presieduto dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e dal Sottosegretario con delega alle crisi di impresa, Fausta Bergamotto, a cui hanno partecipato le Regioni, le imprese, l'Anfia stessa, le organizzazioni di settore e i sindacati. Un momento in cui sono state illustrate le risorse messe in campo al Mimit a supporto della filiera, ovvero 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27 per la riconversione della componentistica, di cui 1,6 miliardi nel 2025 tra innovazione, contratti di sviluppo e credito d'imposta. Ma anche 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, che verranno definiti con la filiera. Il futuro del mondo automotive è certamente da ottimizzare", prosegue Zirilli sottolineando - in ambito automotive - le principali evidenze, ossia: la crescente importanza della valutazione del valore residuo in Italia, fondamentale per scelta e acquisto; uno "schiacciamento" del pricing rilevante negli ultimi anni; un nuovo fenomeno, quello delle captive, che hanno necessità di spingere il prodotto facendo push lato finanziario con tassi bassi anche di TAN; oggi l'automotive ha tassi mediamente più alti del leasing strumentale; molto in voga al momento il noleggio che rappresenta una soluzione finanziaria con grosse potenzialità a cui stiamo guardando con interesse.

"Pensiamo che l'Italia debba essere in grado di giocare la propria partita e noi come Banca Ifis siamo a disposizione della filiera per sostenerla nelle sfide europee e internazionali", conclude Zirilli.

powered by TeleborSA



Mercoledì 19 Marzo 2025, ore 10:53



teleborsa

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

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

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

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

I dati del Focus Italia Trade Automotive dicembre 2024

Economia 19 marzo 2025 - 10.44



(Teleborsa) - Nei dodici mesi del 2024, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+0,5% rispetto al cumulato dei dodici mesi del 2023). Il comparto delle autovetture, mostra incrementi nelle importazioni (+1,0%), mentre quello dei veicoli industriali cala del 2,7%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello del totale annuo del 2023, -24,2%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato 2024, cala del 15,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 27,5%. Il saldo è negativo per circa 20,2 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 974 milioni per i veicoli industriali. È quanto rileva l'Anfia nel **Focus Italia Trade Automotive di dicembre 2024**.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,7% del valore totale importato), l'export con destinazione Europa rappresenta, nel periodo gennaio-ottobre del 2024, il 60,2% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (18,9%), seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'8,7%, che l'export, del 3,1%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 5,9 miliardi nello stesso periodo del 2023). L'Europa rappresenta il 78,6% del valore dell'import e il 79,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,1% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e **Francia** e **Polonia** considerando le esportazioni.

Condividi

Argomenti trattati

Stati Uniti (123) · Germania (67) · Giappone (79) · Cina (115) · Francia (38)

Altre notizie

- ▶ Automotive, **Anfia**: quarto anno di crescita per mercato Aftermarket
- ▶ Italia, il surplus commerciale balza a 54,9 miliardi di euro nel 2024
- ▶ Commercio estero, Istat: a gennaio moderata crescita export (+0,6%) sostenuta da vendite Ue
- ▶ ISTAT, a gennaio cala export extra UE. L'avanzo commerciale crolla a 252 milioni
- ▶ **Anfia**: "Piano UE insoddisfante per la transizione auto"
- ▶ USA, Prezzi import (MoM) in febbraio

Seguici su Facebook



ALL'HERITAGE HUB DI VIA PLAVA

A inizio aprile la convention europea per dialogare con oltre 200 fornitori

«Il 2 aprile abbiamo organizzato a Torino una convention a livello europeo, che coinvolge i fornitori del business di Stellantis in Europa. Saranno coinvolti più di 200 fornitori, di cui circa la metà hanno stabilimenti in Italia. Molteplici sono gli obiettivi di questa convention, che vanno proprio nella direzione di cui stiamo discutendo. Il tema principale è la riconnessione con la filiera, ma ovviamente parlare-

mo di business». Lo ha affermato Monica Genovese, responsabile acquisti di tutta la parte powertrain di Stellantis, intervenendo all'audizione di John Elkann in Parlamento. «Faremo un focus sulle opportunità di crescita, sulle azioni messe in campo e in particolar modo sul ruolo dei fornitori, in particolare quelli italiani, grazie anche al coinvolgimento dell'Anfia». L.D.P. —

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'Ingegnere in audizione: "Rispettiamo impegni". La strigliata all'Ue

Elkann si vanta in Parlamento "Abbiamo salvato l'auto in Italia"

di GIOVANNI VASSO

"Senza di noi, l'auto in Italia sarebbe scomparsa come l'informatica dopo Olivetti e la chimica dopo Montedison": John Elkann così s'è presentato in Parlamento. Così come gli era stato richiesto, per mesi. E così come, per mesi, si era rifiutato di fare mandando avanti l'ormai ex amministratore delegato Stellantis, Carlos Tavares. Ora che il portoghese è a godersi la lauta buonuscita, Elkann non s'è potuto più esimere e, ieri, si è presentato in Parlamento, per un'audizione informale che si è tenuta davanti alle Commissioni riunite, di Camera e Senato, per le Attività produttive. "Stiamo realizzando, puntualmente, tutti gli impegni che ci siamo assunti al tavolo Stellantis nei confronti degli altri attori del settore auto", ha esordito l'Ingegnere. Che sa, benissimo, come il passaggio di fronte alle istituzioni, più che un atto dovuto, sia un momento decisivo per tentare di ridare smalto, soprattutto nella pubblica opinione, al gruppo Stellantis. "Spero che da oggi il bilancio dare-avere tra il Paese e l'azienda non sia più un tema divisivo, ma un'opportunità per continuare questo percorso virtuoso insieme che dura da 125 anni, orgogliosamente con l'Italia", s'è augurato John Elkann rispondendo, con una frase sola, a due polemiche: quella, innescata da lui stesso qualche tempo fa, sui contributi pubblici all'ex Fiat e l'altra, ancora più sanguinosa, di pensare solo ed esclusivamente agli interessi della parte francese del gruppo. "Per l'anno in corso stiamo spendendo circa due miliardi di euro di investimenti e sei miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani - ha detto Elkann gonfiando il petto d'orgoglio - dalla sua nascita nel gennaio 2021, Stellantis ha acquistato servizi e componenti dalla filiera italiana dell'auto per un valore di 24 miliardi di euro, che diventeranno 30 alla fine del 2025. Queste risorse spese in Italia dimostrano l'importanza del legame con la filiera italiana, rappresentata dall'Anfia. Un'eccellenza che ci ha accompagnato nel mondo e che è cresciuta insieme a noi". Quindi il presidente Stellantis ha dato i numeri, o meglio, ha snocciolato le cifre "sull'apporto dato dall'azienda al Paese". Elkann ha spiegato: "Abbiamo voluto quantificare l'apporto dato dall'azienda al Paese, chiedendo all'università Luiss Guido Carli di realizzare uno studio indipendente sulla storia del gruppo dal 2004 al 2023, anni che ho vissuto in prima persona". Ebbene, per El-

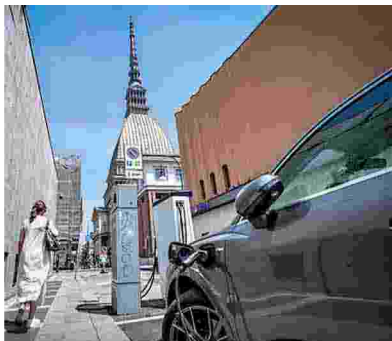
kann, Stellantis ha continuato solo a far del bene al Paese: "Ciò che emerge è che il contributo positivo alla crescita dell'economia italiana non è mai venuto meno. Lo studio evidenzia che dal 2004 al 2023 Stellantis ha prodotto in Italia 16,7 milioni di autovetture e veicoli commerciali, per un valore complessivo della produzione nazionale di quasi 700 miliardi di euro". Ciò detto, l'Ingegnere ha sottolineato: "Calcolando gli effetti sulla filiera e le ricadute sui consumi delle famiglie, il valore complessivo della produzione in Italia negli ultimi venti anni sale a 1.700 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 417 miliardi: per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano 9 nel resto dell'economia. Un fatto ancora più importante se si considera il contributo che i nostri poli industriali hanno dato e tuttora danno al Mezzogiorno, portando lavoro, investimenti, sviluppo imprenditoriale, crescita infrastrutturale. L'auto italiana ha unito il Paese riducendo i divari e creando opportunità". Ma le cose non vanno benissimo, nemmeno nel Paradiso ex Fiat: "Negli ultimi vent'anni il mercato domestico è calato del 30%, mentre l'occupazione si è ridotta di circa il 20%. Questo significa che l'azienda ha difeso la produzione e l'occupazione degli stabilimenti del Paese grazie all'export dei marchi italiani, oltre alle Jeep prodotte in Basilicata, alle Dodge in Campania, ai van Citroen, Opel e Peugeot in Abruzzo e più recentemente alle DS a Melfi". Insomma, il Paese non compra auto italiane e l'occupazione scende ma meno di quanto avrebbe dovuto farlo. Eppure, per Elkann, l'orgoglio di aver tenuto salde le redini dell'impresa di famiglia: "Nel 2003, quando morì mio nonno Gianni Agnelli, la Fiat Auto fatturava venti miliardi di euro e ne perdeva due. Con i suoi quattro marchi vendeva un milione e 700mila veicoli, di cui quasi la metà in Italia, ed era fuori dalla top ten dei costruttori mondiali. Molti parlavano nel 2004 della Fiat come un'azienda spacciata, fallita o da nazionalizzare. Nonostante la situazione drammatica, la mia famiglia si è assunta la responsabilità di difendere l'azienda e chi ci lavorava, investendo nuove risorse e mettendo le basi per il rilancio". Che ripartirà, promette John, dal prossimo anno, dazi permettendo: "Dal 2026 si prevede un aumento della produzione grazie al lancio di 10 nuovi aggiornamenti di prodotto nelle fabbriche italiane i cui livelli produttivi dipenderanno dal mercato e da fattori esterni come i dazi". E ancora su Mirafiori: "Pur in un momento di persistenti difficoltà del settore automotive in Europa, noi continuiamo

ad investire in Italia, a Torino e nel futuro Torino è da poco più di un anno sede del primo centro di economia circolare del gruppo, riaffermando così la propria leadership in questo settore”. Infine, a proposito di elettrico, un appunto all’Ue: “Questo settore è un esempio chiave della mancanza di pianificazione - ha detto - a cui è stata imposta una rigida politica climatica senza aver creato le condizioni industriali che la favoriscano”. Appunto.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Torino tiene a galla le vendite di auto in Piemonte

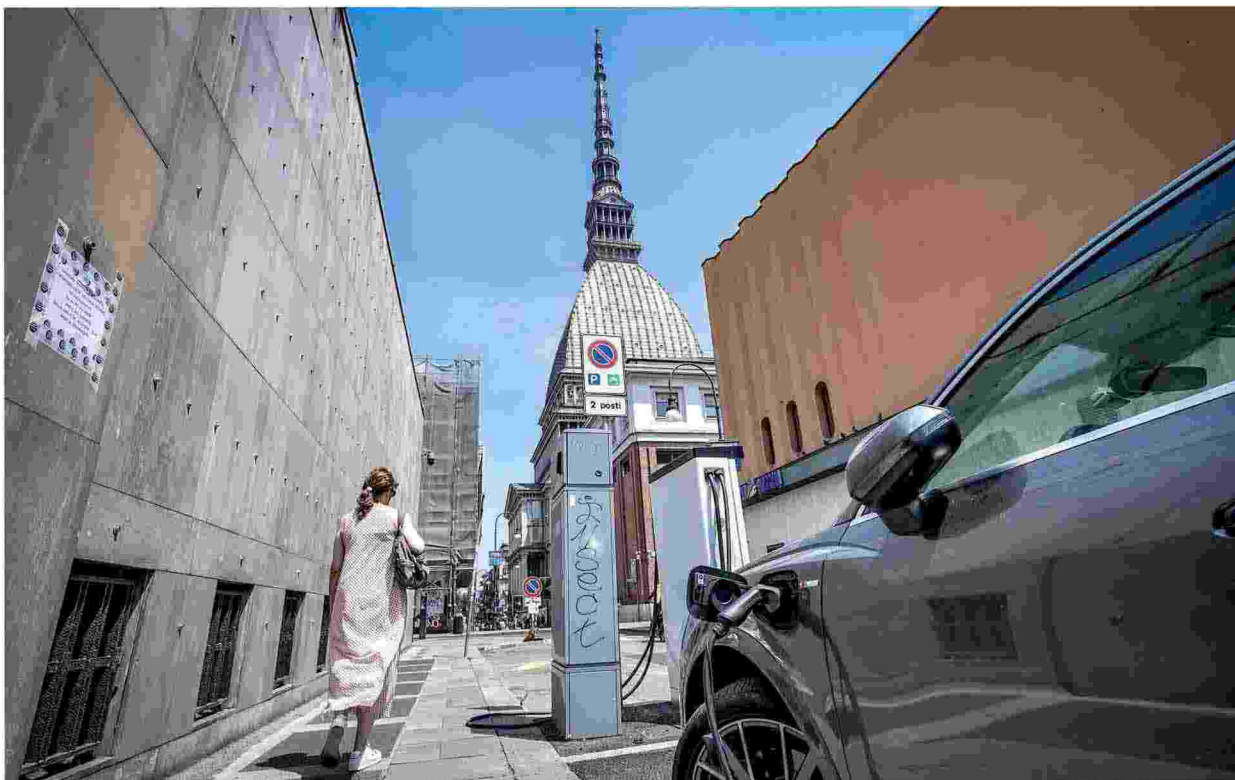
→ da pagina 9 a pagina 15

Vendite di auto in calo ovunque Torino tiene a galla il Piemonte

L'area del capoluogo è l'unica a far segnare un aumento delle immatricolazioni
Flessioni in tutte le altre province. Crollano i diesel, bene le vetture ibride e a benzina

di MASSIMILIANO SCIULLO

→ alle pagine 10 e 11



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Immatricolazioni giù in tutte le province si salva solo Torino

Febbraio chiude con un segno più grazie alle vendite nel capoluogo
Crollano i diesel, recuperano i modelli a benzina e i motori ibridi

di MASSIMILIANO SCIULLO

Qualcosa si muove, nel mercato delle automobili in Piemonte. Ma è tutto merito di Torino e della sua provincia, che hanno fatto tredici(mila). Lo dicono gli ultimi dati elaborati da Anfia sulla base delle rilevazioni del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Dopo molti mesi di calo, infatti, febbraio si è chiuso con un aumento delle immatricolazioni in tutta la regione, con una crescita che - però - si manifesta in maniera piuttosto insolita. Se si analizza l'andamento territoriale per territorio si scopre che tutti hanno mostrato dei cali, anche se piuttosto limitati. Mentre l'unica area che fa eccezione è Torino. Ma la fa per un tale valore assoluto da spostare la freccia verso l'alto per tutto il Piemonte.

I numeri complessivi parlano infatti di 16.896 mezzi immessi su strada nel corso dei 28 giorni passati. Nello stesso arco di tempo, ma un anno fa, il bilancio finale parlava di 15.687 vetture. Per quanto riguarda il capoluogo, in particolare, il raffronto a dodici mesi di distanza dimostra un aumento di vetture immatricolate che passa da 11.141 di febbraio 2024 alle attuali tredicimila.

Sono tutte le altre province che invece mostrano un certo calo. In dettaglio, Alessandria scende da 900 immatricolazioni a 832, mentre Asti cala da 421 a 342. In discesa anche la provincia di Biella, che da 351 passa a 301. Numeri superiori, quelli della provincia di Cuneo, ma comunque una discesa da 1332 a

1068. Anche Novara si colloca tra le aree in diminuzione: da 865 a 749 vetture. Cali, infine, anche per Verbania e Vercelli, che - rispettivamente - scendono da 317 a 296 e da 360 a 308.

Il fatto che il mercato dell'auto abbia rialzato la testa a febbraio, tuttavia, non è ancora sufficiente a fare del 2025 un anno di risalita. Andando infatti a sommare anche i risultati di gennaio, si ottiene comunque una diminuzione rispetto al primo bimestre del 2024. Un anno fa erano state 31.797 le immatricolazioni, mentre un anno dopo si arriva a 30.445.

Ma quali sono le tipologie di vetture che hanno dato impulso? Si tratta di una spinta piuttosto eterogenea perché, se da un lato è innegabile il contributo da parte delle motorizzazioni più innovative, anche la benzina ha visto una crescita delle immatricolazioni: da 4231 si è passati a 5105. Una variazione che, anche in questo caso, deve molto al territorio di Torino, dove i mezzi di questo genere sono passati da 2644 a 4119, con una crescita evidente.

Calo nettissimo, invece, per il diesel: nell'arco di un anno, infatti, si è passati da 2637 a sole 968 vetture. Sostanzialmente stabili, invece, le vetture alimentate a gpl: erano state 1332 lo scorso febbraio, mentre in quello appena concluso se ne sono contate 1214. Nemmeno un'auto a metano ha messo le sue gomme su strada.

Decisamente vivaci, invece, le vetture ibride, che segnano un aumento piuttosto evidente: si passa infatti da poco meno di settemila nel febbraio 2024 (6909, per l'esattezza) alle attuali 8633. Anche in

questo caso è forte la spinta di Torino, ma anche altre province hanno visto cifre in salita. Aumentano anche le auto completamente elettriche (da 256 a 647), mentre restano stabili le plug in ready: da 321 a 325. Qualcosa (quattro esemplari) si muove anche per il settore del bio-diesel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel mese sono state messe su strada 13 mila vetture, un dato in lieve aumento ma non abbastanza da recuperare il terreno perso a gennaio

IL MERCATO DELL'AUTO A FEBBRAIO

Vetture immatricolate

Febbraio 2024 (blu) Febbraio 2025 (arancione)

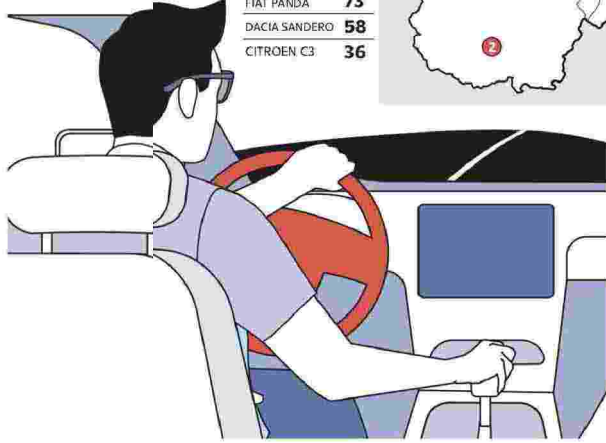
1 PIEMONTE	15.687	16.896
2 ALESSANDRIA	900	832
3 ASTI	421	342
4 BIELLA	351	301
5 CUNEO	1.332	1.068
6 NOVARA	865	749
7 TORINO	11.141	13.000
8 VERBANIA	317	296
9 VERCELLI	360	308
10 VALLE D'AOSTA	419	367

LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

	FIAT PANDA	3.465
	CITROEN C3	1.820
	JEEP AVENGER	775
	OPEL CORSA	683
	PEUGEOT 208	547
	PEUGEOT 2008	512
	DACIA SANDERO	469
	FIAT 600	431
	ALFA ROMEO JUNIOR	404
	TOYOTA YARIS	372

LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

1 TORINO	FIAT PANDA 3.175	CITROEN C3 1.661	OPEL CORSA 630
2 CUNEO	FIAT PANDA 93	DACIA SANDERO 48	JEEP AVENGER 48
3 ALESSANDRIA	FIAT PANDA 73	DACIA SANDERO 58	CITROEN C3 36
4 NOVARA	FIAT PANDA 42	DACIA SANDERO 39	CITROEN C3 25
5 BIELLA	DACIA SANDERO 18	FIAT PANDA 15	CITROEN C3 13
6 ASTI	DACIA SANDERO 25	FIAT PANDA 25	DACIA DUSTER 21
7 VERCELLI	DACIA SANDERO 14	FIAT PANDA 14	DACIA DUSTER 13
8 VERBANIA	FIAT PANDA 21	PEUGEOT 208 15	CITROEN C3 14
9 AOSTA	MG MOTOR ZS 67	JEEP AVENGER 39	PEUGEOT 208 36



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Torino

Ancora ospedale, il futuro delle Molinette

Lotta ai negozi trasformati in case stretta nel nuovo piano regolatore

Il gorgiano Sandro da Biella ritrova in Via

Torino auto

Vendite di auto in calo ovunque si salva solo Torino

CREMAO VALDRE PER IL RIGIRO AUTOMOTIVICO

Immatricolazioni giù in tutte le province si salva solo Torino

LA FELICITÀ DI UN'ALFA ROMEO

LA FELICITÀ DI UN'ALFA ROMEO

Sprint dell'auto a noleggio Crescono le utilitarie

LA FELICITÀ DI UN'ALFA ROMEO

LA FELICITÀ DI UN'ALFA ROMEO

089849

Le tendenze
Crescono noleggio e utilitarie

➔ a pagina 11

Sprint dell'auto a noleggio Crescono le utilitarie

Tutto merito del noleggio? Sarebbe arrivare da questo settore la spinta che fa di febbraio 2025 uno dei pochi periodi recenti in cui le immatricolazioni in Piemonte hanno ricevuto una spinta verso l'alto. Lo dicono i numeri Anfia elaborati sulla base di quanto registrato dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Secondo le rilevazioni, a fronte di una crescita di oltre un migliaio di vetture rispetto allo stesso mese del 2024, lo stesso andamento non si accompagna a tipologie di acquirenti come i privati o le società. Nel primo caso, infatti, gli esemplari messi su strada sono scesi da 7324 a 6246. Mentre nel caso delle società si è passati da 3203 a 2101.

L'unica voce in (netta) risalita è quella del noleggio, appunto, che passa da 5579 vetture dell'anno precedente alle attuali 8916. Non si può parlare di raddoppio, ma l'unità di grandezza in mezzo a tanti cali è quella. Una tendenza, peraltro, che si conferma anche allargando il periodo d'analisi al primo bimestre dell'anno: anche in questo caso privati e società si mostrano in calo, mentre il noleggio passa da poco meno di undicimila vetture a 14.349. Se si tratta di una vera e pro-

I NUMERI

6.246

Gli acquisti di privati

Il mercato delle famiglie è in lieve calo: a febbraio tra Piemonte e Valle d'Aosta ha fatto registrare 6.246 immatricolazioni contro le 7.324 dello stesso mese del 2024

8.916

Le vetture in affitto

Il noleggio ha trainato le immatricolazioni del mese: 8.916 contro le 5.579 di febbraio 2024. Una crescita che ha compensato gli acquisti da parte di società, calati in un anno da 3.203 a 2.101

8.756

La corsa delle piccole

Il segmento di maggior successo a febbraio è stato quello delle utilitarie: 8.756 esemplari immatricolati. Seguono i suv (7.307, un numero stabile), le medie (811, in lieve calo) e le monovolume (235)

pria tendenza, lo si potrà dedurre soltanto dalle rilevazioni legate ai prossimi mesi.

Per quanto riguarda le tipologie di vetture, invece, sembrano essere soprattutto le utilitarie a dare cenni di reazione alla crisi del mercato automotive: si sale, infatti, da 7513 a 8756 vetture immatricolate, mentre i modelli di medie dimensioni tendono a calare di qualche centinaio di unità. In salita, ma di poche vetture, i suv: da 7285 a 7307.

Anche in questo caso, la tendenza trova conferma anche nell'arco del primo bimestre dell'anno, visto che le utilitarie salgono da 14251 a 15335. In diminuzione le altre due macrocategorie, compresi i suv, che scendono da 15490 a 13414. Per quanto marginali, sia nell'arco del mese di febbraio che dall'inizio dell'anno sono i monovolumi a dare cenni di crescita.

E se passa il tempo e si invertono le tendenze, solo una è la certezza che si tramanda mese dopo mese: la vettura più amata in Piemonte resta sempre la Panda. Per lei, 3465 esemplari immatricolati in un mese. La Citroen C3, pur occupando la seconda posizione del podio, segue a netta distanza – **M.SCI.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

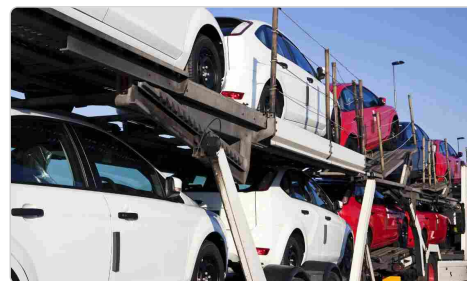
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



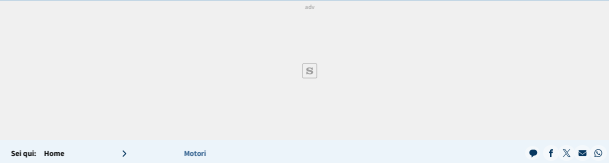
089849

Anfia: cresce l'import di autoveicoli nuovi in Italia nel 2024, ma cala l'export

Il saldo commerciale per le autovetture è negativo, pari a circa 20,2 miliardi di euro, mentre il saldo per i veicoli industriali è positivo, con un surplus di circa 974 milioni di euro. Nel 2024, l'importazione di autoveicoli nuovi in Italia ha registrato un incremento dello 0,5% rispetto all'anno precedente, segnando un trend positivo. In particolare, le autovetture hanno visto un aumento dell'1,0%, mentre i veicoli industriali hanno registrato una flessione del 2,7%. Tuttavia, l'export italiano di autoveicoli ha subito una contrazione significativa, con un calo del 24,2% rispetto al totale dell'anno precedente.



In dettaglio, le esportazioni di veicoli industriali sono diminuite del 15,3%, mentre quelle di autovetture hanno visto un calo del 27,5%. Il saldo commerciale per le autovetture è negativo, pari a circa 20,2 miliardi di euro, mentre il saldo per i veicoli industriali è positivo, con un surplus di circa 974 milioni di euro. Questi dati emergono dal Focus Italia Trade Automotive di dicembre 2024, pubblicato dall'Anfia. L'import di autoveicoli proviene principalmente da paesi europei, che rappresentano l'88,7% del valore totale. Per quanto riguarda l'export, l'Europa assorbe il 60,2% delle esportazioni italiane nel periodo gennaio-ottobre 2024. Tra i principali mercati extra-europei, gli Stati Uniti si confermano il primo destino, con una quota del 18,9%, seguiti da Giappone (3,8%) e Cina (2,2%). Per quanto riguarda la componentistica, l'import è diminuito dell'8,7% e l'export è sceso del 3,1%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro, in crescita rispetto ai 5,9 miliardi del 2023. L'Europa continua a essere il principale partner commerciale, rappresentando il 78,6% delle importazioni e il 79,1% delle esportazioni. Al di fuori dell'Europa, l'Asia è la principale area di origine per le importazioni (14,0%), mentre il Nord America rappresenta la prima destinazione per l'export di componenti automotive (9,1%). Infine, la Germania è il paese con il maggior scambio di componentistica automotive con l'Italia, rappresentando il 24,4% delle importazioni e il 19,9% delle esportazioni. Al secondo posto, per le importazioni, troviamo la Cina, seguita dalla Francia, mentre per le esportazioni la Francia e la Polonia occupano rispettivamente il secondo e terzo posto.



Filiera automotive e istituzioni a confronto al primo "Auto Tecnica Company Date"

Oltre 30 aziende si sono riunite per capire in quale direzione si sta muovendo il comparto dell'auto e per creare nuove opportunità di crescita

ANDREA BARSANTI
21 Marzo 2025 alle 07:00 | 1 minuto di lettura



Provare a dare risposte e **individuare soluzioni** per superare la complessa fase che sta affrontando l'**industria automobilistica**, in particolare in Italia, dove le sfide della **transizione ecologica** si sommano a una **contrazione della produzione**, con livelli di attività degli stabilimenti ai minimi storici.

È stato questo lo scopo del primo «Auto Tecnica Company Date», convegno B2B organizzato dal magazine Auto Tecnica diretto dall'ingegner Franco Daudo, in collaborazione con **Bitron**, azienda multinazionale specializzata nella ricerca, sviluppo e produzione di dispositivi e **sistemi meccatronici ed elettronici**. All'incontro hanno partecipato oltre **30 aziende della filiera automotive**, che si sono riunite con le istituzioni per capire in quale direzione si sta muovendo il comparto dell'auto e per creare nuove opportunità di crescita.

L'incontro, ospitato nell'**Auditorium di Elbi International SpA a Collegno**, è iniziato con gli interventi di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) **Unione Industriali e MOTUS-e**, che hanno delineato le tendenze del mercato. Dirigenti e imprenditori hanno poi condiviso esperienze e progetti innovativi: **Giovanni Mafredi di Dumarey Group** ha illustrato le potenzialità dell'idrogeno per i motori endotermici, mentre il professor **Gianpiero Mastinu del Politecnico di Milano** ha presentato gli strumenti per la simulazione dinamica avanzata.



Andrea Maffioletti di Bosch Engineering ha discusso di nuove tecnologie per il trasporto, mentre **Alise Neotti e Francesco Vigetti di Frankfurt Messe** hanno evidenziato le opportunità offerte dai grandi eventi fieristici internazionali. **Ciro Lupo di Petronas Lubricants International** ha analizzato il tema dell'innovazione nei lubrificanti, **Ludovico Campana di TUC Technology** ha introdotto un nuovo approccio alla progettazione dei veicoli e **Rosario Radice di Erre Company** ha delineato strategie di adattamento al mercato.

L'onorevole **Alberto Luigi Gusmeroli**, presidente della **Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera dei Deputati**, ha chiuso l'evento ribadendo il valore strategico della componentistica italiana e la necessità di tutelare l'occupazione nel settore. Ha inoltre evidenziato l'assenza di una decisione chiara da parte della Commissione Europea sulla **diversificazione dei carburanti**, sottolineando l'**urgenza di un approccio più concreto alla sostenibilità**.



Il cuore dell'evento è stato il **networking**, un'opportunità per le aziende di avviare nuove collaborazioni e scambiare idee: «Sono molto soddisfatto della riuscita di questo incontro - ha detto **Franco Daudo** - **L'industria automotive impiega 170 mila persone e genera un fatturato di circa 60 miliardi di euro**. È nostro dovere, dunque, dare visibilità a chi opera in questo settore».

LEGGI I COMMENTI

Video Del Giorno



I bambini di Gaza in Italia: atterrati 18 piccoli pazienti che verranno curati nei nostri ospedali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MENU



FPA Annual Repo

Seguici

Cerca

ACCEDI

ADVISORY

FORMAZIONE

COMUNICAZIONE

MANIFESTAZIONI & ALTRI EVENTI

Lioni Borgo 4.0: un passo verso la città del futuro tra innovazione e sostenibilità

Home > Programmazione Europea > **Lioni Borgo 4.0: un passo verso la città del futuro tra innovazione e sostenibilità**

Categorie

PA Digitale

Programmazione

Argomenti

Fondi Europei

Programmazio

Attraversare un piccolo paese come Lioni e trovarsi di fronte a una realtà connessa, monitorata e ipertecnologica è possibile, e lo è in gran parte grazie alle politiche europee di coesione. All'interno del programma "Campania 2020 - mobilità sostenibile e sicura", Lioni si è trasformata in un laboratorio di sperimentazione. Ora dispone di uno dei migliori sistemi di infrastruttura stradale tecnologica in Italia, adeguato alle esigenze di una comunità che rivendica il 'diritto alla città'. Ne abbiamo parlato con Giuseppe Aiello, Comandante della polizia municipale di Lioni, nonché RUP e responsabile di due distinti progetti finanziati dal Fondo FESR per la realizzazione di Borgo 4.0

21 Marzo 2025

F

Patrizia Fortunato
Content Editor, FPA



Foto di Denys Nevozhai su Unsplash - <https://unsplash.com/it/foto/fotografia-aerea-di-strade-in-cemento-7nrsVjvALnA>



Indice degli argomenti

- 1 Lioni: un futuro smart costruito sulle sue radici locali
- 2 Sperimentazione dei veicoli nelle piste di prova
- 3 Le tre fasi chiave: stato d'avanzamento del progetto Borgo 4.0
- 4 Borgo 4.0: l'ascolto delle comunità al centro della trasformazione
- 5 Post-Borgo 4.0: continuità e futuro dei progetti innovativi
- 6 Conclusione

"Visioni dal futuro" è il titolo di una raccolta di romanzi in unico volume di Philip K. Dick. È stato il primo collegamento che mi è

EU Stories - La coesione innova l'Italia

 Filtra per topic

PODCAST

Centro Servizi Territoriali: uno strumento per accompagnare gli enti nell'attuazione della politica di coesione. Il podcast "CapCoe. La coesione riparte dalle persone"

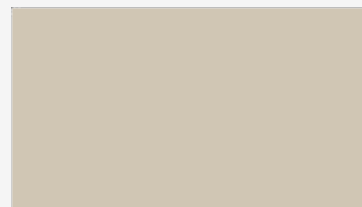
Articoli correlati

PROGRAMMAZIONE EUROPEA

Coesione e capacità dei territori

È necessario programmare gli investimenti con la conoscenza del tessuto urbano e chiedere il coinvolgimento di tutti i livelli di governance delle risorse e delle politiche per comporre tassello per tassello il mosaico e renderlo tangibilmente condiviso

di **Gaetano Manfredi**



18 Marzo 2025

Condividi

PROGRAMMAZIONE EUROPEA

venuto in mente quando mi è stata raccontata la storia del Comune di Lioni. Si parla di una visione a lungo termine che proietta l'immagine della città oltre i limiti conosciuti, proprio come accade nei mondi anticipati da Dick.

'**Borgo 4.0 Lioni Smart Land**' è il primo dei due progetti per cui Lioni ha ottenuto un cofinanziamento di 2 milioni di euro, rientrando nella linea di azione dell'Asse ICT e Agenda Digitale del POR Campania FESR 2014-2020. Il secondo riguarda la **riqualificazione delle infrastrutture urbane**, mirata a renderle idonee allo sviluppo di nuovi modelli di mobilità sostenibile e sicura, per il quale ha ottenuto un cofinanziamento di 1.698.000 euro, a valere sulla linea di azione Asse Trasporti del POR Campania FESR 2014-2020.

Un importo totale di circa 4 milioni di euro, finalizzati alla realizzazione di un laboratorio a cielo aperto. Sensori, sistemi di videosorveglianza, rete in fibra ottica e in Wi-Fi, dispositivi IoT, rete in 5G e schermi delineano il paesaggio tecnologico di Lioni: un ambiente protetto, pronto ad accogliere nuove soluzioni di mobilità sostenibile. A raccontarcelo è **Giuseppe Aiello**, Comandante della polizia municipale di Lioni, nonché RUP e responsabile dei due distinti progetti finanziati dal Fondo FESR.

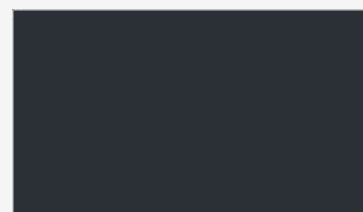
È grazie alla sua specificità, ai suoi mutamenti interni, alle scelte politiche già implementate se questo piccolo paese irpino di circa 6mila abitanti è stato designato area per la sperimentazione, in grado di attuare le linee di indirizzo dell'intervento regionale "Campania 2020 - mobilità sostenibile e sicura" programmato nel 2018.

Ripercorriamo alcune tappe. Nel 2021, la Regione Campania ha approvato il piano di sviluppo strategico della **piattaforma tecnologica di filiera - Borgo 4.0**, con l'obiettivo di promuovere la diffusione di nuovi modelli di smart mobility attraverso il sostegno alla ricerca, allo sviluppo e alla sperimentazione - in ambiente reale e a scala ridotta -, coinvolgendo partenariati pubblico-privato. Con Avviso Pubblico, imprese e organismi di ricerca pubblici sono stati invitati a candidarsi per la realizzazione di progetti di ricerca e trasferimento tecnologico. Ne è conseguita l'individuazione di **ANFIA**, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, quale soggetto gestore, che, in forma associata - un consorzio composto da 53 imprese, 3 centri di ricerca pubblici, 5 università, il CNR e il coinvolgimento di 200 ricercatori - ha beneficiato di uno dei maggiori finanziamenti regionali per 16 linee progettuali: 46 milioni di euro a valere sulle linee di azione del POR Campania FESR 2014-2020, Asse Prioritario 1 'Ricerca e Innovazione', e del Piano di Sviluppo e Coesione della Regione Campania, a cui si aggiungono circa 27 milioni di cofinanziamento privato.

Il PNRR oltre il 2026: non disperdere competenze, buone pratiche, investimenti

Il PNRR ha posto una sfida ambiziosa e coraggiosa, rispondendo a difficoltà significative. Se anche non dovesse esserci una continuità operativa, ci sarà sicuramente un'eredità di risultato e di metodo perché quantomeno saranno sedimentate buone prassi e attitudini alla collaborazione...

di **Maria Ludovica Agrò**



4 Febbraio 2025

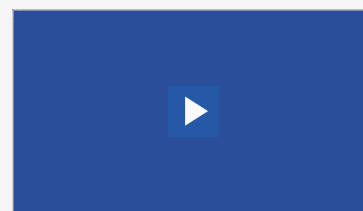
Condividi

COMUNICAZIONE PUBBLICA

Marco De Giorgi (PCM): "Come comunicare le politiche di coesione"

Lo sforzo dei comunicatori è trovare la giusta chiave dei messaggi per rendere l'Europa e i progetti finanziati dai fondi europei più vicini ai cittadini, in particolare ai ragazzi che spesso percepiscono la PA come una dimensione grigia e burocratica....

di **Redazione FPA**



30 Gennaio 2025

Condividi

PROGRAMMAZIONE EUROPEA

Fondi Europei: la spinta dietro ai Tecnopoli dell'Emilia-Romagna. L'esempio del Tecnopolo di Modena

Contestualmente, Lioni si è distinta tra le 21 amministrazioni che hanno presentato la propria candidatura alla Regione Campania per ospitare la realizzazione prototipale, la sperimentazione e la validazione di soluzioni applicative per una smart road urbana ed extraurbana.

Un accordo tra il consorzio e il Comune di Lioni ha poi sancito la collaborazione e l'inizio delle attività di sviluppo e sperimentazione.

Lioni: un futuro smart costruito sulle sue radici locali

La peculiarità di Lioni risiede nell'aver adottato il Decreto Smart Road (emanato in Italia nel 2018) per l'ammodernamento digitale della propria rete stradale: connessa, monitorata, iper-tecnologica, capace di testare soluzioni potenzialmente trasferibili su una scala urbana più ampia.

"È dalla lettura del Decreto Smart Road che è emersa la visione di 'Lioni Smart City'", precisa Aiello, evidenziando come questo progetto sia nato da una programmazione urbana strategica.

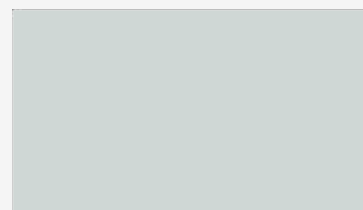
Oltre 120 telecamere di videosorveglianza urbana sono state installate: tutte integrate con sistemi di intelligenza artificiale e software per l'analisi dei dati. "I dati captati dai sistemi di sensoristica – per l'ambiente, per il traffico, per la videosorveglianza – convergono nel cervello operativo della polizia municipale e – depurati da informazioni riservate per la privacy – sono forniti al consorzio per progetti di ricerca e sviluppo ed elaborati all'interno di una control room".

"Per realizzare una piattaforma infrastrutturale di tale portata, era indispensabile disporre di una visione progettuale avanzata e di una base adeguata, come ad esempio un comando della polizia municipale dotato di un sistema di videosorveglianza," aggiunge Aiello. E poi afferma "Non abbiamo sviluppato Borgo 4.0 semplicemente per consentire a un'automobile di circolare sul nostro territorio, ma abbiamo immaginato la realizzazione di una smart road, mettendo a disposizione il nostro patrimonio infrastrutturale con una pista completamente protetta, una a traffico moderato e una progettata per simulare l'ingresso in città".

Sperimentazione dei veicoli nelle piste di prova

La particolare vocazione della regione Emilia-Romagna a sostenere la rete dei Tecnopoli e a potenziarne le infrastrutture di ricerca assume una nuova centralità grazie alla programmazione 2021-2027. E la regione lancia un bando per il potenziamento di questi hub tecnologici....

di **Patrizia Fortunato**



29 Novembre 2024 Condividi 

Sono state realizzate tre piste di prova. Una di queste è interamente informatizzata, dotata di sensori collegati a due centrali operative e chiusa al traffico, all'interno della quale è possibile osservare i parametri del comportamento di guida e testare i veicoli non ancora immatricolati. È stato previsto anche un secondo livello di collaudo: le macchine vengono provate in un'area aperta alla circolazione, caratterizzata da un rettilineo di una certa lunghezza, con monitoraggio del flusso di traffico. Si passa poi alla fase sperimentale nell'area cittadina, caratterizzata da ostacoli, segnalazioni semaforiche e un elevato volume di traffico, con telecamere di analisi e controllo ai varchi a lettura ottica delle targhe.

Le tre fasi chiave: stato d'avanzamento del progetto Borgo 4.0

Il progetto Borgo 4.0 di Lioni si articola in tre fasi principali. La prima, già conclusa, ha riguardato la progettazione e realizzazione dell'infrastruttura, totalmente finanziata dal FESR e messa a disposizione del consorzio.

In questa fase, l'attenzione è stata posta anche sulla sostenibilità ambientale, con l'implementazione di azioni concrete per combattere il cambiamento climatico. È stato istituito un centro di monitoraggio per il controllo idrometrico, operativo 24 ore su 24 e dotato di telecamere e sensori, che, in caso di esondazione del fiume, avvisa gli uffici comunali, la polizia municipale, la protezione civile e invia un allarme alla popolazione. È stato sostituito il 75% dei corpi illuminanti pubblici con LED intelligenti, capaci di ridurre l'intensità luminosa in funzione del traffico e delle condizioni ambientali. Un sistema interconnesso con l'Ufficio della polizia municipale, completamente sincronizzato, che consente interventi sia tramite comando diretto sia da smartphone. Completa il quadro degli interventi di matrice ambientale, l'installazione di centraline per monitorare la qualità dell'aria e telecamere per contrastare l'abbandono dei rifiuti.

La seconda fase di Borgo 4.0 ha visto i progetti del consorzio testati sul territorio, promettendo una transizione verso una gestione autonoma dei servizi. Tra questi, i parcometri intelligenti, che forniscono avvisi alla collettività, rispondono ad ogni tipo di esigenza di sosta e ottimizzano l'uso degli spazi. Uno degli interventi più significativi, segnalato da Aiello, è consistito nel garantire la disponibilità di ricariche rapide per le auto elettriche. A Lioni è stata predisposta un'area in cui il consorzio

ha realizzato un impianto di ricarica super veloce, alimentato da pannelli solari, energia elettrica e biomassa.

La terza fase prevede la gestione congiunta dei servizi da parte del consorzio e del comune, oltre all'implementazione di nuove proposte che porteranno Lioni verso un post-Borgo 4.0, come sistemi di parcheggio innovativi e ricariche rapide per auto elettriche.

Il comandante Aiello conferma: "Siamo nella fase in cui i 16 progetti sono stati testati sul nostro territorio; ora siamo pronti per passare alla fase della gestione dei servizi". A breve un incontro con i rappresentanti del consorzio per coordinare e definire le modalità di gestione.

Borgo 4.0: l'ascolto delle comunità al centro della trasformazione

L'approccio adottato dall'amministrazione, che, anziché limitarsi alla semplice spesa dei fondi, enfatizza la realizzazione di opere capaci di rispondere alle priorità tipiche di un centro urbano abitato — sicurezza stradale, mobilità delle persone con disabilità, scuole sicure per bambini — ha permesso a Lioni di perfezionare le infrastrutture realizzate, utilizzando anche risorse di bilancio per garantirne la sostenibilità e la fruibilità nel tempo da parte della collettività.

Tutti i prototipi sviluppati dal consorzio nell'ambito del 'Progetto Borgo 4.0' saranno messi a disposizione della popolazione locale.

Pensare a una smart city implica anche la capacità di mettere al centro i bisogni dei cittadini e coinvolgerli nelle decisioni sulle priorità della città. Lioni pone il cittadino al centro della realizzazione dell'infrastruttura Borgo 4.0. Stakeholder – ingegneri, geometri, associazioni di cittadini – sono stati coinvolti nella fase progettuale attraverso incontri pubblici e l'uso di un'app dinamica e interattiva.

Il costante feedback tra cittadini e amministrazione ha permesso di individuare carenze non previste in fase progettuale, consentendo di apportare correttivi.

Aiello pone infine l'accento sul consenso della collettività che si è rivelato molto più marcato in seguito alla presentazione di Borgo-Lioni in un evento pubblico a Città della Scienza, dove è possibile trovare l'equivalente della prototipazione del Borgo 4.0.

Post-Borgo 4.0: continuità e futuro dei progetti innovativi

Guardando oltre, Lioni punta a dare continuità alle progettualità avviate. È stata infatti stipulata la delibera per la convenzione con l'Università di Salerno finalizzata allo sviluppo di un post-Borgo, un Borgo 5.0. La collaborazione con l'Università di Salerno, insieme al gruppo Stellantis, apre nuove prospettive, come l'utilizzo di batterie esauste per alimentare i veicoli elettrici comunali. Lioni presenta un'oscillazione termica in alcune aree, con variazioni di temperatura di 10 gradi durante i periodi invernali; un fattore importante per la sperimentazione delle batterie, che mostrano comportamenti differenti a seconda del tipo di clima. Il progetto sarà finanziato interamente dall'Università.

Anche il consorzio ha predisposto un Borgo-bis, comprendente ulteriori iniziative, che Lioni si impegna ad accogliere.

Conclusione

Lioni è riuscita a configurarsi come un laboratorio di sperimentazione unico nell'ambito del programma "Campania 2020 - mobilità sostenibile e sicura", grazie alle specificità locali, alle trasformazioni e alle strategie politiche urbane già in atto, e soprattutto grazie ai fondi europei, che le hanno permesso di capitalizzare le risorse interne e hanno rappresentato una leva di sviluppo. La possibilità di attrarre nuovi investimenti, come quelli di Tesla, si aggiunge al desiderio di posizionare Lioni come un modello europeo di smart city. E le ricadute sul sistema produttivo possono essere molteplici, anche in termini di ritorno di immagine. Ora Lioni dispone di uno dei migliori sistemi di infrastruttura stradale in Italia, adeguato alle esigenze di una comunità che chiede il 'diritto alla città'.

#EUStories

L'articolo è realizzato nell'ambito della campagna di comunicazione 'COINS - COhesion INnovation Stories: con l'Europa innoviamo l'Italia', co-finanziata dall'Unione Europea. Il punto di vista e le opinioni espresse sono solo dell'autore e non riflettono necessariamente quelle dell'Unione Europea, che non ne può essere considerata responsabile.

Valuta la qualità di questo articolo



Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE **ALTRE SEZIONI ▼** VIDEO FOTO
 ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



Stellantis, domani Elkann in Parlamento fa il punto sul Piano Italia

condividi l'articolo



Un impegno forte per dare maggiore competitività alle fabbriche italiane e per garantire l'occupazione, ma anche la conferma del nuovo corso 'post Tavares' contrassegnato dal dialogo e non più dalle polemiche accese e dalle minacce. Sono queste le attese del mondo politico che si prepara a incontrare, mercoledì, in Parlamento il presidente di Stellantis John Elkann. Nella Sala Mappamondo di Montecitorio, dove l'11 ottobre scorso c'era stata l'audizione di Carlos Tavares, Elkann interverrà alle 14,30 davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato. Non si presenterà nelle vesti di azionista, ma in quelle di amministratore delegato ad interim di Stellantis, in quanto dopo l'uscita di Tavares ha assunto la guida operativa del comitato esecutivo in attesa della nomina del nuovo ceo che arriverà entro giugno. Elkann guiderà una delegazione di cui faranno parte il capo Europa, Jean Philippe Imparato, e la responsabile Italia, Antonella Bruno. Dall'uscita di scena di Tavares, che ha lasciato Stellantis il primo dicembre, sono passati solo pochi mesi, ma i cambiamenti sono stati profondi. Innanzitutto il clima si è rasserenato.

L'azienda sotto la guida di Elkann ha cercato di avviare un dialogo più costruttivo con il governo, con le istituzioni europee, con i sindacati e con i concessionari. Il 17 dicembre al Mimit ha presentato il Piano Italia che prevede 2 miliardi di euro per gli stabilimenti e 6 miliardi in acquisti da fornitori italiani. Un Piano che mette al centro delle strategie di Stellantis il Paese e Torino, con l'impegno a non chiudere fabbriche e a non licenziare lavoratori. Lo ha riconosciuto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che all'ultimo tavolo automotive ha parlato di «un significativo cambio di rotta» di cui sono evidenti segnali la nuova produzione dei cambi per

ECONOMIA



L'INCONTRO
Lamborghini, un 2024 da incorniciare. Ma per l'elettrica si dovrà attendere il 2030



LA PARTNERSHIP
La taiwanese Foxconn si accorda con Mitsubishi per i veicoli elettrici. Colloqui con altri due costruttori giapponesi



LA PROMESSA
Dazi: Trump: «Ue non vuole le nostre auto, è dura ma faremo a loro quello che fanno a noi»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

le auto ibride a Termoli e l'anticipo a novembre 2025 dell'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori. Sempre a Torino sono state spostate la sede di Stellantis Europa e quella dell'unità Pro One dei veicoli commerciali, mentre nel 2027 riaprirà la storica Palazzina degli uffici. Sono stati assunti anche cento giovani ingegneri.

Mancano, però, ancora tasselli importanti a partire dal rilancio della Maserati e dal progetto della gigafactory di Termoli. Elkann in queste settimane è stato molto dinamico: si è spostato tra gli Usa, uno dei maggiori punti deboli della gestione Tavares, la Francia, la Germania. E ha visitato le fabbriche italiane dove si fa ancora tanta cassa integrazione. Il quadro in cui Stellantis si muove è complesso: gli ultimi dati dell'Anfia mettono in evidenza un calo della produzione di auto a gennaio del 63,4% sullo stesso mese del 2024. Per questo si può immaginare che Elkann, oltre a ribadire la centralità dell'Italia, richiami il governo e il mondo politico a fare squadra per affrontare le sfide difficili che riguardano Stellantis e tutto il settore auto.



condividi l'articolo



Martedì 18 Marzo 2025 - Ultimo aggiornamento: 20:07 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Lamborghini, un 2024 da incorciare. Ma per l'elettrica si dovrà attendere il 2030



La taiwanese Foxconn si accorda con Mitsubishi per i veicoli elettrici. Colloquio con altri due costruttori giapponesi



Dazi: Trump: «Ue non vuole le nostre auto, è dura ma faremo a loro quello che fanno a noi»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Hamilton e Ferrari, spettacolo a Shanghai: due legende riscrivono la storia



GP di Shanghai, qualifica: prima pole in carriera per Piastri, Ferrari in terza fila con Hamilton davanti a Leclerc



Gp Cina, Hamilton vince la gara Sprint con la Ferrari davanti a Piastri e Verstappen. Leclerc quinto, Antonelli settimo

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, produzione italiana in crisi con un calo del 63,4% a gennaio

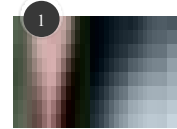
Auto, sono stati registrati dei cali di produzione molto elevati a inizio gennaio 2025

scritto da GabrieleM • 37 minuti fa

CONDIVIDI

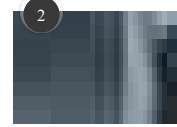


LE NOSTRE RECENSIONI



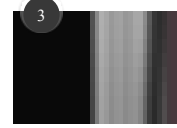
1
Recensione Huawei FreeBuds Pro 4: design, audio e microfoni di qualità

2 mesi fa



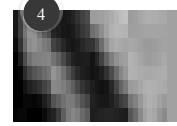
2
Recensione Honda CR-V Plug-In Hybrid: un SUV dalle ottime prestazioni e dai consumi ridotti

1 mese fa



3
Majority Moto Plus: il giradischi moderno da mettere in salotto, la nostra recensione

1 settimana fa



4
Recensione Hyundai Kona EV Exclusive Eco Pack – elettrica di qualità dalle ottime prestazioni

2 mesi fa



5
Lefant M320: potenza, tecnologia e convenienza in un robot aspirapolvere – Recensione

1 mese fa

A **gennaio 2025** c'è stato un calo significativo della produzione di autovetture in Italia a causa di varie situazioni economiche. I report che sono stati fatti dall'**ANFIA** hanno registrato un **calo del 63,4%** della **produzione di auto** rispetto allo stesso mese nel 2024. Infatti il calo complessivo è stato del **25,3% rispetto al 2024** con dei cambiamenti che hanno incrementato questo crollo. Sembra che l' Italia stia andando in una direzione di perdita per il mercato delle auto dato che si sta registrando una continua diminuzione del fatturato.

Questo problema potrebbe essere legato a **vari fattori** che hanno portato ad una possibile [diminuzione della produzione di autoveicoli](#). Il fatto era iniziato già a fine 2024 dato che si era registrato un calo notevole rispetto allo stesso periodo dell' anno prima. Il problema principale riguarderebbe tutte le aziende che **andrebbero in perdita** a causa dei mancati guadagni da parte delle vendite. Bisognerà per questo trovare una soluzione anche per non perdere la produzione di vari marchi italiani.

Auto, calo della produzione in Italia

Riguardo il rapporto presentato da [ANFIA](#) ci sarebbe stato un decremento della produzione di autoveicoli del **37%** e un aumento del **7%** della produzione di rimorchi e carrozzerie. Oltre questo però il quadro complessivo prevede comunque una diminuzione della produzione industriale nel 2025. Nel periodo **gennaio-novembre 2024** l' **export dell' Italia vale 16,4 miliardi di euro** mentre l' **import è di 33,7 miliardi**. Il paese principale di destinazione dell' export sono gli **Stati Uniti con il 19%** poi troviamo la **Germania con il 15,4%** e la **Francia con l' 11,3%**. In merito al fatturato nel settore automotive, è stato registrato un **calo del 14,3% a dicembre** e un calo del **14,7% nell' intero 2024**. In tutto questo [ANFIA](#) possiede ancora una certa insoddisfazione per il **Piano d' Azione** che l' UE ha predisposto in modo da sollevare l' intero settore automotive.

Quindi sarà necessario un intervento più grande per risolvere il problema e anche per dare la possibilità alle aziende di **continuare la loro produzione**.

AUTO CALO PRODUZIONE ITALIA



Rimani aggiornato seguendoci su Google News!

SEGUICI

CONDIVIDI



GABRIELEM

sono uno studente appassionato di elettronica e sempre alla ricerca di novità nel mondo della tecnologia.



Articolo precedenti

Huawei Pocket 3, il nuovo membro della serie Pura

prossimo articolo

Tesla, si schianta contro un muro ingannatore



AUDIOPRESS

AUDIOPRESS - AGENZIA DI STAMPA A RILEVANZA NAZIONALE

AUDIOPRESS - AGENZIA DI STAMPA A RILEVANZA NAZIONALE, DAL 1984

- HOME
- ABBONAMENTI
- CHI SIAMO
- CONTATTI
- LAVORA CON NOI
- PREMIUM
- SERVIZI

A Cuneo tutto pronto per il workshop "Filiera automotive: sorvegliata speciale"

24 Marzo 2025 admin piemonte 0



Affrontare le complessità del **settore automotive** e le sue ripercussioni sulla **filiera** è l'obiettivo dell'evento "**Filiera automotive: sorvegliata speciale**". **Confindustria Cuneo** e **Confartigianato Cuneo**, con il patrocinio della **Camera di Commercio di Cuneo**, propongono questo importante momento di approfondimento e confronto **lunedì 31 marzo**, alle 10, presso la Sala "Michele Ferrero" della Casa degli industriali cuneesi, in via Bersezio 9, a Cuneo.

ARTICOLI RECENTI

Bene i karateka della Shotokan Karate Cavallermaggiore ai Campionati Regionali 2025

A Cuneo tutto pronto per il workshop "Filiera automotive: sorvegliata speciale"

Riapertura della Bra-Ceva, l'AEC plaude all'iniziativa dei Comuni

Alba, presentato il corso di 1° livello "Il Metodo Joy of moving per l'avviamento alla pratica sportiva"

A Bra arriva il Luna Park: come cambia la viabilità

META

Accedi

Feed dei contenuti

Feed dei commenti

WordPress.org

TAG

- BIELLA
- CHIVASSO
- CIRCOSCRIZIONE
- CONSIGLIO REGIONALE
- CRONACA
- DE MURO
- DI MAIO
- ECONOMIA
- ESTERI
- ESTERO
- EUROPA
- FINANZA
- FINANZIERI
- GDF
- GIAVENO
- GUARDIA DI FINANZA
- ITALPRESS
- LEGALITÀ
- M5S
- MATTEO SALVINI
- MINISTERO
- MINISTERO DEGLI ESTERI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il settore automotive, fondamentale per l'economia cuneese e nazionale, affronta una fase di **grande complessità che impatta profondamente sull'intera filiera metalmeccanica**. L'incertezza è legata agli effetti delle **normative sul motore endotermico** e ai potenziali impatti dei **dazi internazionali**, con effetti negativi per molte imprese, comprese quelle della provincia di Cuneo, tradizionalmente meno esposte a tali criticità.

«Da qui – spiegano gli organizzatori – l'idea del workshop, che offre un'occasione di confronto e analisi, fornendo agli imprenditori gli strumenti necessari per reagire e difendere il valore delle proprie aziende. Durante l'evento, esperti, imprenditori e manager di primo piano, insieme ai rappresentanti delle istituzioni, discuteranno strategie e soluzioni pratiche per affrontare le tante sfide».

Giorgio Rolfo, **Presidente** della Sezione Meccanica di Confindustria Cuneo, e **Luca Crosetto**, Presidente di Confartigianato Cuneo, apriranno l'evento, introducendo i temi che saranno al centro del dibattito.

Guido Bolatto, Segretario Generale della Camera di Commercio di **Torino**, **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di **Anfia** e **Marco Rosatello**, Consigliere di Arproma, delinearanno il contesto del settore, analizzando le principali problematiche e discutendo le potenziali strategie di risposta.

Interverranno anche: **Andrea Bartolomeo**, Country Manager e Vice President di Mg Motor Italy; **Giorgio Maria Bergesio**, Vicepresidente della Commissione Industria del Senato; **Michele Crisci**, Presidente e AD di Volvo Car Italia e Presidente dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri; **Giovanni Crosetto**, Europarlamentare; **Giorgia Garola**, Presidente di Amma; **Patrizia Paglia**, Delegata di Confindustria Piemonte per l'Automotive; **Andrea Tronzano**, Assessore alle Attività Produttive della Regione Piemonte; **Oliver Zander**, Direttore di Gesamtmetall. L'appuntamento sarà moderato da **Andrea Bignami**, caporedattore di Sky Tg24.

Mariano Costamagna, Presidente di Confindustria Cuneo, concluderà i lavori. Durante l'evento verranno inoltre condivise le videointerviste realizzate presso le aziende **Carbonteam**, **Rma Meccanica** e **Vincenti Officine**.

Data l'alta partecipazione prevista e il numero limitato di posti, gli organizzatori raccomandano di **prenotare la propria presenza il prima possibile**. Le iscrizioni possono essere effettuate tramite il link <https://tinyurl.com/4vsnth6y>.

Questo articolo proviene da Cuneo24.



« PRECEDENTE

Riapertura della Bra-Ceva, l'AEC plaude all'iniziativa dei Comuni

SUCCESSIVO »

Bene i karateka della Shotokan Karate Cavallermaggiore ai Campionati Regionali 2025



AUDIOPRESS S.R.L.

P. IVA 05270430019 – C.C.I.A.A. Torino 697210 – Trib. Torino 3405/84

[Cookie Policy](#) – [Privacy Policy](#)

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare questo sito noi assumiamo che tu ne sia felice.

Ok Privacy policy

- MINISTERO ESTERI
- MINISTRO DEGLI ESTERI
- MINISTRO ESTERI MOVIMENTO 5 STELLE
- NOTIZIE PIEMONTE PARLAMENTO
- PIEMONTE PIEMONTE INFORMA
- POLITICA POLIZIA POLIZIA DI STATO
- PRESIDENTE
- PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA PS
- REGIONE PIEMONTE SALUTE
- SALVINI SPORT TOPNEWS
- TOP NEWS TORINO TROVALIBRI
- VIDEO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849