



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 18 al 24 marzo 2025**

*Torino, 27 marzo 2025*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
72/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/03/2025	<i>Qui, Regno Unito e Irlanda</i>	2
2	Interauto News	01/03/2025	<i>L'Auto al tavolo della inconcludenza</i>	9
87	Interauto News	01/03/2025	<i>Piano d'azione per l'auto, accanimento terapeutico. L'Unione europea tira dritto, l'obiettivo 2035 r</i>	10
40/43	Vado e Torno	01/03/2025	<i>FOTOGRAFIA DI UN ANNO DA DIMENTICARE</i>	11
	Ansa.it	18/03/2025	<i>Elkann in Parlamento fa il punto sul Piano Italia</i>	15
37	Corriere della Sera	18/03/2025	<i>Auto, pressing sulla Ue: si' alle ibride oltre il 2035 E Audi taglia 7.500 posti (R.Querze')</i>	19
	Autoaziendalimagazine.it	18/03/2025	<i>Automotive, 2,5 miliardi per la filiera</i>	20
	Autologia.net	18/03/2025	<i>EVENTI Auto, crisi e green deal: quando il motore europeo fa fumo</i>	21
	Corriere.it	18/03/2025	<i>Auto, pressing sulla Ue: ibride anche oltre il 2035. Audi taglia 7.500 posti, Byd verso un sito in G</i>	25
	Ifoglio.it	18/03/2025	<i>Byd punta sull'Europa: nuovi impianti in arrivo, ma l'Italia rischia di restare esclusa</i>	26
	Ilmattino.it	18/03/2025	<i>Stellantis, domani Elkann in Parlamento fa il punto sul Piano Italia</i>	27
	Inforicambi.it	18/03/2025	<i>Produzione auto italiana: avvio 2025 in profonda crisi</i>	29
	Motorionline.com	18/03/2025	<i>#FORUMAutoMotive 2025   Politica, sindacati e filiera uniti: No alla conversione militare, ma scelte</i>	32
	Quotidiano.net	18/03/2025	<i>#FORUMAutoMotive: crisi del settore auto italiano, riconversione militare, Green Deal. Sindacati e a</i>	36
	Ansa.it	19/03/2025	<i>Elkann in Parlamento: 'Senza Stellantis in Italia l'auto sarebbe scomparsa'</i>	41
19	Il Sole 24 Ore	19/03/2025	<i>La difesa europea e l'industria automotive, opportunita' e incognite (R.Gallo)</i>	45
21	La Stampa	19/03/2025	<i>Stellantis, piano Italia Elkann in Parlamento (C.Luise)</i>	47
25	Giornale di Brescia	19/03/2025	<i>Elkann in Parlamento, il "dopo Tavares" dovra' garantire fabbriche e occupazione</i>	48
	Automoto.it	19/03/2025	<i>Elkann in Parlamento per discutere il Piano Italia: cosa si aspetta il Governo, cosa si aspetta Stel</i>	50
	Avvenire.it	19/03/2025	<i>Audizione alla Camera del presidente John Elkann</i>	53
	Borsaitaliana.it	19/03/2025	<i>Auto, Anfia: nel 2024, cresce l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia (+0,5%)</i>	58
	Borsaitaliana.it	19/03/2025	<i>Leasing auto, Zirilli (Banca Ifis): segreto e' attenzione al cliente in tutte le fasi</i>	59
	Borsaitaliana.it	19/03/2025	<i>Stellantis: 2 aprile a Torino incontro con i fornitori europei</i>	61
	Borsaitaliana.it	19/03/2025	<i>Stellantis: Elkann, a tavolo auto presi impegni, li realizziamo puntualmente</i>	62
	Flottefinanzaweb.it	19/03/2025	<i>#FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive</i>	63

ga

RICAMBIO NEL MONDO



# Qui, REGNO UNITO E IRLANDA

Approfondiamo, grazie al contributo di ANFIA, l'andamento del mercato del settore automotive nel Regno Unito e in Irlanda

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

**S**ecundo l'aggiornamento di gennaio 2025 del Fondo Monetario Internazionale, l'economia globale mostra una crescita stabile, ma al di sotto della media storica. Per il 2025 e il 2026, il FMI prevede un'espansione del PIL mondiale del 3,3%, leggermente superiore alla stima precedente per il 2024 (3,2%), ma ancora inferiore alla media del periodo 2000-2019 (3,7%). Tuttavia, il contesto globale rimane incerto, con rischi divergenti tra le economie avanzate ed emergenti.

L'inflazione globale continua il suo percorso di discesa, con un calo atteso al 4,2% nel 2025 e al 3,5% nel 2026, sebbene la sua persistenza in alcuni settori, in particolare nei servizi, suggerisca che le banche centrali potrebbero mantenere tassi d'interesse elevati più a lungo del previsto. Il FMI sottolinea la necessità di politiche monetarie e fiscali bilanciate per garantire la stabilità economica e ridurre le incertezze legate alle tensioni geopolitiche e alle politiche commerciali.

Per l'Eurozona, il FMI prevede una crescita dell'1,0% nel 2025, in lieve miglioramento rispetto allo 0,8% stimato per il 2024, ma inferiore alle precedenti aspettative. Il rapporto evidenzia una ripresa moderata, trainata dall'aumento dei consumi e dal miglioramento delle condizioni finanziarie, grazie al progressivo allentamento della politica monetaria. Tuttavia, il settore manifatturiero rimane debole, influenzando soprattutto la Germania, la cui crescita per il 2025 è rivista al ribasso allo 0,3%. Per la Francia, la previsione scende allo 0,8%, mentre l'Italia dovrebbe crescere dello 0,7%.

Il Regno Unito mostra un andamento economico più solido, con una crescita attesa dell'1,6% nel 2025, in rialzo rispetto allo 0,9% del 2024. Questo ritmo di espansione supera quello delle principali economie dell'Eurozona, tra cui Germania, Francia e Italia. Tuttavia, Rachel Reeves, Ministro delle Finanze britannico, ha ribadito che, nonostante le prospettive positive, l'economia del Regno Unito deve affrontare sfide

RICAMBIO NEL MONDO

TABELLA 1

Indicatori principali	2021	2022	2023	2024(e)	2025(e)
PIL (miliardi di GBP)	2.176	2.271	2.274	2.285	2.320
PIL (prezzi costanti, variazione % annua)	8,7	4,3	0,1	0,9	1,6
PIL pro capite (GBP)	32.346	33.496	33.382	33.383	33.754
Inflazione (indice, prezzi medi al consumo)	111,6	121,7	130,6	133,8	136,5
Volumi import (variazione % annua)	5,8	9,2	-8,4	-0,1	-0,4
Volumi export (variazione % annua)	1,2	9,7	-8,0	-0,9	0,5
Tasso di disoccupazione (% della forza lavoro)	4,6	3,9	4,0	4,2	4,1

Fonte: FMI – World Economic Outlook Database, luglio 2024 (e) estimated

significative, eredità delle precedenti politiche economiche.

Secondo l'ultimo "Economic and Fiscal Outlook" pubblicato dall'Office for Budget Responsibility (OBR) nell'ottobre 2024, l'economia del Regno Unito ha mostrato segnali contrastanti. Da un lato, l'inflazione è diminuita più rapidamente del previsto, con il tasso che ha raggiunto il 2% a maggio 2024, centrando l'obiettivo della Bank of England. Dall'altro lato, la produzione economica è rimasta stagnante, e le prospettive a medio termine restano impegnative. Nel bilancio di ottobre 2024, il Cancelliere dello Scacchiere, Rachel Reeves, ha annunciato un aumento della spesa pubblica di 70 miliardi di sterline nei prossimi cinque anni, con due terzi destinati alla spesa corrente e un terzo agli investimenti in conto capitale. Metà di questo aumento sarà finanziato attraverso incrementi fiscali, tra cui un aumento dell'Insurance Nazionale per i datori di lavoro al 15% su salari superiori a 5.000 sterline a partire da aprile 2025. Queste misure porteranno la pressione fiscale al 38% del PIL, un livello record.

Nonostante un surplus di bilancio di 15,4 miliardi di sterline registrato a gennaio 2025, il governo rischia di superare le previsioni di indebitamento a causa di entrate fiscali inferiori alle attese e costi di servizio del debito più elevati. Il rapporto debito/PIL si attesta al 95,3%, un livello simile a quello degli anni '60.

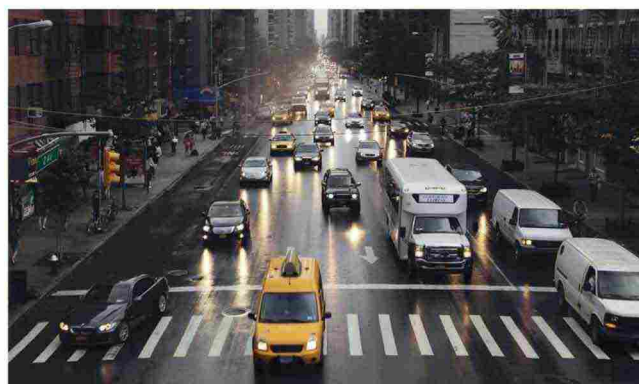
Inoltre, le previsioni dell'OBR sulla crescita della produttività sono state criticate per eccessivo ottimismo, con una diminuzione della produttività del lavoro del 2,4% nel terzo trimestre del 2024 rispetto all'anno precedente. Questa discrepanza potrebbe portare a un significativo divario nelle finanze pubbliche se le stime venissero riviste al ribasso.

In risposta a queste sfide, il governo ha delineato piani per allineare la spesa alle priorità nazionali, con ulteriori dettagli che saranno forniti

nel bilancio autunnale. Tuttavia, esperti economici avvertono che potrebbero essere necessari ulteriori aumenti fiscali o misure di austerità per rispettare le regole fiscali stabilite. (TABELLA 1) Secondo il FMI, l'economia del Regno Unito è prevista crescere dello 0,9% nel 2024 e dell'1,6% nel 2025, attribuendo questo miglioramento a un aumento degli investimenti, migliori finanze delle famiglie e ai tagli dei tassi d'interesse da parte della Bank of England.

Queste proiezioni indicano che il Regno Unito potrebbe superare altre principali economie europee nei prossimi anni. Tuttavia, persistono sfide, tra cui un'inflazione superiore al target del 2% e un rallentamento della crescita salariale, che potrebbero limitare la capacità della Bank of England di ridurre ulteriormente i tassi d'interesse. Gli ultimi dati diffusi dall'ONS segnalano che l'indice della produzione industriale ha registrato, nel mese di dicembre 2024, un incremento dello 0,5% su base mensile rispetto al -0,5% del mese precedente e al +0,2% atteso dagli analisti. Il dato tendenziale registra un calo dell'1,9% dopo il -2% di novembre e rispetto al -2,1% del consensus.

La produzione manifatturiera, su base mensile, registra una crescita dello 0,7% contro il +0% stimato dagli analisti e a fronte del -0,3% di no-



«NEL COMPLESSO, NEI PRIMI DUE TRIMESTRI DEL 2024 L'ECONOMIA BRITANNICA È CRESCIUTA, RISPETTIVAMENTE, DELLO 0,7% E DELLO 0,6%: DATI SUPERIORI ALLE PREVISIONI DELLA BOE, A QUELLI REGISTRATI DA EUROZONA, E CHE RAPPRESENTANO, SOPRATTUTTO, LA MAGGIORE CRESCITA ECONOMICA DAL 2021»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



GRAFICO 1



GRAFICO 3



vembre. La variazione annua registra un -1,4%, meglio del consensus (-1,9%), dopo il -1,1% precedente. Nell'intero 2024, si stima un calo dell'1,7%, con debolezza mostrata in tutti i settori. Il tasso di disoccupazione del Regno Unito, considerando le persone di età pari o superiore a 16 anni, è stimato al 4,4% nell'ultimo trimestre 2024. Si tratta di una cifra superiore alle stime di un anno fa e in aumento rispetto al trimestre precedente. (GRAFICO 1)

La produzione di autoveicoli nel Regno Unito Nel 2023 sono stati prodotti in Gran Bretagna oltre 1,025 milioni di autoveicoli, il 17% in più del 2022. Di questi, 950.117 sono autovetture. Da gennaio a dicembre 2024, invece, la produzione chiude a 905 mila unità, l'11,8% in meno

rispetto all'anno precedente, a fronte di un calo del 13,9% nella produzione di autovetture (poco meno di 780 mila unità) e di una crescita del 4% nella produzione di veicoli commerciali (circa 126 mila unità).

Il 77,4% delle autovetture prodotte nel Regno Unito viene esportato; i volumi esportati nel cumulo del 2024 registrano un calo pari al 15,5%. Da inizio anno, i motori prodotti sul territorio britannico sono 1.589.751, il 7,1% in meno rispetto al 2023; 1,059 milioni, il 61,9% della produzione totale, è destinato all'export. (GRAFICO 2)

**IL MERCATO DELLE AUTOVETTURE**

Il mercato dell'auto ha chiuso il 2023 con 1,9 milioni di unità, in crescita del 17,9% rispetto al dato del 2022, ma con volumi ancora nettamente inferiori rispetto a quelli del 2019.

(GRAFICO 3) Il mercato britannico ha registrato una crescita più contenuta nel 2024 (ultimo dato disponibile), con 1,953 milioni di unità immatricolate dall'inizio dell'anno e un incremento del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

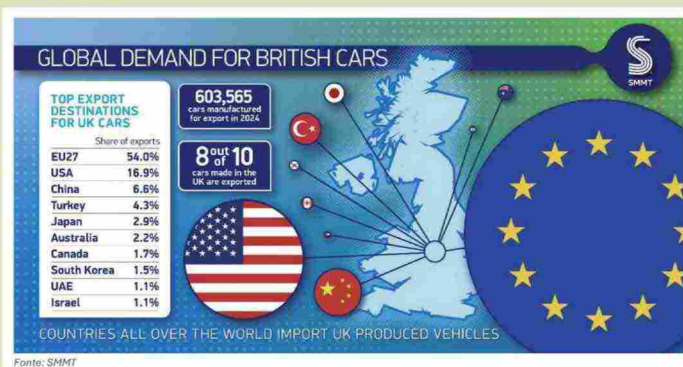
Nonostante il mercato sia positivo da due anni, a partire da febbraio 2024 il trend ha subito un forte rallentamento, con crescite tendenziali intorno all'1-2% mese su mese, condizionando così la crescita dell'anno che si è appena concluso. (TABELLA 2)

Nel mese di gennaio 2025 sono state immatricolate 139.345 nuove auto, in calo del 2,5% rispetto allo stesso mese del 2024.

Il trend negativo delle autovetture con motori a combustione interna persiste: le autovetture diesel calano del 7,7% nel mese e del 13,6% nel cumulo del 2024. Anche le auto a benzina calano nel mese (-15,3%), mentre hanno chiuso il 2024 a -4,4%.

Tutte le alimentazioni alternative registrano una crescita rispetto a gennaio 2024: le BEV +41,6%, le

GRAFICO 2



## RICAMBIO NEL MONDO

**TABELLA 2**

Alim.	gen 2025	gen 2024	Var %	MS gen 2025	MS gen 2024	2024	2023	Var %	MS 2024	MS 2023
<b>Diesel</b>	8.625	9.348	-7,7%	6,2%	6,5%	123.104	142.434	-13,6%	6,3%	7,5%
<b>Benzina</b>	70.075	82.753	-15,3%	50,3%	57,9%	1.019.128	1.066.211	-4,4%	52,2%	56,0%
<b>BEV</b>	29.634	20.935	41,6%	21,3%	14,7%	381.970	314.687	21,4%	19,6%	16,5%
<b>PHEV</b>	12.598	11.944	5,5%	9,0%	8,4%	167.178	141.311	18,3%	8,6%	7,4%
<b>HEV</b>	18.413	17.896	2,9%	13,2%	12,5%	261.398	238.411	9,6%	13,4%	12,5%
<b>Totale</b>	<b>139.345</b>	<b>142.876</b>	<b>-2,5%</b>			<b>1.952.778</b>	<b>1.903.054</b>	<b>2,6%</b>		

Fonte: SMMT

**TABELLA 3**

Modalità acquisto	gen 2025	gen 2024	Var %	MS gen 2025	MS gen 2024	2024	2023	Var %	MS 2024	MS 2023
<b>Privati</b>	49.976	50.245	-0,5%	35,9%	35,2%	746.276	817.673	-8,7%	38,2%	43,0%
<b>Flotte</b>	86.998	90.315	-3,7%	62,4%	63,2%	1.163.855	1.041.350	11,8%	59,6%	54,7%
<b>Business</b>	2.371	2.316	2,4%	1,7%	1,6%	42.647	44.041	-3,2%	2,2%	2,3%
<b>Totale</b>	<b>139.345</b>	<b>142.876</b>	<b>-2,5%</b>			<b>1.952.778</b>	<b>1.903.064</b>	<b>2,6%</b>		

Fonte: SMMT

**TABELLA 4**

Modalità acquisto	gen 2025	gen 2024	Var %	MS gen 2025	MS gen 2024	2024	2023	Var %	MS 2024	MS 2023
Volkswagen	13.565	11.460	18,4%	9,7%	8,0%	166.304	162.087	2,6%	8,5%	8,5%
Kia	10.813	10.207	5,9%	7,8%	7,1%	112.252	107.765	4,2%	5,7%	5,7%
BMW	9.265	10.795	-14,2%	6,6%	7,6%	125.265	111.734	12,1%	6,4%	5,9%
Peugeot	8.096	6.033	34,2%	5,8%	4,2%	68.905	62.401	10,4%	3,5%	3,3%
Nissan	7.129	8.639	-17,5%	5,1%	6,0%	100.446	89.460	12,3%	5,1%	4,7%
Vauxhall	7.084	8.327	-14,9%	5,1%	5,8%	78.895	100.417	-21,4%	4,0%	5,3%
Ford	6.636	9.696	-31,6%	4,8%	6,8%	109.955	144.072	-23,7%	5,6%	7,6%
Audi	6.433	8.832	-27,2%	4,6%	6,2%	122.431	137.485	-10,9%	6,3%	7,2%
Mercedes	6.361	5.495	15,8%	4,6%	3,8%	102.757	87.782	17,1%	5,3%	4,6%
Hyundai	6.332	6.191	2,3%	4,5%	4,3%	91.808	87.112	5,4%	4,7%	4,6%
MG	5.440	6.711	-18,9%	3,9%	4,7%	81.536	81.289	0,3%	4,2%	4,3%
Skoda	5.261	4.931	6,7%	3,8%	3,5%	78.601	70.024	12,2%	4,0%	3,7%
Land Rover	5.089	4.679	8,8%	3,7%	3,3%	61.290	53.388	14,8%	3,1%	2,8%
Toyota	4.660	6.111	-23,7%	3,3%	4,3%	101.444	109.864	-7,7%	5,2%	5,8%
Volvo	4.266	3.881	9,9%	3,1%	2,7%	66.408	50.184	32,3%	3,4%	2,6%
Renault	4.082	3.818	6,9%	2,9%	2,7%	57.967	42.545	36,2%	3,0%	2,2%
MINI	2.985	3.744	-20,3%	2,1%	2,6%	46.975	47.594	-1,3%	2,4%	2,5%
Mazda	2.768	1.965	40,9%	2,0%	1,4%	28.429	30.495	-6,8%	1,5%	1,6%
Dacia	2.309	2.087	10,6%	1,7%	1,5%	31.457	28.651	9,8%	1,6%	1,5%
Cupra	2.243	1.818	23,4%	1,6%	1,3%	30.398	25.658	18,5%	1,6%	1,3%
Altre	18.528	17.456	6,1%	13,3%	12,2%	289.255	273.047	5,9%	14,8%	14,3%
<b>Totale</b>	<b>139.345</b>	<b>142.876</b>	<b>-2,5%</b>			<b>1.952.778</b>	<b>1.903.054</b>	<b>2,6%</b>		

Fonte: SMMT

« NEL REGNO UNITO SONO PARTICOLARMENTE APPREZZATE LE AUTO TEDESCHE: IL PRIMO BRAND PER IMMATRICOLAZIONI DALL'INIZIO DELL'ANNO È VOLKSWAGEN, CHE, CON OLTRE 105 MILA UNITÀ VENDUTE, RAPPRESENTA L'8,5% DEL MERCATO »

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



PHEV +5,5% e le ibride mild e full +2,9%. Trend che si mantiene dal 2024, quando le tre alimentazioni mantenevano una variazione positiva, rispettivamente, +21,4%, + 18,3% e +9,6%. (TABELLA 3)

Nel 2024, la quota di vendite ai privati è stata del 38,2%, in calo dell'8,7% rispetto al 2023. Nel mese di gennaio i volumi rimangono sostanzialmente stabili, se confrontati con lo stesso mese del 2024 (-0,5%). Anche le immatricolazioni delle flotte risultano in calo nel mese di gennaio. Nel 2024, invece, con 1.163.855 unità immatricolate nel 2024, costituiscono il 60% del mercato e crescono dell'11,8%. Le autovetture aziendali, che costituiscono il restante 1,7% del mercato di gennaio, crescono del 2,4% nel mese, mentre nel cumulato del 2024 risultano in calo del 3,2%, con una market share del 2,2%. (TABELLA 4)

Nel Regno Unito sono particolarmente apprezzate le auto tedesche: il primo brand per imma-

tricolazioni del 2024 Volkswagen, che, con oltre 166 mila unità vendute, rappresenta l'8,5% del mercato (+2,6% sul 2023). Seconda BMW, che incrementa i propri volumi rispetto all'anno passato del 12,1% (oltre 125 mila autovetture immatricolate). Audi è il terzo brand del mercato, con 122 mila vetture vendute da gennaio, in calo però del 10,9% rispetto ai volumi dell'anno precedente.

Il 2025 si apre con Volkswagen in crescita del 18,4%, confermandosi leader del mercato con il 9,7% di quota. Audi esce dalla Top 3, lasciando il posto a Kia, che immatricula quasi 11 mila auto, in crescita del 5,9% e con market share del 7,8%. Chiude il podio BMW, in calo del 14,2%, a 9.265 unità e con una riduzione di quota di mercato di 1 punto percentuale (6,6% contro il 7,6% del gennaio 2024). (TABELLA 5)

La Ford Puma si conferma la vettura più amata nel 2024, seguita dalla Kia Sportage e dalla Nissan Qashqai. Nel mese di gennaio Puma perde il primato, a favore della Kia Sportage, seguita da Nissan Qashqai e da Vauxhall Corsa.

TABELLA 5

Brand/Modello	gen 25	Brand/Modello	2024
Kia Sportage	3.476	Ford Puma	48.340
Nissan Qashqai	3.421	Kia Sportage	47.163
Vauxhall Corsa	3.379	Nissan Qashqai	42.418
Volkswagen Golf	2.614	Nissan Juke	34.454
Peugeot 3008	2.567	Tesla Model Y	32.862
Peugeot 2008	2.478	Volkswagen Golf	32.370
Ford Puma	2.332	Hyundai Tucson	32.174
Nissan Juke	2.320	MG HS	30.207
MG HS	2.148	Volvo XC40	30.202
MG ZS	2.170	Volkswagen Polo	28.981

Fonte: SMMT

### IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI

Nel 2023 sono stati immatricolati 341.455 veicoli commerciali leggeri, con una crescita pari al 21% rispetto al 2022.

Secondo gli ultimi dati diffusi dalla Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT), il mercato dei nuovi veicoli commerciali leggeri ha registrato, nel 2024, quasi 352 mila immatricolazioni, il 3% in più rispetto al 2023. Il nuovo anno si è aperto invece con un calo a doppia cifra: -20,5%, con 19.050 unità immatricolate.

(TABELLA 6)

Nel 2024, crescono tutti i Van. Nel dettaglio, quelli sotto le 2 tonnellate del 44,5%, quelli tra le 2 e le 2,5 tonnellate (+12,3%), quelli tra le 2,5

TABELLA 6

Segmento	gen 2025	gen 2024	Var %	MS	MS	2024	2023	Var %	MS	MS
				gen 2025	gen 2024				2024	2023
Pickups	2.807	3.002	-6,5%	14,7%	12,5%	37.582	41.003	-8,3%	10,7%	12,0%
4x4	531	729	-27,2%	2,8%	3,0%	7.282	8.063	-9,7%	2,1%	2,4%
Van ≤2,0 t	668	352	89,8%	3,5%	1,5%	8.606	5.955	44,5%	2,4%	1,7%
Van >2,0 - 2,5 t	3.507	5.040	-30,4%	18,4%	21,0%	65.148	57.992	12,3%	18,5%	17,0%
Van >2,5 - 3,5 t	11.537	14.839	-22,3%	60,6%	61,9%	233.216	228.442	2,1%	66,3%	66,9%
Tot. Van ≤ 3,5 t	19.050	23.962	-20,5%			351.834	341.455	3,0%	37,9%	38,7%
>3,5 - 6 t	610	521	17,1%			9.259	5.800	59,6%		

Fonte: SMMT

RICAMBIO NEL MONDO

e le 3,5 tonnellate (+2,1%). In flessione i Pickup (-8,3%) e i 4x4 (-9,7%).

Nel gennaio 2025, risultano in calo tutti i segmenti ad eccezione dei Van più leggeri, che crescono del 90%. I veicoli tra le 3,5 e le 6 tonnellate mostrano una variazione positiva sia nel 2024 (+59,6%) che nel primo mese del nuovo anno (+17,1%). (TABELLA 7)

Nell'analisi per alimentazione, il diesel detiene nel 2024 il 91,1% del mercato, mentre nel primo mese del 2025 cala all'87,1%.

I veicoli elettrici chiudono il 2024 con volumi

sostanzialmente stabili, mentre crescono del 13% a gennaio. Le altre alimentazioni, ibride e benzina, che avevano chiuso il 2024 a +26,2%, raddoppiano i volumi su quelli di gennaio 2024, con una quota di mercato che passa dal 2,3% al 5,8% nel primo mese di quest'anno.

(TABELLA 8)

Il modello più venduto sia nel primo mese di quest'anno che nel cumulato del 2024 è il Ford Transit, nella versione Custom, rispettivamente con 2.728 e con 47mila unità immatricolate.

(TABELLA 9)

« LE AUTO A BENZINA CONTINUANO A GUIDARE IL MERCATO DEL NUOVO CON UNA QUOTA DI MERCATO DEL 31,4%, SEGUITE DALLE DIESEL CON IL 23,1%, DALLE IBRIDE COL 20,9%, DALLE ELETTRICHE COL 13,5% E, INFINE, DALLE PLUG-IN COL 9,6% »

TABELLA 7

Alimentazione	gen 2025	gen 2024	Var %	MS		2024	2023	Var %	MS	
				gen 2025	gen 2024				2024	2023
Diesel	16.599	22.218	-25,3%	87,1%	92,7%	320.559	312.669	2,5%	91,1%	91,6%
BEV	1.340	1.186	13,0%	7,0%	4,9%	20.509	20.253	1,3%	5,8%	5,9%
Altre alimentaz.	1.111	558	99,1%	5,8%	2,3%	10.766	8.533	26,2%	3,1%	2,5%
<b>Totale</b>	<b>19.050</b>	<b>23.962</b>	<b>-20,5%</b>			<b>351.834</b>	<b>341.455</b>	<b>3,0%</b>		

Fonte: SMMT

TABELLA 8

Marca	gen 2025	gen 2024	Var %	MS		2024	2023	Var %	MS	
				gen 2025	gen 2024				2024	2023
FORD	7.082	6.842	3,5%	37,2%	28,6%	112.702	103.026	9,4%	32,0%	30,2%
VOLKSWAGEN	1.808	2.911	-37,9%	9,5%	12,1%	37.463	34.707	7,9%	10,6%	10,2%
VAUXHALL	1.587	2.400	-33,9%	8,3%	10,0%	36.314	34.587	5,0%	10,3%	10,1%
PEUGEOT	1.353	1.494	-9,4%	7,1%	6,2%	26.230	25.516	2,8%	7,5%	7,5%
RENAULT	1.334	1.703	-21,7%	7,0%	7,1%	31.243	31.193	0,2%	8,9%	9,1%
TOYOTA	1.231	1.905	-35,4%	6,5%	8,0%	14.932	19.315	-22,7%	4,2%	5,7%
CITROEN	1.150	2.005	-42,6%	6,0%	8,4%	22.341	27.268	-18,1%	6,3%	8,0%
MERCEDES	1.025	1.560	-34,3%	5,4%	6,5%	24.487	20.807	17,7%	7,0%	6,1%
NISSAN	488	429	13,8%	2,6%	1,8%	7.152	7.171	-0,3%	2,0%	2,1%
LANDROVER	484	560	-13,6%	2,5%	2,3%	5.909	5.515	7,1%	1,7%	1,6%
MAXUS	365	464	-21,3%	1,9%	1,9%	6.546	6.151	6,4%	1,9%	1,8%
FIAT	283	613	-53,8%	1,5%	2,6%	5.956	5.979	-0,4%	1,7%	1,8%
MAN	279	138	102,2%	1,5%	0,6%	2.628	2.953	-11,0%	0,7%	0,9%
IVECO	264	452	-41,6%	1,4%	1,9%	6.434	4.763	35,1%	1,8%	1,4%
KGM	130	63	106,3%	0,7%	0,3%	1.689	0		0,5%	0,0%
ISUZU	126	225	-44,0%	0,7%	0,9%	7.833	8.397	-6,7%	2,2%	2,5%
INEOS	47	1	4600,0%	0,2%	0,0%	341	842	-59,5%	0,1%	0,2%
Altre	14	197	-92,9%	0,1%	0,8%	1.634	3.265	-50,0%	0,5%	1,0%
<b>Totale</b>	<b>19.050</b>	<b>23.962</b>	<b>-20,5%</b>			<b>351.834</b>	<b>341.455</b>	<b>3,0%</b>		

Fonte: SMMT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TABELLA 9

Brand/Modello	gen 25	Brand/Modello	2024
Ford Transit Custom	2.728	Ford Transit Custom	46.967
Ford Ranger	1.805	Ford Transit	31.322
Ford Transit	1.735	Ford Ranger	19.695
Vauxhall Vivaro	770	Mercedes Sprinter	18.753
Mercedes Sprinter	712	Vauxhall Vivaro	18.581
Peugeot Partner	686	Volkswagen Transporter	15.425
Citroen Berlingo	650	Renault Trafic	14.857
Vauxhall Combo	630	Peugeot Partner	12.828
Renault Trafic	518	Vauxhall Combo	12.584
Ford Transit Courier	511	Citroen Berlingo	12.229

Fonte: SMMT

### IL MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI IN IRLANDA

Secondo gli ultimi dati diffusi da SIMI (Society of the Irish Motor Industry), nel 2023 sono stati immatricolate in Irlanda 122.400 autovetture, il 16,1% in più rispetto al 2022. In controtendenza, il 2024 chiude a -1%. Le immatricolazioni hanno mantenuto il trend positivo nel primo bimestre (rispettivamente +14,9% e +25,2% rispetto ai corrispondenti mese del 2023), ma a partire da marzo hanno registrato cali sostanziali, con un picco negativo a giugno, quando il mercato ha registrato un -50% su base tendenziale. Il mercato è tornato positivo nell'ultimo trimestre, anche se le crescite a doppia cifra di novembre e dicembre non sono bastate al mercato irlandese per recuperare terreno.

Dall'analisi per alimentazione si registra un lieve calo nelle immatricolazioni delle auto a benzina (-0,4%), con volumi di poco inferiori a quelli del 2023. Nonostante ciò, le auto a

benzina continuano a guidare il mercato del nuovo con una quota di mercato pari al 30,3%, seguite dalle diesel con il 22,8% (ma con una crescita dell'1,4% rispetto al 2023), dalle ibride benzina col 20,9%, dalle elettriche col 14,4% (anche questa alimentazione risulta in calo, registrando un -23,6% sul 2023) e, infine, dalle plug-in che costituiscono il 10% del mercato.

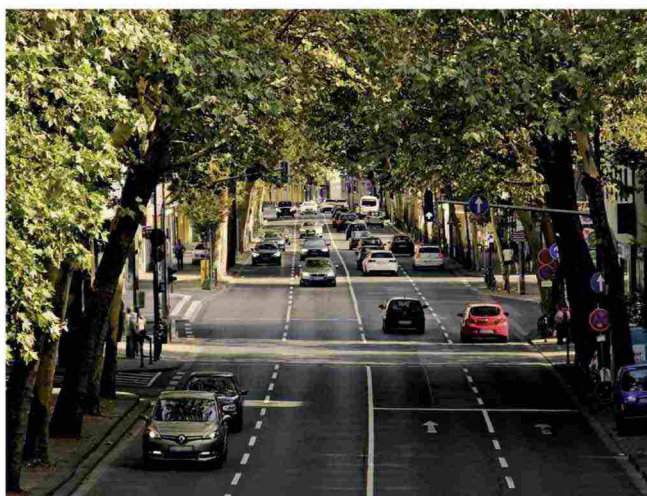
Gli incentivi governativi sono stati fondamentali per la transizione ai veicoli elettrici, ma devono essere prorogati e migliorati. SIMI esorta dunque il Governo ad estendere l'incentivo Benefit-In-Kind<sup>1</sup> (BIK) per aiutare la transizione delle flotte aziendali e sostenere lo sviluppo di un mercato di veicoli elettrici usati. Chiede inoltre di aumentare le sovvenzioni SEAI<sup>2</sup> ai livelli del 2022 fino alla ripresa del mercato dei veicoli elettrici e di accelerare la realizzazione di un'infrastruttura di ricarica nazionale adeguata allo scopo. Il marchio più venduto del comparto autovetture è Toyota, con una quota di mercato del 14,5%, in crescita del 6% rispetto al 2023, seguito da Volkswagen (11,2% di quota, -2,7%) e da Skoda (10,1% di quota e +19,7%).

Le immatricolazioni di nuovi veicoli commerciali leggeri (LCV) nel 2024 hanno registrato un aumento del 6,7% (30.782) rispetto al 2023 (28.854), mentre le immatricolazioni di veicoli commerciali pesanti (HCV) hanno registrato un aumento del 14,9% (3.441) rispetto al 2023 (2.994).

Il 95,2% del mercato dei commerciali leggeri ha un motore diesel, con volumi che risultano in crescita del 6,5%. In calo invece i veicoli elettrici a batteria che registrano un decremento dell'1,1%, mentre crescono gli LCV a benzina (+13,2%).

Il comparto dei veicoli pesanti ha registrato un trend positivo per tutto l'anno, ma a partire dal mese di agosto è entrato in sofferenza, registrando un crollo del 38,6% in agosto ed un importante -69,5% a dicembre.

Il 22% del mercato è appannaggio del marchio Scania, che presenta volumi in crescita del 5,7%, seguono Volvo Trucks e DAF, rispettivamente con una quota di mercato del 21% e del 14,1%.



<sup>1</sup> Fringe benefits.

<sup>2</sup> Sustainable Energy Authority of Ireland. Sovvenzioni destinati ai privati per l'efficiamento e ammodernamento energetico delle abitazioni.

**N**on paper, anche noto come *Naide-mémoire*, è un documento che viene fatto circolare in maniera ufficiosa a scopo esplorativo, per tastare il terreno su potenziali accordi senza che chi lo presenta debba pronunciarsi ufficialmente sulle questioni in discussione.

Per l'Auto, dunque, in Italia il Governo tasta, si informa, mette in cantiere il processo di riforma delle politiche europee. Proprio come se fossimo in procinto di dare un nuovo corso al piano operativo che guiderà l'intero comparto negli anni a venire. Salvo scoprire che l'Auto si barcamena da un pezzo nella transizione più complessa di sempre. E non è una questione di punti di vista, si parla soprattutto di tempo.

Il tavolo automotive del 14 marzo, dopo due rinvii, è stato presieduto dal ministro del Made in Italy, Adolfo Urso. Hanno partecipato le Regioni, le imprese, le organizzazioni di settore e i sindacati.

In apertura, Urso ha trovato parole di elogio per sé e per il Governo, sostenendo quando fondamentale sia stato il supporto del settore in sede europea portando l'Ue al rinvio delle sanzioni del '25 e all'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri.

Poi il mantra: "Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili, dai biocarburanti all'idrogeno", ha sottolineato Urso. Su questo punto il dubbio è lo stesso di sempre: perché se i biocarburanti e l'idrogeno rappresentano davvero un'alternativa non li usiamo da subito? Perché non si principia a coltivare il ricino nel nostro Paese? Perché non si certifica che il

**IL PUNTO**

**L'Auto  
al tavolo  
della  
inconcludenza**

biocarburante è a emissioni zero? Dove sono gli impianti per produrre e distribuire idrogeno? Ma Urso ha poi sottolineato l'importanza di garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe. Strategia chiara ai più, ormai. Resta il fatto che in termini pratici, la fabbrica a Berlino è di Tesla, quella di Northvolt è in bancarotta, in Ungheria c'è Catl, in Polonia LG, Acc (13+13 GWh in Francia) ha sospeso il progetto italiano in attesa di una nuova tecnologia da adottare. Poi c'è Faam: per Taverola 2 (dove si mira a raggiungere gli 8 GWh di capacità produttiva) sono stati erogati 506 milioni a novembre 2024, ieri mattina.

Di seguito sono state illustrate le risorse messe in campo a supporto della filiera e quel che si prevede per interventi mirati sulla domanda.

Poi il colpo di alleggerimento, Urso ha confermato che l'Eco-bonus non sarà rinnovato: "Abbiamo chiesto all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato, invece, a livello continentale". Quindi prima o poi qualcuno si metterà in attesa di incentivi europei a quanto pare.

Al tavolo c'erano anche le organizzazioni di settore. Cercando di cogliere i punti salienti degli interventi, procediamo in ordine alfabetico.

Il Presidente di Aniasa, Alberto Viano, ha sottolineato come "il piano di rilancio dell'industria dell'auto evidenzia il ruolo chiave giocato dalle flotte a livello europeo, sollecitando l'Italia a un riequilibrio della fiscalità dell'auto aziendale. Ma la modifica al regime delle auto aziendali in fringe benefit va nella direzione opposta".

Anfia ha ribadito la sintonia con il Mimit sulle azioni da proseguire in Europa. Mitigazione delle sanzioni e revisione delle regolamentazioni per veicoli leggeri e pesanti in ottica di neutralità tecnologica, temi prioritari del lavoro dei prossimi mesi...

Per Massimo Artusi, Presidente di Federauto: "Rendere anche i carburanti rinnovabili (in primis, biofuels, Hvo e biometano) vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti".

Per Andrea Cardinali, Direttore generale di Unrae, quello europeo (di cui riportiamo ampio commento a pagina 6) "sembra più un piano d'attesa che un piano d'azione", in quanto privo della chiarezza necessaria per le Case auto. Cardinali, parlando della transizione energetica, oltre a ricordare l'elevato costo dell'energia e la mancanza di incentivi, ha ribadito che "Le flotte aziendali, da sole, possono rilanciare la transizione energetica nel nostro Paese", sottolineando l'urgenza di misure concrete a sostegno.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

ANALISI

# Piano d'azione per l'auto, accanimento terapeutico L'Unione europea tira dritto, l'obiettivo 2035 resta

di Gian Primo Quagliano

La più suggestiva definizione del "Piano di azione per l'auto" della Ue presentato il 5 marzo l'ha data Massimo Artusi, presidente di Federauto. Artusi ha detto che si tratta di un atto di accanimento terapeutico. L'auto elettrica non è ancora un malato terminale, ma è chiaro ormai a tutti che viene acquistata poco e soltanto in presenza di incentivi generosi. L'Unione europea, unica al mondo, ha fatto la scelta di consentire dal 2035 di immatricolare soltanto auto elettriche. Dopo anni di incentivi, agevolazioni e divieti di tutti i tipi la quota di auto elettriche nell'Unione europea rimane comunque modesta. Come è noto, nel 2024 nella Ue questa quota è stata del 15,4% e non è certo alta. E se poi calcoliamo la quota delle elettriche non sulle vendite ma sul parco circolante la percentuale scende drasticamente.

Il lavoro da fare per avere un parco di auto integralmente elettrico è dunque ancora molto, anche perché dal 2035, *rebus sic stantibus*, non si potranno più immatricolare auto non elettriche, ma potranno ancora circolare le auto a combustione interna immatricolate prima del 2035. E dunque si può ritenere che per arrivare ad avere un parco circolante completamente elettrico occorrerà attendere fino agli anni '50 del secolo e a questo punto il risultato raggiunto sarà quello di avere abbattuto il 3,3% delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle automobili circolanti nel mondo. Non è certo molto dato lo sforzo immane necessario. D'altra parte, il voto dei partiti ambientalisti è essenziale per raggiungere le maggioranze necessarie per governare l'Unione europea e ovviamente chi la vuole governare non può non tenerne conto, ma non dovrebbe però neppure farsi dettare completamente la linea dai campioni dell'ambientalismo ideologico. Ma tant'è.

Nel momento in cui scriviamo questa nota dobbiamo comunque registrare che il "Piano di azione per l'auto" di Ursula von der Leyen forse piace all'ambientalismo ideologico, ma ha ampiamente scontentato il mondo dell'auto. Una carota è stata data in pasto all'industria ed è la rimodulazione delle famigerate multe ai costruttori, ma a fronte di questa carota si continua a usare il bastone per tutto il resto o quasi. L'obiettivo del 2035, cioè la cessazione delle vendite di auto non elettriche, viene ribadito e non ci sono garanzie per l'accoglimento della cosiddetta neutralità tecnologica, cioè la possibilità di utilizzare dopo il 2035 altre soluzioni a emissioni zero possibili, ad esempio, con l'impiego di carburanti sintetici o biologici.

Sulla questione, Ursula von der Leyen ha dichiarato: "Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". L'Anfia ritiene che alcune linee guida per la neutralità tecnologica siano effettivamente presenti nel documento di 19 pagine emesso il 5 marzo, ma sottolinea che "mancano indicazioni e date certe e mancano di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica". Per chi non lo sapesse, diciamo che la neutralità tecnologica rispetta un principio che è alla base dei regimi democratici e cioè il principio che alla politica compete la scelta degli obiettivi da raggiungere, mentre le scelte su come raggiungere gli obiettivi competono alla società cioè alle industrie, ai cittadini, alla società civile in genere. Se la politica sceglie sia gli obiettivi sia il modo per raggiungerli, compie una prevaricazione. È quella di cui si sta rendendo responsabile l'Unione europea imponendo l'auto elettrica, mentre poteva legittimamente imporre soltanto l'impiego di auto a emissioni zero di CO<sub>2</sub>.

## GLI INDICI ITALIANI

	Base	Periodo	Indice	Diff. %*
Produzione industriale (dati grezzi)	2021	gennaio	90,4	-3,6
Produzione industriale (corretta per i giorni lavorativi)	2021	gennaio	90,1	-0,6
Fatturato nell'industria (valori corretti per effetti di calendario)	2021	dicembre	110,2	-7,2
Fatturato dei servizi (valori corretti per effetti di calendario)	2021	dicembre	122,6	1,9
Valore delle vendite del commercio fisso al dettaglio (dati grezzi)	2021	gennaio	100,7	0,9
Prezzi alla produzione dell'industria (base 2021=100)	2021	gennaio	126,9	4,4
Prezzi al consumo - Indice generale (base 2015=100)	2015	febbraio	122,2	1,7
Retribuzioni contrattuali orarie	2015	dicembre	108,2	-0,6
Occupati (in migliaia)	-	gennaio	24.222	2,2
Disoccupati (in migliaia)	-	gennaio	1.621	-10,7
Tasso di disoccupazione	-	gennaio	6,3	-0,88

Nota: \* La differenza si riferisce allo stesso periodo annuo precedente; § punti percentuali. Fonte: ISTAT

## LA SITUAZIONE IN SINTESI (AUTOVETTURE)

Produzione	2024	2023	Diff. %
Gennaio - Dicembre	309.758	541.953	-42,84
Immatricolazioni	2025	2024	Diff. %
Gennaio - Febbraio	271.638	289.179	-6,07

## PREVISIONI DI ACQUISTO DI UN'AUTO NEI PROSSIMI DODICI MESI\*

Mese	2021	2022	2023	2024	2025
Gennaio	12,4	16,5	9,3	11,0	11,4
Aprile	13,1	10,9	9,0	11,5	
Luglio	16,9	11,5	11,5	10,3	
Ottobre	16,4	9,4	12,1	10,1	

Fonte: ISTAT

Note: \* percentuale sul totale degli intervistati

## CLIMA DI FIDUCIA DEI CONSUMATORI (INDICI CON BASE 2021 = 100)

Mese	2022	2023	2024	2025
Gennaio	102,5	90,5	96,4	98,2
Febbraio	100,9	93,3	97,0	98,8
Marzo	90,4	94,4	96,5	
Aprile	89,8	94,7	95,2	
Maggio	92,2	94,3	96,4	
Giugno	88,2	97,5	98,3	
Luglio	85,1	95,7	98,9	
Agosto	88,3	95,6	96,1	
Settembre	85,1	94,6	98,3	
Ottobre	80,9	91,1	97,4	
Novembre	88,0	93,0	96,6	
Dicembre	92,0	95,8	96,3	

Fonte: ISTAT

## CLIMA DI FIDUCIA CSP SUL MERCATO

Mese	2021	2022	2023	2024	2025
Gennaio	37,10	18,10	39,70	45,60	35,30
Febbraio	42,60	19,00	35,50	41,10	26,90
Marzo	39,90	15,00	37,10	38,80	
Aprile	37,00	15,70	30,50	33,50	
Maggio	30,80	23,30	31,30	36,70	
Giugno	24,90	18,30	30,50	36,90	
Luglio	25,50	16,70	29,20	32,10	
Agosto	23,80	16,80	33,00	27,90	
Settembre	16,40	22,00	36,70	31,70	
Ottobre	14,00	15,30	35,70	29,80	
Novembre	15,80	28,10	39,10	25,70	
Dicembre	17,40	32,50	37,60	29,80	

L'indicatore sintetizza le risposte alle domande più importanti poste dal C.S.P. nelle sue indagini congiunturali sull'auto e misura la fiducia degli operatori sulla situazione e sulle prospettive del mercato, espressa in percentuale rispetto alla massima fiducia possibile.

Fonte: Centro Studi Promotor

Mercato trainati 2024

# FOTOGRAFIA DI UN ANNO DA DIMENTICARE

Se camion e furgoni hanno sostanzialmente tenuto nel 2024, lo stesso non si può dire dei trainati, in calo di oltre il 13 per cento. Urgono investimenti nel settore e il supporto delle istituzioni. Ecco i dati [Anfia](#) nel dettaglio

**Q**uello che si è da poco concluso è stato davvero un 'annus horribilis' per i veicoli trainati in Italia, con una flessione nelle immatricolazioni che rischia, se non ci sarà un'inversione di tendenza, di fare danni al settore. Gli addetti ai lavori sperano che lo spiraglio (più 5,5 per cento) visto a dicembre su base annuale sia l'inizio di un trend positivo, ma non è detto che sia così, anzi.

«Numeri alla mano, è evidente che il 2024 sia stato un anno negativo per il mercato dei trainati, un mercato che, solo due anni prima, aveva sfiorato le 17 mila unità. Date queste premesse, crediamo che il trend di flessione del mercato non si arresterà nel 2025 senza interventi mirati da parte del Governo», ha detto Michele Mastagni, coordinatore del gruppo Rimorchi, semirimorchi e allestimenti di Unrae, commentando i dati relativi alle immatricolazioni del 2024.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

41

## MERCATO ITALIA 2024 SOPRA 16 TON PER ALLESTIMENTO

	Immatricolazioni 2024	Immatricolazioni 2023	Trend % 2024/2023	Quota % mercato 2024	Quota % mercato 2023
Centinati	3.049	4.391	-30,6	22,7	28,3
Isotermici	2.104	2.406	-12,6	15,6	15,5
Ribaltabili	1.886	1.470	28,3	14	9,5
Furgoni	1.331	1.501	-11,3	9,9	9,7
Portacontainer	1.237	1.995	-36,7	9,2	12,6
Vari allestimenti	867	485	78,8	6,4	3,1
Cisterne	654	575	13,7	4,9	3,7
Pianali	606	826	-26,6	4,5	5,3
Cassoni	533	557	-4,3	4	3,6
Eccezionali	442	361	22,4	3,3	2,3
Altri	745	947	-27,1	5,5	6,4
<b>Totale</b>	<b>13.454</b>	<b>15.514</b>	<b>-13,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fonte: Anfia

## MERCATO ITALIA 2024 SOPRA 16 TON PER AREE GEOGRAFICHE

	Immatricolazioni 2024	Immatricolazioni 2023	Trend % 2024/2023	Quota % mercato 2024	Quota % mercato 2023
Nord-ovest	3.346	4.225	-20,8	24,9	27,2
Nord-est	3.266	4.704	-22,8	27	30,3
Centro	1.991	2.151	-7,4	14,8	13,9
Sud e isole	4.477	4.434	1	33,3	28,6
<b>Totale</b>	<b>13.454</b>	<b>15.514</b>	<b>-13,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fonte: Anfia

Dati che parlano di un calo superiore al 13 per cento nel 2024 rispetto all'anno precedente. In soldoni, Anfia certifica che nell'intero anno sono stati emessi 13.513 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi, 13.454 se si considerano solo i veicoli con massa totale superiore alle 16 ton, che costituiscono evidentemente la stragrande maggioranza del totale.

Un bel passo indietro rispetto al 2023, quando (sempre nel segmento over 16 ton) le immatricolazioni avevano di poco superato

quota 15.500. Il trend al ribasso è stato una costante praticamente per tutto l'anno, ad eccezione, come detto, del mese di dicembre, e ha interessato principalmente i semirimorchi che pesano per oltre il 90 per cento sul totale dei veicoli trainati.

### I perché di un anno complicato

Un osservatore attento e interessato come Mastagni cerca di risalire alle cause di questa flessione. «Il nostro settore è strettamente legato all'economia produttiva, che

attualmente sta subendo un forte rallentamento. A ciò si aggiungono le incertezze economiche e geopolitiche, che spingono le aziende a mantenere un approccio prudente negli investimenti. Infine, non vanno dimenticate le difficoltà che le imprese riscontrano nell'accesso al credito». Ce n'è per tutti i gusti, insomma, e si guarda al possibile supporto del Governo: «È essenziale attivare una politica di incentivi strutturata e programmata, con dotazione di almeno 70 milioni di euro nei prossimi

quattro anni, per supportare fattivamente le imprese nel rinnovo del parco».

Gli fa eco Massimo Menici, presidente della sezione Rimorchi Anfia: «Continueremo a impegnarci per sostenere gli investimenti in innovazione e sostenibilità, favorendo il rinnovo del parco circolante attraverso incentivi mirati alla sostituzione dei veicoli più obsoleti. Ci auguriamo che il Governo intervenga, come annunciato, definendo nel prossimo provvedimento utile un fondo strutturale per

## MERCATO ITALIA 2024 SOPRA 16 TON PER MARCA

	Immatricolazioni 2024	Immatricolazioni 2023	Trend % 2024/2023	Quota % mercato 2024	Quota % mercato 2023
Schmitz Cargobull	1.821	2.430	-25,1	13,5	15,7
Kögel	1.545	1.643	-6	11,5	10,6
Menci	1.435	1.328	8,1	10,7	8,6
Tecnokar	1.070	1.001	6,9	8	6,5
Krone	888	1.278	-30,5	6,6	8,2
Viberti Rimorchi	797	1.038	-23,2	5,9	6,7
Lecitrailer	747	940	-20,5	5,6	6,1
Lamberet	524	608	-13,8	3,9	3,9
Omar	264	276	-4,3	2	1,8
C.C.F.C.	228	125	82,4	1,7	0,8
Bertoia	221	174	27	1,6	1,1
Fruehauf	213	153	39,2	1,6	1
Altri	3.701	4.520	-18	31,2	29
<b>Totale</b>	<b>13.454</b>	<b>15.514</b>	<b>-13,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fonte: Anfia

### PREVALGONO I SEGNI 'MENO'

Le elaborazioni effettuate da Anfia ci restituiscono una fotografia puntuale. Sopra, il virtuale podio dei costruttori non cambia rispetto al 2023, con Schmitz, Kögel e Menci. Sotto, i dati ufficiali mostrano come il segmento dei rimorchi pesanti abbia sostanzialmente tenuto nel 2024.

## MERCATO ITALIA 2024 SOPRA 16 TON PER TIPO DI VEICOLO

	Immatricolazioni 2024	Immatricolazioni 2023	Trend % 2024/2023	Quota % mercato 2024	Quota % mercato 2023
Semirimorchi	12.128	14.193	-14,5	90,1	91,5
Rimorchi pesanti	1.326	1.321	0,4	9,9	8,5
<b>Totale</b>	<b>13.454</b>	<b>15.514</b>	<b>-13,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Fonte: Anfia

l'autotrasporto».

Uno sguardo più attento alla top-10 dei costruttori attivi in Italia mostra il calo significativo di due colossi esteri come Schmitz Cargo-

bull e Krone, con Schmitz che mantiene il primo posto su Kögel, mentre Krone si vede scavalcata da Tecnokar al quarto posto. Bene anche Menci, che guadagna due

punti di quota di mercato oltre a far segnare luce verde in termini assoluti. Prendendo in considerazione i soli rimorchi pesanti, invece, primeggia Omar davanti alla stessa Menci.

### Soffrono più gli esteri degli italiani

Il dato sulla provenienza dei veicoli indica che i marchi esteri hanno sofferto di più rispetto a quelli nazionali, con un calo del 21 per cento rispetto all'1,4 per cento degli autoctoni. In tema di allestimenti, si conferma

ben salda la leadership dei centinati, nonostante il calo di oltre il 30 per cento in rapporto al 2023. Calano anche gli isotermitici e, di oltre il 36 per cento, i portacontainer, che perdono posizioni in favore dei ribaltabili, ulteriore conferma del buono stato di salute del comparto construction, evidenziato anche nella nostra analisi dei truck. In aumento rispetto al 2023 anche altri due segmenti di mercato come le cisterne (più 13,7 per cento) e gli eccezionali (22,7 per cento).

Fabrizio Dalle Nogare

*Il trend di flessione del mercato non si arresterà nel 2025 senza interventi mirati da parte del Governo.*

Michele Mastagni, coordinatore del gruppo Rimorchi, semirimorchi e allestimenti, Unrae

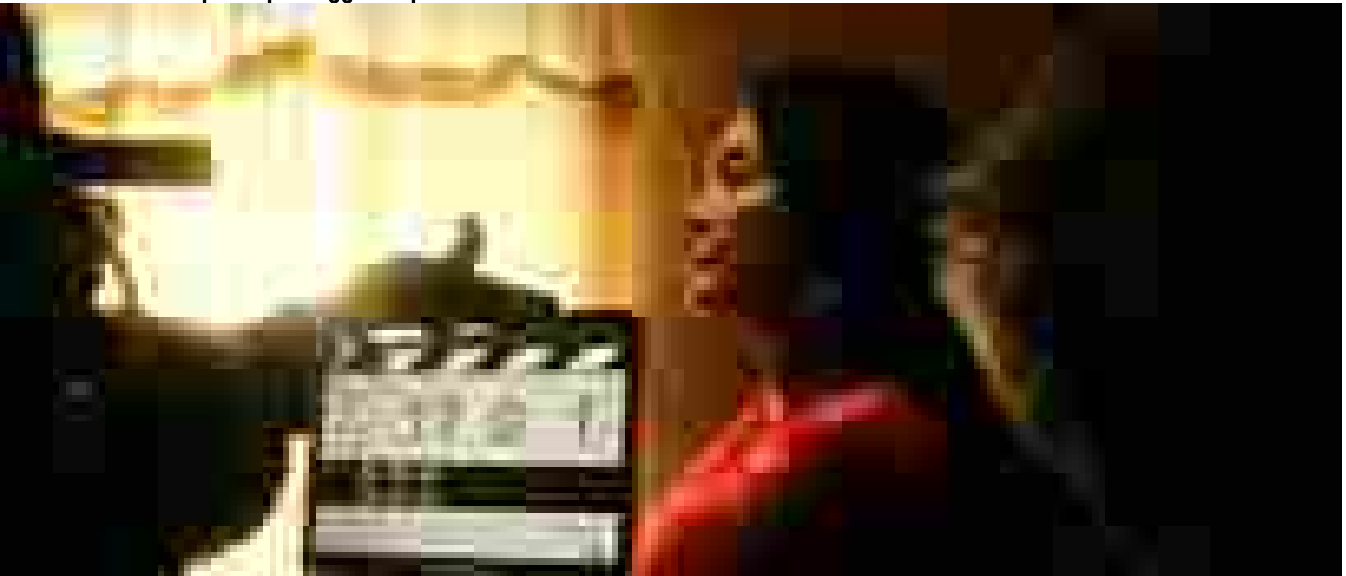
Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Sessanta anni fa la prima passeggiata spaziale



Marina Suma in un ruolo drammatico e resiliente: "Da soli è dura"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# BENVENUTI IN GALERA



Il primo ristorante gourmet aperto in un carcere è a Milano, un docu lo racconta



In scena con uno show ispirato a Vasco, sold out per attori disabili



Le famiglie senza dentista al Sud sono il triplo che al Nord

Temi caldi Papa Ucraina Gaza Terremoto Meloni  
/ **MOTORI** / Mondo Motori

Naviga ::

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Elkann in Parlamento fa il punto sul Piano Italia

Gli impegni di Stellantis al centro dell'audizione di domani

TORINO, 18 marzo 2025, 19:20

Redazione ANSA



↑ © ANSA/EPA

**(d** i Amalia Angotti) 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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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.

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.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

19:48

Casa Bianca, 'Trump-Putin concordano su una pace duratura'

19:43

Putin, stop alle armi all'Ucraina per il cessate il fuoco

19:42

Cremlino, ok di Putin a fermare raid alle centrali per 30 giorni

18:26

Il Papa ha trascorso notte senza ventilazione meccanica

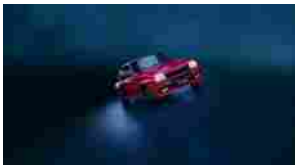
18:21

Il prezzo del gas chiude in calo sotto quota 41 euro

Video >

18:19

Borsa: Milano chiude in rialzo e aggiorna i massimi dal 2007



Lutte le news >  
▶ Renault 5 Turbo 3E



▶ Nuova Mercedes CLA



▶ Show di Trump fra le Tesla di Musk, e ne compro una



▶ Audi, dal motorsport alle auto di serie



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Auto, pressing sulla Ue: sì alle ibride oltre il 2035 E Audi taglia 7.500 posti

Byd verso un sito in Germania. Domani Elkann in Parlamento

di Rita Querezè

Potrebbe essere costruito in Germania il terzo stabilimento della cinese Byd per servire l'Europa, dopo quelli già previsti in Turchia e in Ungheria. L'indiscrezione, contenuta in un rapporto Reuters, è piombata ieri nella discussione sul futuro dell'auto in Europa e in Italia. Al Forum automotive in corso a Milano gli attori del mercato — da Anfia a Federauto e Unrae, passando per i sindacati del settore — si sono confrontati sulle possibili vie d'uscita. Con una consapevolezza di fondo: un rilievo cruciale avranno le scelte di Stellantis. Forte, di conseguenza, l'attesa per l'audizione domani in parlamento del presidente John Elkann.

La prospettiva di investimenti da parte di case asiati-

che in Italia appare in salita. «Anche noi ci abbiamo creduto — ha spiegato il direttore generale dei componentisti di Anfia, Gianmarco Giorda —. Ora però i costruttori cinesi sono in una fase di attesa rispetto alle decisioni degli investimenti futuri. Perché la transizione non sta andando alla velocità prevista. E poi c'è il tema della competitività: se non siamo abbastanza competitivi all'interno dell'Europa è chiaro che eventuali investimenti stranieri andranno verso Spagna e Paesi dell'Est».

Su un punto diversi attori sono d'accordo — da Anfia fino alla Fiom —: la crisi del settore non dipende soltanto dalla transizione, era già in atto quando ancora non si parlava di elettrico. «Oggi l'80% delle auto che la Cina esporta in Europa sono termiche o ibride plug in», ha fatto notare ancora Giorda. Samuele Lodi della segreteria Fiom:

«In Italia la produzione di Stellantis cala da vent'anni, la transizione non c'entra nulla». Certo, ora i nodi vecchi e nuovi vengono al pettine tutti insieme. E dovunque. Ieri Audi ha annunciato il taglio di 7.500 posti di lavoro in Germania.

Gran parte degli attori presenti ieri al forum hanno puntato il dito per l'ennesima volta verso il green deal europeo. E la sua revisione al rallentatore. Una via d'uscita evocata da molti sta nella possibilità di continuare a produrre auto ibride plug in (quindi con la presa per ricaricare la batteria) oltre il 2035.

Il problema sono i tempi: la riapertura della discussione sul green deal avverrà sì in anticipo ma non prima di fine anno. Ma sul fatto che la «neutralità tecnologica» possa da sola togliere le castagne dal fuoco qualcuno comincia ad avere qualche dubbio.

«Anche misurando le emissioni dalla culla alla tomba del veicolo il risultato rischia di essere lo stesso: le auto elettriche alimentate con un mix energetico non particolarmente verde sono comunque meno inquinanti di un'auto alimentata con un biocarburante», osserva Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae.

Sullo sfondo resta l'ultima ratio: la riconversione verso altri settori abbandonando il campo di battaglia dell'auto. Ma sulla riconversione nell'ambito della difesa i dubbi non mancano. Dal canto loro i sindacati hanno un'istanza in comune con Federauto (i concessionari). Che potrebbe suonare così: si producano veicoli con costi e caratteristiche che rispondano davvero ai bisogni delle persone. In altre parole, si aumentino gli stipendi o si abbassino i costi delle auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ceo



● Gernot Döllner è ceo di Audi, la società controllata da Volkswagen

Presidente



● Il presidente di Stellantis John Elkann: è attesa domani la sua audizione alla Camera



# Nuova Volkswagen Tayron

Scopri di più

## Auto Aziendali

magazine

### MATRIX

2024: LA SMART MOBILITY A EPISODI

SEGUI LA QUARTA STAGIONE

QUINTO EPISODIO  
ONLINE DAL 12 DICEMBRE

HOME TEMI VIDEO EVENTI RIVISTA MATRIX

Home > Archivio news > Economia e Mercato

## Automotive, “2,5 miliardi per la filiera”

18 Marzo 2025



Le risorse messe in campo al Mimit per la filiera: 2,5 miliardi di euro nel triennio 2025-27 per la riconversione della componentistica, di cui 1,6 miliardi nel 2025



Il processo di riforma delle politiche europee per l'auto, le strategie industriali nazionali e le misure finanziarie a supporto della filiera: questi i temi al centro del **tavolo automotive**, convocato nei giorni scorsi dal Ministero Imprese e a cui hanno partecipato Regioni, imprese, [l'Anfia](#), organizzazioni di settore e sindacati. Il ministro Adolfo Urso ha ricordato quanto fatto in Europa dal governo italiano a supporto del settore, in particolare con il non paper sull'automotive, che ha portato la Commissione UE al **rinvio delle sanzioni** del 2025 e all'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri. Misure che il ministro ha definito precondizioni assolutamente necessarie, ma ancora non sufficienti. “Bisogna aprire a tutte le tecnologie disponibili, dai biocarburanti all'idrogeno – ha sottolineato Urso –. Serve poi rivedere il metodo di calcolo delle emissioni, garantire l'autonomia strategica sul fronte delle batterie elettriche e incentivare la produzione Made in Europe. La battaglia è ancora lunga, ma noi non molliamo”.

Urso ha poi illustrato le **risorse** messe in campo al Mimit a supporto della filiera: **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. Previsti, inoltre, 100 milioni per interventi mirati sulla domanda, che verranno definiti con la filiera. Urso ha confermato che l'Ecobonus non sarà rinnovato: “Abbiamo chiesto all'Europa che un piano incentivi alla domanda sia realizzato, invece, a livello continentale”.

### Articoli correlati

Registrazione

Login

## Nuova Volkswagen Tayron

**Il nuovo super ibrido con oltre 110 km di autonomia in elettrico**

Scopri di più

Autonomia fino a 121 km (litri per 100) (Ciclo urbano e litro) al metodo di omologazione WLTP nel ciclo combinato. Valori massimi consumo di carburante ciclo WLTP combinato: 0,51/0,00 km - CO<sub>2</sub> 13 g/km. Consumo di energia elettrica ciclo WLTP combinato: 173-190

## Nuova Volkswagen Tayron

**Il nuovo super ibrido con oltre 110 km di autonomia in elettrico**

Scopri di più

Autonomia fino a 121 km (litri per 100) (Ciclo urbano e litro) al metodo di omologazione WLTP nel ciclo combinato. Valori massimi consumo di carburante ciclo WLTP combinato: 0,51/0,00 km - CO<sub>2</sub> 13 g/km. Consumo di energia elettrica ciclo WLTP combinato: 173-190

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



HOME | CATEGORIE | AUTORI | MARCHE AUTO-MOTO REGISTRATI



## EVENTI – Auto, crisi e green deal: quando il motore europeo fa fumo

18 Marzo 2025 / in Autologia, Eventi dell'auto / di #FORUMAutoMotive

**Il #FORUMAutoMotive celebra 10 anni con politica, sindacati e industria che affermano: “No alla conversione militare dell’industria, ma sostegno e investimenti sul settore, con scelte strategiche e non ideologiche”**

È andato in scena ieri pomeriggio l’evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione che si batte per una mobilità libera da pregiudizi e ideologie, in occasione dei primi dieci anni di attività. Al centro dell’evento il Piano UE sull’auto, la revisione del Green Deal, l’attuale stato di salute del settore automotive, in particolare quello italiano, alle prese con una crisi produttiva che non si arresta e che sta facendo i conti con i mutevoli scenari geopolitici.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori sottolineando che “oggi celebriamo i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell’esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l’Europa. Questi i temi dibattuti nel tavolo di #FORUMAutoMotive”.

In apertura di evento si è tenuto il confronto tra i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, con interventi dei giornalisti David Giudici e Umberto Zapelloni.

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d’Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), ha dichiarato: “Credo che il

## LETTERE DALLA DAKAR 2025 [PARTE II]



### VIDEO TEST DRIVE



### I BLOGGER

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa".

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare, ha sottolineato: "È un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi".

Ha chiuso gli interventi politici Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea".

È toccato poi intervenire alle tre sigle sindacali. Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL: "L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori".

Sulla stessa linea Samuele Lodi, Segretario nazionale Fiom Cgil, responsabile automotive: "Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo moto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM: "Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi".

Al cospetto del mondo della politica europea i diversi rappresentanti della filiera della mobilità presenti hanno potuto condividere il proprio contributo sul tema "Produzione italiana, stato di salute della filiera, impegni del Governo, situazione UE".

"La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica – ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA – Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by".



Alfio Manganaro, Maurizio Pignata, Gianfranco Strangis, Marco Belletti, Germano Longo

## GLI AUTORI



## CERCA NEL SITO

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato che “le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi?”.

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto, ha sottolineato: “Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza”.

Alberto Viano, Presidente di ANIASA, ha poi portato il punto di vista del settore del noleggio e della mobilità pay-per-use: “Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese”.

In rappresentanza della filiera elettrica è intervenuto Fabio Pressi, Presidente di Motus-E: “Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo”.

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha rimarcato come: “La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita”.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: “Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?”.

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCM ha aperto un focus sulle due ruote: “Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte

le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha poi osservato: "Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio".

"I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada", ha dichiarato Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi.

"L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente", ha osservato Fabio Bertolotti – Direttore Assogomma.

Spazio poi a Mario Verna – manager automotive: "Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale".

Tra gli interventi di interesse anche quelli di due esperti Pier Luigi Del Viscovo, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive. Del Viscovo ha indicato come: "Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini".

Gli ha fatto eco Taschini: "ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l'Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile".

Condividi questo articolo



0  
COMMENTI

Lascia un Commento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Auto, pressing sulla Ue: ibride anche oltre il 2035. Audi taglia 7.500 posti, Byd verso un sito in G

Cruciali le scelte di Stellantis, domani l'audizione di Elkann in Parlamento. Potrebbe essere costruito in Germania il terzo stabilimento della cinese Byd per servire l'Europa, dopo quelli già previsti in Turchia e in Ungheria. L'indiscrezione, contenuta in un rapporto Reuters, è piombata ieri nella discussione sul futuro dell'auto in Europa e in Italia. Al Forum automotive in corso a Milano gli attori del mercato da Anfia a Federauto e Unrae, passando per i sindacati del settore si sono confrontati sulle possibili vie d'uscita. Con una consapevolezza di fondo: un rilievo cruciale avranno le scelte di Stellantis. Forte, di conseguenza, l'attesa per l'audizione domani in parlamento del presidente John Elkann. La prospettiva di investimenti da parte di case asiatiche in Italia appare in salita. «Anche noi ci abbiamo creduto» ha spiegato il direttore generale dei componentisti di Anfia, Gianmarco Giorda. Ora però i costruttori cinesi sono in una fase di attesa rispetto alle decisioni degli investimenti futuri. Perché la transizione non sta andando alla velocità prevista. E poi c'è il tema della competitività: se non siamo abbastanza competitivi all'interno dell'Europa è chiaro che eventuali investimenti stranieri andranno verso Spagna e Paesi dell'Est». Vecchi nodi. Su un punto diversi attori sono d'accordo da Anfia fino alla Fiom: la crisi del settore non dipende soltanto dalla transizione, era già in atto quando ancora non si parlava di elettrico. «Oggi l'80% delle auto che la Cina esporta in Europa sono termiche o ibride plug in», ha fatto notare ancora Giorda. Samuele Lodi della segreteria Fiom: «In Italia la produzione di Stellantis cala da vent'anni, la transizione non c'entra nulla». Certo, ora i nodi vecchi e nuovi vengono al pettine tutti insieme. E dovunque. Ieri Audi ha annunciato il taglio di 7.500 posti di lavoro in Germania. Gran parte degli attori presenti ieri al forum hanno puntato il dito per l'ennesima volta verso il green deal europeo. E la sua revisione al rallentatore. Una via d'uscita evocata da molti sta nella possibilità di continuare a produrre auto ibride plug in (quindi con la presa per ricaricare la batteria) oltre il 2035. Il problema sono i tempi: la riapertura della discussione sul green deal avverrà sì in anticipo ma non prima di fine anno. Ma sul fatto che la «neutralità tecnologica» possa da sola togliere le castagne dal fuoco qualcuno comincia ad avere qualche dubbio. «Anche misurando le emissioni dalla culla alla tomba del veicolo il risultato rischia di essere lo stesso: le auto elettriche alimentate con un mix energetico non particolarmente verde sono comunque meno inquinanti di un'auto alimentata con un biocarburante», osserva Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae. Sullo sfondo resta l'ultima ratio: la riconversione verso altri settori abbandonando il campo di battaglia dell'auto. Ma sulla riconversione nell'ambito della difesa i dubbi non mancano. Dal canto loro i sindacati hanno un'istanza in comune con Federauto (i concessionari). Che potrebbe suonare così: si producano veicoli con costi e caratteristiche che rispondano davvero ai bisogni delle persone. In altre parole, si aumentino gli stipendi o si abbassino i costi delle auto. 18 marzo 2025



## Byd punta sull'Europa: nuovi impianti in arrivo, ma l'Italia rischia di restare esclusa

Byd punta sull'Europa: nuovi impianti in arrivo, ma l'Italia rischia di restare esclusa

Byd punta sull'Europa: nuovi impianti in arrivo, ma l'Italia rischia di restare esclusa

Riccardo Carlino

18 mar 2025

Il gigante cinese delle auto elettriche starebbe valutando la Germania per il suo terzo stabilimento europeo. Altavilla: "Difficile localizzarlo in paesi che non sono friendly con Pechino". Annunciati accordi con le italiane Brembo, Pirelli e Prima Industrie

Sullo stesso argomento:

Vavassori (Anfia): "Il piano di Bruxelles per l'auto è deludente. I dazi di Trump? L'Ue negozi"

"Byd intende localizzare in Europa nuovi impianti". Lo ha detto Alfredo Altavilla, special senior advisor per l'Europa del produttore di automobili di Shenzhen, durante la seconda giornata della decima edizione del #ForumAutomotive, in corso a Milano. Il marchio cinese sta tastando il terreno per capire dove sorgerà il suo terzo stabilimento europeo, dopo quelli previsti in Turchia e in Ungheria. Secondo un' indiscrezione di Reuters sembra che il paese più papabile sia la Germania. Ipotesi non confermata da Altavilla, che ha però precisato: "Sarà difficile localizzare uno stabilimento in paesi che non sono friendly nei confronti delle auto cinesi e l'Italia ha votato a favore dei dazi. Certo tutto può ancora cambiare".

Proprio la Germania, lo scorso ottobre, si è schierata contro i dazi del 45 per cento proposti della Commissione europea sui veicoli elettrici cinesi, seguita poi da Ungheria, Malta, Slovenia e Slovacchia. Ma l'ok è arrivato comunque, grazie al supporto di dieci paesi favorevoli, tra cui l'Italia. "La Commissione di Ursula von der Leyen non dovrebbe innescare una guerra commerciale nonostante il voto a favore di possibili dazi punitivi contro la Cina" ha scritto dopo il voto su X l'allora ministro delle Finanze tedesco, Christian Lindner: "Abbiamo bisogno di una soluzione negoziata".

Se l'Italia non parte avvantaggiata per l'insediamento di un nuovo stabilimento, nonostante le missioni in Cina del ministro delle Imprese Adolfo Urso, per la filiera della componentistica italiana qualche opportunità c'è. Il gruppo cinese ha siglato contratti con Brembo (specializzata in impianti frenanti per veicoli), Pirelli (produttore di pneumatici) e Prima Industrie (che costruisce sistemi laser per utilizzi industriali): le tre aziende italiane saranno integrate nel ciclo produttivo della fabbrica di Byd in Ungheria, che in autunno avvierà una prima produzione di modelli. Gli accordi arrivano dopo l'incontro del 21 e 22 febbraio al museo dell'Auto di Torino con centinaia di fornitori di componentistica italiana, di cui Byd "ha apprezzato il livello di competenza", ha spiegato Altavilla.

IL FOGLIO  
quotidiano

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



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

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



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 le auto ibride a Termoli e l'anticipo a novembre 2025 dell'avvio della produzione della

ECONOMIA



L'EVENTO  
#ForumAutomotive: fase delicata settore, ripensare transizione verso elettrico



LA SVOLTA  
Nautica, al via dall'8 aprile la rottamazione dei motori endotermici: 3 ml di euro per incentivare l'acquisto di propulsori elettrici

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

#ForumAutomotive: fase delicata settore, ripensare transizione verso elettrico

Nautica, al via dall'8 aprile la rottamazione dei motori endotermici: 3 ml di euro per incentivare l'acquisto di propulsori elettrici

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

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT

Ferrari, in Cina per la riscossa: troppe cose non hanno funzionato a Melbourne

Il talento di Kimi Antonelli brilla al GP d'Australia. Il 18enne pilota italiano è cresciuto nella Scuola Federale ACI

CIAR al via, si parte con il 48° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio. Crugnola a caccia del 5° titolo

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Nuova XDiavel V4, la sport cruiser

I 70 anni di Yamaha Motor celebrati con

Motodays 2025, si è chiusa un'edizione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY INFORICAMBI

BANCA DATI



Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

## Produzione auto italiana: avvio 2025 in profonda crisi

By **Marco Lasala** 18 Marzo 2025

104 0

Tempo di Lettura: 2 min



L'anno nuovo si apre con un netto calo per l'industria auto italiana. Secondo i dati ISTAT, la produzione del comparto automotive ha subito una contrazione del **25,3%** rispetto a gennaio 2024, confermando una tendenza negativa che si protrae da mesi.

Approfondendo i singoli segmenti, emerge un quadro **auto italiana** estremamente eterogeneo:

### ULTIME NOTIZIE



**Benzina: prezzi in calo, ma restano più alti rispetto a fine 2024**

18 MARZO 2025



**AEZ Toronto: il nuovo cerchio in lega dallo stile distintivo**

18 MARZO 2025



**Alfa e-Parts amplia il catalogo con 89 nuovi codici: focus su valvole EGR e corpi farfallati**

18 MARZO 2025



**Guida autonoma: verso un futuro più sicuro, sostenibile e accessibile**

18 MARZO 2025



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**fabbricazione di autoveicoli** (Codice Ateco 29.1): -37%

**fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi**  
(Codice Ateco 29.2): +7%

**fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori** (Codice Ateco 29.3): -15,4%

Ancora più allarmante è il crollo della produzione di autovetture, che ha registrato un impressionante **-63,4%** rispetto all'anno precedente, con appena **10.800 unità prodotte** nel mese di gennaio.

Il comparto automotive non è l'unico settore in difficoltà: l'intero panorama industriale italiano mostra segnali di debolezza. A gennaio 2025, l'indice generale della produzione industriale è sceso dello **0,6%** rispetto allo stesso mese del 2024.

Anche il fatturato dell'industria ha chiuso l'anno precedente con il segno meno: **-1,4%** a dicembre 2024, con una flessione del **3,4% sull'intero anno**.

**Le dichiarazioni di ANFIA: "Servono misure concrete nel mercato auto italiano"**

Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**, ha espresso grande preoccupazione per la situazione:

*"L'industria automotive italiana continua a soffrire, con una produzione in forte calo. Il piano d'azione della Commissione Europea, presentato il 5 marzo, non fornisce risposte adeguate per sostenere la competitività del settore. È essenziale un intervento più incisivo per riequilibrare i costi dell'energia rispetto ai nostri principali concorrenti, come Stati Uniti e Cina".*

Secondo **ANFIA**, servirebbe un piano d'azione con **date certe e fondi destinati** agli interventi necessari, tra cui un programma di **rinnovo del parco auto europeo**. Attualmente, l'età media dei veicoli circolanti è **12,5 anni**, con conseguenze negative in termini di emissioni e sicurezza.

**Export e import auto italiana: il peso della bilancia commerciale**

L'export di autoveicoli italiani nel periodo **gennaio-novembre 2024** ha raggiunto i **16,4 miliardi di euro**, mentre l'import ha toccato i **33,7 miliardi**. I principali mercati di destinazione sono:

1. **Stati Uniti** (19% dell'export)
2. **Germania** (15,4%)
3. **Francia** (11,3%)

Sul fronte della componentistica, l'export ha generato **23 miliardi di euro**, con un saldo commerciale positivo di **6,4 miliardi di euro**.

I numeri relativi al fatturato del settore automotive confermano il trend negativo:

**Dicembre 2024:** -14,3% rispetto all'anno precedente

Fatturato interno: -17%

Fatturato estero: -11,4%.

**Anno 2024 nel complesso:** -14,7%

Fatturato interno: -16,9%

Fatturato estero: -12,6%.

Anche il segmento delle parti e accessori ha subito una riduzione significativa, con una variazione tendenziale negativa del **18%** a dicembre 2024.

L'industria automobilistica italiana affronta un momento critico, con un calo della produzione che rischia di avere pesanti ripercussioni su tutta la filiera. Per invertire questa tendenza, è necessario un piano di rilancio strutturato, con misure concrete a sostegno della competitività e un investimento strategico nel rinnovamento del parco auto.

Articolo precedente



5 ottiene il SAFETY PICK+ da IIHS



Il mercato auto europeo  
tendenza a precipitazioni in  
calo

LAVORO ED ECONOMIA

Consorzio Asso Ricambi:  
nuovo Consiglio Direttivo  
2024-2028



Articolo successivo



Guida autonoma: verso... sos



Renault non soffre la crisi:  
record di vendite (+10%) in  
Italia nel 2024

IR NEWS

**INFORICAMBI.IT**  
IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

**CHI SIAMO**

Ogni giorno produttori, distributori, dettaglianti ed autoriparatori si danno appuntamento sulle pagine di INFORICAMBI.IT per usufruire di news e servizi specialistici, fra cui l'accesso al servizio Inforicambi: la banca dati dei ricambi italiani più completa ed utilizzata dagli operatori del settore.

Contatti: [inforicambi@sofinn.it](mailto:inforicambi@sofinn.it)

**SEGUICI**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

[IN EVIDENZA](#)
[BUSINESS E FLOTTE](#)
[AUTO ELETTRICHE](#)
[AUTO IBRIDE](#)
[COM'È & COME VA](#)
[SMARTWALL](#)
[LIFESTYLE](#)
[CONCESSIONARI](#)

**AUTO** **MERCATO**

# #FORUMAutoMotive 2025 | Politica, sindacati e filiera uniti: “No alla conversione militare, ma scelte strategiche per il settore auto”

Focus dell'evento il Piano UE sull'auto, la revisione del Green Deal e l'attuale stato di salute del settore automotive

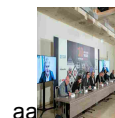
di [Gaetano Scavuzzo](#) 18 Marzo, 2025

[ForumAutoMotive 2025 >](#)

## ULTIME NEWS



Volkswagen T-Roc 2026: si avvicina la nuova generazione [FOTO SPIA]



#FORUMAutoMotive 2025 | Politica, sindacati e filiera uniti: “No alla conversione militare, ma scelte strategiche per il settore auto”



Hyundai conquista gli iF Design Awards 2025 con 18 premi in varie categorie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



In occasione dell'edizione del decennale di **#FORUMAutoMotive**, il tradizionale appuntamento occasione di dibattito e confronto sull'evoluzione del settore automobilistico, il focus della discussione è stato su **Piano d'Azione europeo per l'industria automobilistica, revisione del Green Deal e crisi del settore automotive**, in particolare in Italia.

FOTO



TUTTE LE FOTO >

Pierluigi Bonora, organizzatore e promotore dell'iniziativa, ha aperto i lavori sottolineando la persistenza di alcuni dei problemi emersi dieci anni fa e che rimangono attuali anche oggi, come la necessità di rinnovare il parco auto e quella di razionalizzare la fiscalità.

Lo stesso Bonora ha poi evidenziato come le problematiche ideologiche abbiano influenzato le politiche europee degli ultimi anni, con **gravi conseguenze sui posti di lavoro**: "Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Prematuro parlare di riconversione

Una questione, quella della **riconversione militare dell'industria europea**, sulla quale si sono espressi in modo critico i diversi esponenti politici che hanno preso parte al confronto. **Carlo Fidenza** (Fratelli d'Italia) ha affermato: "Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa".

Sul tema **Marco Rizzo** (Democrazia Sovrana Popolare), ha sottolineato: "È un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi".

## Vittoria ancora parziale sulla questione multe

Nel dibattito è intervenuta anche **Isabella Tovaglieri**, Eurodeputata e membro della Commissione Industria: "Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea".

## I sindacati e il tema dell'occupazione

Al confronto hanno preso parte anche le sigle sindacali che hanno sottolineato l'importanza di proteggere l'occupazione durante la transizione verso l'elettrico. **Stefano Boschini** (FIM-CISL) ha enfatizzato la necessità di mettere a disposizione risorse per salvaguardare il lavoro, mentre **Samuele Lodi** (FIOM-CGIL) ha espresso preoccupazione per il progetto della Gigafactory di Termoli di Stellantis. Anche **Rocco Palombella** (UILM) ha denunciato l'impatto negativo del Green Deal sull'occupazione.

## La filiera auto

Anche i rappresentanti del settore automobilistico hanno evidenziato la difficoltà del mercato, con **Gianmarco Giorda** (ANFIA) che ha lamentato la perdita di competitività, e **Andrea Cardinali** (UNRAE) che ha criticato la mancanza di misure concrete da parte dell'Ue per accompagnare il processo di transizione.

**Fabio Pressi** (Motus-E), in rappresentanza della filiera elettrica, ha dichiarato: "Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo".

Anche in questa edizione di #FORUMAutoMotive è emerso in maniera netta la necessità di un **approccio equilibrato** da parte delle istituzioni europee che non può non tenere in considerazione le esigenze dei consumatori e del mercato. Altrettanto evidenti sono le difficoltà strutturali che l'industria automobilistica europea sta affrontando, con l'Ue chiamata a rivedere le sue politiche per evitare

un ulteriore declino del settore.

☆☆☆☆☆ Rate this post

**Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie**

**SEGUICI QUI**

TAGS

#FORUMAUTOMOTIVE MARZO 2025

AUTOMOTIVE

CRISI AUTO

FORUMAUTOMOTIVE 2025

GREEN DEAL

INDUSTRIA AUTO

PIANO AUTO EUROPA

**LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO**

**LASCIA UN COMMENTO** ▾

< NEWS PRECEDENTE

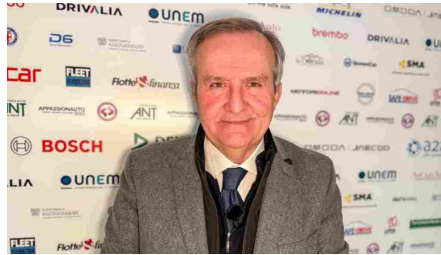
[News successiva](#) >

**ARTICOLI CORRELATI**



**#FORUMAutoMotive Marzo 2025 | Come salvare l'industria dell'auto? Intervista a FIM-CISL e FIOM-CGIL [VIDEO]**

Il punto di vista dei sindacati nelle parole dei segretari nazionali Boschini e Lodi



**#FORUMAutoMotive Marzo 2025 | Bertolotti: "Gomma riciclata al 20%? Non è possibile" [VIDEO]**

La risposta del presidente di Assogomma all'Unione Europea

MOTORIONLINE

AUTO  
FORMULA 1  
LISTINO  
VIDEO

MOTO  
MOTOMONDIALE  
ANNUNCI  
TECH

COMMERCIALI  
NAUTICA  
FOTO  
GUIDE E UTILITÀ

Contatti e Pubblicità - Cookie Policy - Informativa Privacy - Impostazioni privacy  
Copyright © Motorionline S.r.l. - Dati societari - P.IVA IT07580890965  
Testata Giornalistica registrata al Tribunale di Milano in data 20/01/2012 al numero 35  
Direttore Responsabile : Lorenzo V. E. Bellini

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# QN Motori

HOME NOVITÀ GREEN SELF DRIVE COME FARE CES LAS VEGAS VARIE



Home / #FORUMAutoMotive: Crisi Del Settore Auto Italiano, Riconversione Militare, Green Deal. Sindacati E Aziende Lanciano Allarme

## #FORUMAutoMotive: crisi del settore auto italiano, riconversione militare, Green Deal. Sindacati e aziende lanciano allarme



Dieci anni di **#FORUMAutoMotive** evidenziano problemi irrisolti. L'evento ha **discusso del Piano UE sull'auto**. Si è parlato anche della revisione del Green Deal. La **fragile** condizione del settore automotive italiano preoccupa. Una crisi produttiva persiste a causa di scenari geopolitici instabili.

Di **Francesco Forni**

18 Marzo 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Dubbi sulla riconversione militare

**Pierluigi Bonora**, promotore di #FORUMAutoMotive, ha aperto i lavori. Egli ha ricordato le passate segnalazioni sui rischi. Ora si discute di una possibile svolta militare della filiera. Carlo Fianza (Fratelli d'Italia) ritiene prematura tale conversione. Prima bisogna salvare il salvabile nell'automotive. Serve un sostegno con scelte strategiche.



**Marco Rizzo** (Democrazia Sovrana Popolare) vede inadeguate le politiche attuali. L'Europa e la proposta green appaiono in fallimento. Non reputa fattibile una riconversione militare per l'industria italiana. Isabella Tovaglieri (Lega) segnala una vittoria parziale sul rinvio delle sanzioni. Chiede inoltre l'inclusione dei biocarburanti nell'agenda europea.



Pierluigi Bonora

## Sindacati preoccupati per l'occupazione

**Stefano Boschini** (FIM-CISL) afferma a #FORUMAutoMotive che l'economia militare non deve sostituire quella civile. Occorre difendere il comparto automotive. Una transizione equa richiede risorse per tutelare l'impiego. **Samuele**

Lodi (FIOM Cgil) chiede politiche industriali europee concrete. Lo stop alle immatricolazioni di diesel e benzina al 2035 necessita misure di supporto.

**Rocco Palombella** (UILM) critica chi ha sostenuto il passaggio all'elettrico. Molte associazioni prevedevano crescita occupazionale. Oggi il quadro è diverso: il mercato italiano è stato sacrificato. Gli stabilimenti nazionali risultano quasi fermi. L'obiettivo di un milione di veicoli prodotti in Italia è lontano.

## La filiera chiede ascolto

**Gianmarco Giorda** (ANFIA) descrive una situazione drammatica a #FORUMAutoMotive. Le proposte per la competitività sono rimaste inascoltate. Andrea Cardinali (UNRAE) giudica negative le previsioni per le immatricolazioni 2025. Spalmare le multe non aiuterà i costruttori. Il Green Deal non è la causa della crisi secondo UNRAE.

**Plinio Vanini** (Federauto) critica la politica e i sindacati per non aver considerato i consumatori. Sostiene la neutralità tecnologica. Un settore è stato penalizzato e la clientela è confusa. Alberto Viano (ANIASA) segnala un rallentamento della domanda nel noleggio. La stretta sulle auto aziendali frena il ricambio.



Plinio Vanini, Presidente di Autotorino

## Transizione e incertezze

**Fabio Pressi** (Motus-E) ritiene che il calo delle vendite non sia legato all'elettrico. La struttura di ricarica è più sviluppata che in altri paesi. Nel settore elettrico persiste incertezza sugli investimenti. Gianni Murano (UNEM) riconosce una revisione necessaria del percorso europeo. Critica però la monocrazia tecnologica del piano UE.

**Simonpaolo Buongiardino** (Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione) esprime a #FORUMAutoMotive soddisfazione per il consenso sullo scetticismo verso il solo elettrico. Michele Moretti (Confindustria ANCMMA) evidenzia la crescita del mercato delle due ruote. Preoccupano eventuali dazi

statunitensi. Maria Rosa Baroni (NGV) sostiene la neutralità tecnologica nei carburanti alternativi.

## Scelte realistiche e sostenibili

**Matteo Cimenti** (Federchimica-Assogasliquidi) è favorevole alla pluralità di scelta nei carburanti. Fabio Bertolotti (Assogomma) chiede un approccio legislativo realistico e condiviso con l'industria. Un pneumatico non può contenere il 20% di gomma riciclata. L'industria chiede scelte ponderate e sostenibili.

**Mario Verna** (manager automotive) osserva a #FORUMAutoMotive come le posizioni del settore siano più realistiche oggi. Le performance ambientali dell'automotive sono notevoli. Pier Luigi Del Viscovo (Centro Studi Fleet & Mobility) critica chi ha sbagliato a livello europeo. Andrea Taschini (Manager e Advisor Automotive) indica il Green Deal come causa della crisi industriale europea.



## FORUMAutoMotive 2025 in pillole

- **Evento:** Decimo anniversario di #FORUMAutoMotive, 18 marzo 2025
- **Tema centrale:** Crisi del settore automotive italiano ed europeo
- **Principali preoccupazioni:** Crisi produttiva, riconversione militare, impatto del Green Deal, futuro occupazionale
- **Richieste:** Sostegno al settore, investimenti strategici, revisione del Green Deal, neutralità tecnologica
- **Protagonisti:** Rappresentanti politici, sindacali e della filiera automotive
- **Citazioni rilevanti:**
  - Pierluigi Bonora: “abbiamo messo subito in guardia sui rischi”.
  - Carlo Fidanza: “Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare”.

- Samuele Lodi: “La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure”.
- Rocco Palombella: “abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina”.
- Andrea Cardinali: “Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico”.
- Plinio Vanini: “È stato ucciso un settore”.
- Andrea Taschini: “ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea”.

Leggi ora: [le news motori](#)

Ultima modifica: 18 Marzo 2025

#### Altri Articoli:



**FORUMAutoMotive, transizione green a una svolta: industria automotive unita per ridurre le emissioni del circolante**



Ecco le immagini più nitide dell'universo neonato



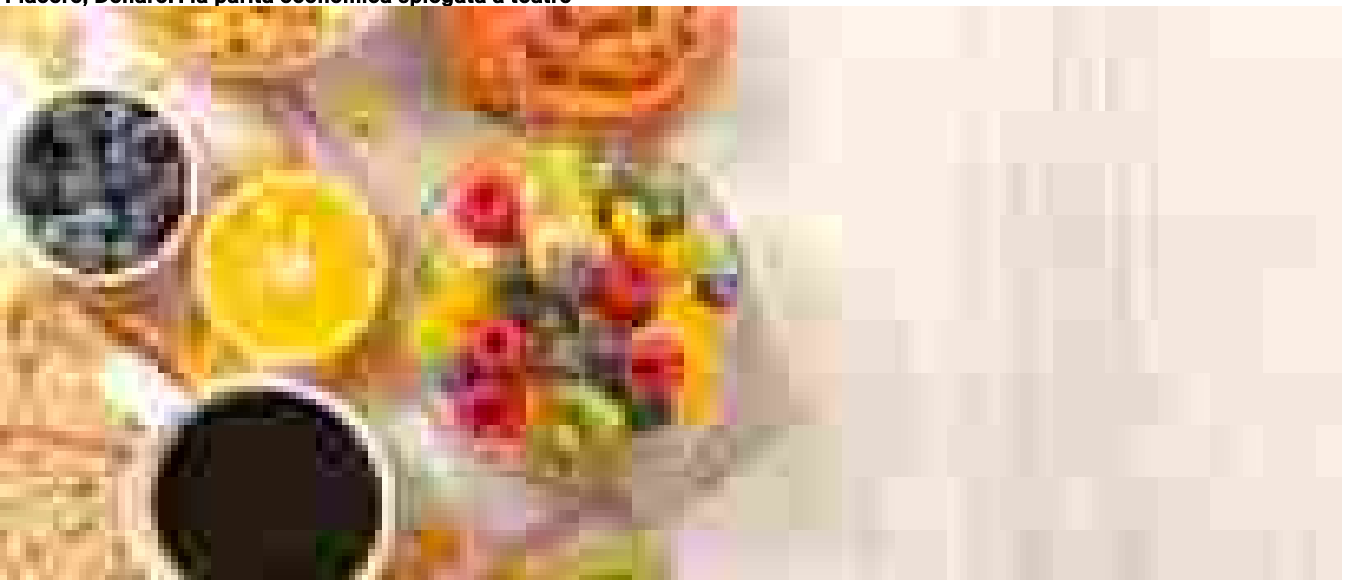
Italia-Germania Inklusiva, al Meazza 30 tifosi ipovedenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**'Piacere, Denarol': la parità economica spiegata a teatro**



**Dalla frutta alla caffeina, gli ingredienti per difendere l'udito**



**L'IA di Google ora trasforma documenti in podcast audio**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Temi caldi Ucraina Gaza Meloni festa papà Nadia Cassini  
/ **Economia**

Naviga :

Auto

# Elkann in Parlamento: 'Senza Stellantis in Italia l'auto sarebbe scomparsa'

'Italia per noi centrale, bilancio dare/avere non sia più un tema divisivo'

ROMA, 19 marzo 2025 - 15:04

DEF



↑ RIPRODUZIONE RISERVATA

"**C**i siamo preparati all'audizione di oggi con grande attenzione; perché per noi l'Italia ricopre un ruolo centrale. Di questa nostra lunga storia, la storia della Fiat che ora è diventata Stellantis, noi siamo, io personalmente lo sono, molto orgoglioso". Lo ha detto il presidente di Stellantis, John Elkann, in Parlamento.

"Intervengo come responsabile della gestione operativa di Stellantis, incarico che ho ricevuto dal cda 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".

"L'Italia per Fiat e Fiat per l'Italia - ha detto Elkann - 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".

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". Elkann ha ricordato che **"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 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"**.

"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".

"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"

**"Per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano 9 nel resto dell'economia.** 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". "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. 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. 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".

**"Al tavolo al Mimit abbiamo ribadito 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". Lo ha sottolineato John Elkann in Parlamento. "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" ha detto Elkann.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

#### Condividi



#### Guarda anche

**Urso, mi aspetto che Elkann confermi il piano auto**

# La difesa europea e l'industria automotive, opportunità e incognite

## Le sfide della Ue/3

Raul Caruso e Riccardo Gallo

**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.

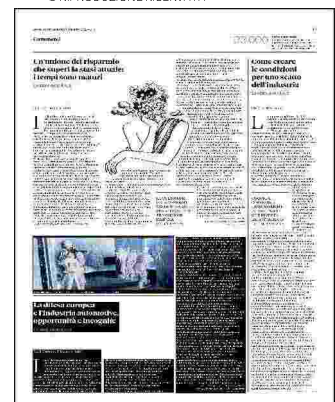
Un processo di conversione – da civile a militare o in

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. Qualsivoglia 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.

Università Cattolica del Sacro Cuore, Milano  
Osservatorio Imprese Università Sapienza, Roma

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AFP

**Esercitazioni.** Soldati ucraini in una esercitazione guidata da colleghi spagnoli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Urso: "Mi aspetto la conferma degli impegni"  
Il cfo Ostermann: "Dazi? Dialogo con gli Usa"

## Stellantis, piano Italia Elkann in Parlamento

### IL CONFRONTO

CLAUDIA LUISE

**C**onfermare gli impegni per l'Italia e rafforzare il dialogo con le istituzioni. Saranno questi i due punti su cui si concentrerà l'audizione del presidente di Stellantis, John Elkann, in Parlamento prevista per oggi pomeriggio. Elkann interverrà nella Sala Mappamondo di Montecitorio davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato, come era già stato lo scorso 11 ottobre per l'ex ad Carlos Tavares. 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. L'azienda 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. «Mi aspetto che Elkann illustri in Parlamento,

che è il luogo più appropriato, il nuovo piano industriale e che dimostri come ci sia un nuovo corso, in cui sia centrale il ruolo degli stabilimenti italiani», sottolinea il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che evidenzia anche il «cambio di rotta» nelle relazioni. Stellantis «ha messo in campo una struttura più agile e veloce» conferma il cfo Doug Ostermann, nel corso di una conversazione al Wolfe Research Virtual Auto Summit. «Ci stiamo anche focalizzando sugli stakeholder per riguadagnare la loro fiducia, oltre che sull'offensiva sui nuovi prodotti in arrivo in Europa e in Nord America». Sul tema dazi Stellantis sta «dialogando - dice il cfo - con l'amministrazione Trump e apprezziamo gli input ricevuti. Lavoreremo insieme per fare in modo che ci aiutino ad aiutarli. La situazione è in evoluzione, sono certo che riusciremo ad adattarci a qualunque cambiamento dovesse esserci». Il contesto generale dell'automotive è complesso: l'Anfia mette 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 richiami il governo e il mondo politico a fare squadra per affrontare le sfide. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Auto

Audizione alle Commissioni riunite di Camera e Senato

# Elkann in Parlamento, il «dopo Tavares» dovrà garantire fabbriche e occupazione

## Oggi il presidente illustra il Piano Italia che prevede 8 miliardi di investimenti per stabilimenti e fornitori

TORINO. 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.

**In attesa del nuovo Ceo.** 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.

L'audizione è «doverosa» e

ci si aspetta la conferma degli impegni presi con il Piano Italia, ha detto il ministro Urso.

**Investimenti.** 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 100 giovani ingegneri. Manca, però, ancora tasselli importanti a partire dal rilancio della Maserati e dal progetto della gigafactory di Termoli.

**La strategia.** 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. //

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Alla guida.** John Elkann guiderà la delegazione di Stellantis in Parlamento a Roma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



NEWS PROVE ELETTRICHE LISTINO NUOVO STINO USATI ROMO ZIOMUTO NUOVO AUTO USATI AUTO D'EPOCA

■ News

# Elkann in Parlamento per discutere il Piano Italia: cosa si aspetta il Governo, cosa si aspetta Stellantis



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PUBBLICITÀ

**Il presidente di Stellantis interverrà davanti alle Commissioni per illustrare il piano di investimenti da 2 miliardi per gli stabilimenti italiani. Il governo attende risposte su produzione e occupazione.**



di Simone Lelli

19 marzo 2025

**J**ohn Elkann, presidente di Stellantis e attuale CEO ad interim, si prepara a un'audizione chiave davanti alle **Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato**. L'incontro, previsto per oggi, mercoledì, alle ore 14.30 nella Sala Mappamondo di Montecitorio, arriva in un momento cruciale per il settore automotive italiano, segnando un nuovo capitolo nelle relazioni tra il gruppo automobilistico e le istituzioni.

Al centro dell'audizione ci sarà il **Piano Italia**, il programma di investimenti da **2 miliardi di euro** per le fabbriche italiane e **6 miliardi di acquisti da fornitori locali**, annunciato lo scorso dicembre. Il governo guarda con interesse alle mosse di Stellantis, soprattutto dopo la gestione controversa di Carlos Tavares, che aveva portato a forti tensioni tra l'azienda e le istituzioni. Con l'uscita di scena dell'ex CEO, il clima sembra essersi disteso, e l'attuale gestione Elkann punta su un approccio più collaborativo con il governo, i sindacati e i concessionari.

L'audizione di Elkann sarà l'occasione per fare il punto sui primi segnali

## Ultime da News

SICUREZZA

**Tutor 3.0: ok, ma adesso possiamo alzare il limite di velocità a 150 all'ora in autostrada?**

19 MARZO

NEWS

**Elkann in Parlamento per discutere il Piano Italia: cosa si aspetta il Governo, cosa si aspetta Stellantis**

19 MARZO

FORMULA 1

**Formula 1. McLaren, ecco l'arma segreta che ha fatto la differenza in Australia**

19 MARZO

## Ultime da Formula 1

FORMULA 1

**Formula 1. McLaren, ecco l'arma segreta che ha fatto la differenza in Australia**

19 MARZO

FORMULA 1

**F1. Wolff stupito da**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

concreti del nuovo corso Stellantis. Tra questi, il **trasferimento a Torino della sede Stellantis Europa**, l'avvio della produzione di cambi per auto ibride a Termoli e l'anticipo della **Fiat 500 ibrida**, che entrerà in produzione a Mirafiori già a novembre 2025. Inoltre, l'azienda ha annunciato **cento nuove assunzioni di ingegneri** e il restauro della **Palazzina Uffici di Mirafiori**, che riaprirà nel 2027. Tuttavia, restano nodi irrisolti, come il rilancio del marchio **Maserati** e il futuro della **gigafactory di Termoli**, ancora in sospeso.

Dal canto suo, il governo, e in particolare il ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso**, ha accolto positivamente i primi passi di Stellantis, definendoli un "significativo cambio di rotta". Tuttavia, la preoccupazione principale resta il calo della produzione nazionale: secondo gli ultimi dati **Anfia**, la produzione di autovetture in Italia è diminuita del **63,4% rispetto al 2024**, una cifra allarmante che mette in discussione la capacità di Stellantis di mantenere gli impegni occupazionali.

Elkann ha viaggiato nelle ultime settimane tra Stati Uniti, Francia e Germania, incontrando leader industriali e visitando gli stabilimenti italiani, dove permangono situazioni critiche legate alla **cassa integrazione**. È probabile che nel suo intervento sottolinei la centralità dell'Italia nelle strategie aziendali, ma anche la necessità di un **impegno comune tra istituzioni e industria** per affrontare le sfide del settore automobilistico. L'incontro di oggi sarà visibile dalla webtv della Camera proseguendo **su questo link**.

## Antonelli in Australia ma ammette: "Guardavo i tempi di Hamilton come se fosse ancora in Mercedes"

18 MARZO

FORMULA 1

## F1. Dubbi sulla McLaren da parte di Horner e Wolff: "Dobbiamo capire come gestiscono le gomme. Situazione strana"

18 MARZO

## Da Moto.it

TECNOLOGIA

## Il brevetto Ferrari a pistoncini ovali, ecco perché

19 MARZO

TRIAL

## L'Italia torna all'X-Trial delle Nazioni. Ecco i convocati per la Maglia Azzurra

19 MARZO

OFFICINA &amp; MANUTENZIONE

## Moto Tecnica, nuova officina a Roma

19 MARZO

Naviga su Automoto.it senza pubblicità

1 EURO AL MESE



## Argomenti

John Elkann

Stellantis

MENU

Avvenire



HAITI

FAMIGLIA

VITA

ECONOMIA CIVILE

OPINIONI

NEWSLETTER

PODCAST

Home &gt; Attualità &gt; Politica

## Stellantis. Audizione alla Camera del presidente John Elkann

Maurizio Carucci mercoledì 19 marzo 2025

[Ascolta](#)

*Il presidente traccia un bilancio dal passato agli scenari futuri. Parlamentari preoccupati per la tenuta occupazionale*



Il presidente di Stellantis John Elkann nel corso dell'audizione alla Camera - Archivio

«Ci siamo preparati all'audizione di oggi con grande attenzione; perché per noi l'Italia ricopre un ruolo centrale. Intervengo come responsabile della gestione operativa, incarico che ho ricevuto dal Cda lo scorso 2 dicembre 2024 a seguito delle dimissioni di Carlos Tavares. La sua successione sta procedendo secondo i tempi stabiliti: il nuovo ceo sarà annunciato entro la prima metà dell'anno». Lo ha detto il presidente di Stellantis John Elkann in Parlamento. «L'Italia per Fiat e Fiat per l'Italia - ha detto Elkann - 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».

«Nel 2003, quando morì mio nonno Gianni Agnelli, la Fiat Auto fatturava 20 miliardi di euro e ne perdeva due. Con i suoi quattro marchi vendeva 1,7 milioni di 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». Elkann ha ricordato che «oggi Stellantis è il quarto costruttore al mondo, è redditizio e fattura 157 miliardi. Con i suoi 14 marchi vende 5,5 milioni di veicoli, di cui meno della metà in Europa. Venti 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».

«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 un 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».

«Per ogni euro di valore creato da Stellantis, se ne generano nove nel resto dell'economia. 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 20 anni sale a 1,7 miliardi di euro, con un valore aggiunto di 417 miliardi. 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. I nostri stabilimenti italiani sono e saranno dotati di tutte le piattaforme multi-energia per la produzione di autovetture: Stla Small, Medium e Large, quest'ultime due già operative a Melfi e Cassino. 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».

«Al tavolo al Mimit abbiamo ribadito la centralità del nostro Paese, nel quale per l'anno in corso stiamo spendendo circa due miliardi di euro di investimenti e sei 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 - ha sottolineato Elkann -. Queste risorse spese in Italia dimostrano l'importanza del legame con la filiera italiana, rappresentata dall'Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica. Un'eccellenza che ci ha accompagnato nel mondo e che è cresciuta insieme a noi. 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 noi ci crediamo. Siamo convinti che si può fare per l'Italia, con l'Italia, come abbiamo sempre fatto».

«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 e in Italia nel prossimo ventennio dipenderà dalla crescita del mercato, che sarà sempre più elettrico». Elkann ha ricordato che «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%».

«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 - ha aggiunto il presidente di Stellantis -. 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 (l'Associazione europea dei costruttori di cui facciamo parte) 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».

«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 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" ha spiegato.

"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", ha aggiunto Elkann.

### **Gli interventi di parlamentari e sindacalisti**

«Penso che sia una follia che un lavoratore del settore auto debba decidere se produrre armi». Lo ha detto la deputata M5s Chiara Appendino, intervenendo dopo l'audizione del presidente e amministratore delegato ad interim di Stellantis, John Elkann, davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato. «Le chiedo maggiori garanzie», ha detto rivolgendosi ad Elkann, e «che l'amministratore delegato arrivi in fretta» anche dopo lo «spettacolo indecoroso dell'audizione di Tavares» di qualche mese fa, «che dopo i disastri che ha fatto è venuto qui e ha detto una serie di menzogne, ne ricordo una che è che Stellantis è stata costretta a produrre all'estero perché gli italiani non comprano abbastanza auto elettriche. Non possiamo dire che si produce in Serbia perché lì l'elettrico va meglio». «Non abbiamo sciolto dubbi» come quelli «su come vedete il futuro di Stellantis e pensate di invertire la rotta», ha aggiunto. «Quello che vorremmo sapere - ha detto Appendino - è se Stellantis sia un'azienda che produce e vuole produrre auto o sia asset finanziario», perché «se ne parliamo con i lavoratori loro la vivono come un'azienda che ha delocalizzato e tratta i dipendenti come agenti, contratti di solidarietà, spinta alla buona uscita, cig. Ma se vediamo dal lato dell'azienda vediamo un'azienda che attraverso fondazione riesce» a fare dividendi.

«Qualche mese fa c'era l'amministratore delegato» ora «il titolo va malissimo», eppure «manca un'assunzione di responsabilità. Quest'anno siamo arrivati ai minimi di produzione», ma «nella sua ricostruzione manca se lei ha mai commesso un errore». Lo ha detto il leader di Azione Carlo Calenda.

«Stellantis ha raccolto l'eredità di quella Fiat che rappresenta una parte importante del Paese e ha delle responsabilità verso i territori e le realtà coinvolte. Vogliamo salvaguardare la vocazione manifatturiera del nostro Paese: l'Italia non può campare di turismo e servizi, deve rilanciare la propria vocazione industriale». Lo dice la segretaria del Pd Elly Schlein. «Da questo punto di vista quanto pesa il costo dell'energia? Cosa comporteranno i dazi di Trump? Noi speriamo ci sia davvero l'intenzione di fare ripartire investimenti corposi» perché «abbiamo letto segnali di disinvestimento da parte di Stellantis in Italia. C'è una forte esplosione della cassa integrazione, incentivi all'esodo, spostamento delle produzioni all'estero. Ci aspettiamo che Stellantis mantenga i suoi impegni», ha concluso la segretaria dem.

«Le parole rese oggi da John Elkann sono importanti sia per il luogo nel quale sono state rese, il Parlamento, sia per i contenuti, che evidenziano un impegno per il futuro dell'automotive e degli stabilimenti in Italia, un fattore decisivo per i nostri territori. Come è noto, il ministero del Lavoro e delle Politiche sociali ha sostenuto il settore automotive negli ultimi anni, non solo attraverso la cassa integrazione. Continueremo a essere vigili sugli impegni presi da Stellantis, a tutela dei lavoratori e delle imprese del nostro Paese», lo ha scritto in una nota la ministra del Lavoro e delle Politiche sociali Marina Calderone.

«Le parole di John Elkann sono l'ennesima, vergognosa presa in giro: il suo gruppo è cresciuto grazie ai soldi degli italiani, italiani che poi ha licenziato per investire e assumere all'estero. E con la geniale idea del 'tutto elettrico' da loro sostenuta, stanno contribuendo a distruggere il settore dell'auto, in Italia e in Europa. Il signor Elkann dovrebbe scusarsi coi lavoratori e restituire i miliardi incassati dal nostro Paese». Così una

nota della Lega.

«Oggi i sindacati e lavoratori sono molto preoccupati» e la richiesta è quella di «una parola chiara in termini occupazionali, anche per quanto riguarda la cassa integrazione, la pianificazione della prospettiva futura. È chiaro che il tema di una strategia di riportare in Italia alcune produzioni, penso a Serbia e Spagna, dire una cosa chiara da questo punto di vista in tema occupazionale», ha detto il deputato di Avs Angelo Bonelli, parlando anche a nome del collega Nicola Fratoianni. Sul *green* «in una fase delicata per il pianeta quando si parla di industria bisogna avere un attimo di elasticità. Per quanto ci riguarda il tema non è l'anno più o in meno, ma è quello se il settore industriale va nella direzione dell'elettrificazione e una risposta ce la deve dare anche sulla gigafactory di Termoli. Se l'Europa dovesse essere ulteriormente incerta, penso rimarremo in un vaso di coccio tra due colossi, Byd e Tesla», ha concluso Bonelli.

«Parlando con alcuni cassintegrati di Stellantis, loro si definiscono "rassegnati" e sui dubbi sulle dichiarazioni di John Elkann sono d'accordo con il senatore Calenda - inizia così il discorso del deputato leghista Alberto Bagnai -. Il primo giorno del 2023 ha dichiarato nella nostra storia non abbiamo mai avuto bisogno della presenza Stato nel capitale: non mi sembra che emerga il riconoscimento del ruolo che lo Stato ha avuto come finanziatore e sostenitore attraverso i contributi come quello per la cassa integrazione. Anche sulla vicenda del *green*, il primo aprile 2022 i giornali riportavano dichiarazioni che annunciavano un futuro *full electric*. Il problema secondo me non è tanto l'errore e la previsione quanto i motivi che potrebbero aver sotteso a questo errore. Secondo me l'industria ha intravisto nel *green* l'opportunità per un rinnovo del parco macchine e ha spinto Bruxelles in quella direzione: in quel caso prima si spinge Bruxelles e poi si viene dalla politica a essere protetti da Bruxelles, ma ora non ci sono più le condizioni finanziarie perché vada avanti l'economia di sussidio necessaria per finanziare la transizione *green*».

«La comunicazione di oggi in Parlamento del presidente di Stellantis John Elkann conferma le nostre preoccupazioni. Nel corso dell'audizione non sono emerse novità rispetto a quanto annunciato nell'incontro al Mimit del 17 dicembre scorso riguardo alle missioni produttive dei singoli stabilimenti. Il presidente di Stellantis, se davvero vuole rilanciare il suo gruppo nel nostro Paese, smetta di delegare e si assuma in prima persona la responsabilità di amministratore delegato e si pianifichino investimenti di risorse visto che possiede parte importante della proprietà». Così Michele De Palma, segretario generale Fiom-Cgil. «Le incertezze occupazionali rimangono con il piano confermato oggi. La mancanza di investimenti sulla ricerca, sviluppo e l'assenza di prospettiva produttiva industriale, ci dice che i numeri del 2025 saranno peggiori di quelli di un 2024 già drammatico - ha continua il sindacalista -. L'obiettivo del milione di auto prodotte in Italia si allontana visto che si riducono i volumi produttivi e aumenta la cassa integrazione e i lavoratori inviati all'estero. Chiediamo di riconoscere nell'immediato un'integrazione al reddito della cassa integrazione per i lavoratori che ormai da anni possono contare solo sugli ammortizzatori sociali. Rimane urgente, per De Palma, «avviare un confronto a Palazzo Chigi, tra impresa, sindacati e governo, per arrivare a un accordo che garantisca il futuro degli stabilimenti e dell'occupazione, rilanci la produzione puntando sull'autonomia in ricerca e sviluppo. Il futuro dell'automotive in Italia e in Europa lo si realizza ora e non con la transizione verso il militare, ma con il lavoro, rigenerando l'occupazione».



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

## AUTO, ANFIA: NEL 2024, CRESCE L'IMPORT DI AUTOVEICOLI NUOVI IN VALORE VERSO L'ITALIA (+0,5%)

teleborsa



(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.

(TELEBORSA) 19-03-2025 10:44

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

## LEASING AUTO, ZIRILLI (BANCA IFIS): SEGRETO È ATTENZIONE AL CLIENTE IN TUTTE LE FASI




(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**.

"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.

(TELEBORSA) 19-03-2025 12:19

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

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

## STELLANTIS: 2 APRILE A TORINO INCONTRO CON I FORNITORI EUROPEI



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 mar - 'Il 2 aprile abbiamo organizzato a Torino una convention a livello europeo, che coinvolge i fornitori del business di Stellantis in Europa. Sarà una convention molto importante, 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 parleremo di business'. Lo ha affermato Monica Genovese, responsabile acquisti di tutta la parte powertrain di Stellantis, intervenendo all'audizione del presidente di Stellantis, John Elkann in Parlamento.

'Faremo il punto sul business di Stellantis in Europa e soprattutto 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, ha continuato, ribadendo che 'nella parte del suo discorso il presidente ha citato il valore di fatturato di acquisto da fornitori in Italia nel periodo dal 2021 al 2024 che è pari a circa 6 miliardi di euro all'anno. La stessa prospettiva l'abbiamo anche per l'anno in corso, chiaramente compatibilmente con i trend di mercato' e sottolineando che 'da qualche mese noi abbiamo rinforzato la connessione con i fornitori e nello specifico con la filiera italiana'.

Fla-Ars

(RADIOCOR) 19-03-25 17:47:30 (0594) 5 NNNN

### Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
<a href="#">Stellantis</a>	11,62	+0,29	17.35.07	11,402	11,682	11,462

### TAG

ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO

AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA

PIEMONTE PROVINCIA DI TORINO COMUNE DI TORINO TORINO

STELLANTIS ECONOMIA COMMERCIO ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

## STELLANTIS: ELKANN, A TAVOLO AUTO PRESI IMPEGNI, LI REALIZZIAMO PUNTUALMENTE



In 2025 circa 2 miliardi di euro di investimenti (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 mar - "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". Lo ha detto il presidente di Stellantis, John Elkann, in audizione davanti alle Commissioni riunite Attivita' produttive di Camera e Senato.

Lo scorso 17 dicembre al Mimit, "abbiamo descritto il piano di attivita' del gruppo riferito ai nostri stabilimenti in Italia. In quell'occasione abbiamo ribadito e confermato la centralita' 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", ha detto Elkann, sottolineando che "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 e' cresciuta insieme a noi", ha detto Elkann.

Ars-Fla

(RADIOCOR) 19-03-25 14:59:35 (0447) 5 NNNN

### Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
<a href="#">Stellantis</a>	11,588	+0,02	15.35.32	11,402	11,618	11,462

### TAG

ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO

AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA

STELLANTIS FINANZA FUSIONI ACQUISIZIONI ACQUISIZIONE

ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## #FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive

Fuori di Test

A #FORUMAutoMotive l'appello di politica, sindacati e filiera automotive È necessario sostegno e investimenti sul settore, con scelte strategiche e non ideologiche

#FORUMAutoMotive ha celebrato dieci anni di attività, in occasione del quale si è parlato del Piano UE sull'auto, della revisione del Green Deal, e dell'attuale stato di salute del settore automotive. All'evento hanno presenziato i rappresentanti di schieramenti diversi del mondo della politica che si sono confrontati sugli scenari presenti e futuri del settore automotive, anche alla luce degli annunci del Presidente americano Trump e del Piano di azione UE, moderata da Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti David Giudici e Umberto Zapelloni.

Ad aprire il lavoro il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora : " #FORUMAutoMotive oggi celebra i suoi primi 10 anni e molti dei problemi rilevati nel 2015 si stanno riproponendo ora, come quello dell'esigenza di svecchiare il parco circolante e quello della razionalizzazione della fiscalità. A tutto questo, complice la lunga pausa causata dalla pandemia, si sono aggiunti seri problemi di carattere ideologico che hanno condizionato importanti scelte politiche in Europa, purtroppo con il colpevole silenzio di buona parte del settore. Noi di #FORUMAutoMotive abbiamo messo subito in guardia sui rischi e sulle pesanti conseguenze che ne sarebbero derivati e che puntualmente si sono manifestati in tutta la loro drammaticità occupazionale. Ed eccoci ora a discutere su come rimediare e rilanciare il sistema automotive Ue anche alla luce delle attuali discutibili volontà di riconvertire la filiera nella produzione di materiale bellico allo scopo di rafforzare militarmente l'Europa. Questi i temi dibattuti nel Tavolo di #FORUMAutoMotive ".

Carlo Fianza, Capodelegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo) , ha dichiarato: " Credo che il tema della riconversione del settore automotive sia prematuro. Bisogna prima cercare di salvare ciò che dell'automotive è possibile salvare, grazie a decisioni strategiche in grado di sostenere una filiera strategica per il nostro Paese e per l'Europa. ".

Marco Rizzo, Coordinatore di Democrazia Sovrana Popolare , ha sottolineato: " E' un periodo di veloce cambiamento con la politica che si sta mostrando inadeguata ad assecondare questo passaggio. Oggi siamo vicini alla tempesta perfetta con il fallimento dell'Europa e della proposta green. Non ritengo credibile una riconversione militare della nostra industria dell'auto. Al massimo l'Italia potrebbe assemblare mezzi ".

Ha chiuso gli interventi politici Isabella Tovaglieri, Eurodeputata Membro Titolare della Commissione Industria : " Riteniamo già un primo successo che si sia riaperto un dibattito sull'auto su un tema che sembrava chiuso, ma non siamo ancora soddisfatti. In primis riguardo alle sanzioni previste per le Case automotive che sono state solo rinviate e non eliminate, come invece avevamo auspicato. Quindi solo una parziale vittoria. Abbiamo poi chiesto che i biocarburanti rientrino nell'agenda della Commissione europea ".

Stefano Boschini, Responsabile Nazionale Settore Automotive FIM-CISL : " L'economia militare non deve sostituire quella civile, dobbiamo difendere l'industria automotive. Una transizione giusta non si può fare senza risorse in grado di salvaguardare il lavoro, anche attraverso ammortizzatori sociali straordinari e la riconversione dei lavoratori ".

Samuele Lodi, Segretario nazionale FIOM Cgil, responsabile automotive : " Abbiamo chiesto alla Commissione europea politiche industriali che partano dall'Europa. Abbiamo bisogno di risposte concrete e risorse. La scelta dello stop alle immatricolazioni diesel e benzina al 2035 è corretta, ma va accompagnata con misure che tengano conto della tenuta economica e sociale. Il processo di transizione verso l'elettrico è inarrestabile. Temiamo molto per il progetto della gigafactory a Termoli, con il lento graduale disimpegno di Stellantis in Italia ".

Rocco Palombella, Segretario Generale UILM : " Nessun politico che ha sostenuto il passaggio al tutto elettrico al 2035 oggi rivendica questa scelta. Molte Associazioni solo pochi anni fa parlavano di grandi opportunità con addirittura una previsione di crescita dell'occupazione nel settore. Oggi il quadro è chiaro: abbiamo sacrificato il nostro mercato e l'eccellenza della nostra componentistica per la Cina. L'annuncio di 1 milione di veicoli prodotti in Italia è rimasto tale e siamo lontanissimi da tale obiettivo. Gli stabilimenti nazionali sono quasi tutti fermi. ".

" La situazione nell'ultimo anno e mezzo è diventata ancora più drammatica. Abbiamo lavorato con il Governo per affrontare questa crisi e per portare il nostro Paese ad avere una forte competitività rispetto ai Paesi in cui si

continuano a produrre le auto. Purtroppo le nostre proposte sono rimaste inascoltate, se si fa eccezione per il tema delle spese per ricerca e sviluppo assoggettate a credito d'imposta. In Europa abbiamo perso in pochi anni 3 milioni di veicoli venduti e oggi anche i progetti dei costruttori cinesi nel vecchio Continente sono stati messi in stand by ", ha commentato Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA.

Andrea Cardinali, Direttore Generale di UNRAE ha dichiarato: " Le previsioni per le immatricolazioni auto nel 2025 restano molto negative. Aver spalmato le multe per i costruttori in un lasso temporale dilatato non produrrà effetti positivi per i car maker. Pensare che il Green Deal sia la causa della crisi del mercato è illogico. Il settore sta investendo centinaia di miliardi sulle auto elettriche. L'Unione Europea ha sbagliato quando, avendo come obiettivo la transizione ecologica, ha parlato di sostegno economico, alla domanda e all'occupazione senza però mettere in campo misure concrete. E in merito alla riconversione bellica, mi chiedo quanto ci vorrebbe per poterla mettere in piedi? "

Plinio Vanini, Vicepresidente di Federauto con delega al Settore Auto , ha sottolineato: " Politica e sindacati non hanno fatto i conti con le esigenze dei clienti, non hanno preso in considerazione i consumatori. Noi siamo sempre stati a favore della neutralità tecnologica. È stato ucciso un settore, stiamo uccidendo la distribuzione, il cliente è totalmente confuso. Abbiamo 20 milioni auto ante Euro4 e i proprietari non le cambiano perché non sono economicamente in grado di farlo. Bisogna tenerne conto. Gli incentivi non servono. Lo slittamento delle multe è solo lo spostamento in avanti di una condanna. Dobbiamo iniziare a pensare a promuovere iniziative di protesta in piazza ".

Alberto Viano, Presidente di ANIASA : " Il nostro obiettivo è rendere i servizi di mobilità sempre più flessibili in modo competitivo; siamo cresciuti in un mercato che si stava riducendo per ragioni demografiche e per la minore necessità di avere un'auto di proprietà. Da due anni registriamo un rallentamento della domanda di nuove immatricolazioni, con una flotta che però continua a crescere. Con la stretta sulle vetture in fringe benefit si è scelto di penalizzare il comparto delle auto aziendali, frenando il ricambio del circolante e appesantendo le buste paga dei dipendenti delle imprese ".

Fabio Pressi, Presidente di Motus-E : " Il calo delle vendite di auto non è collegato alla svolta elettrica. A fare da contraltare rispetto ai bassi numeri di e-car vendute in Italia, c'è una struttura di ricarica più consistente rispetto ad altri Paesi. Bisogna lavorare sulla sensibilizzazione delle persone sull'utilizzo delle colonnine di ricarica. Nel settore elettrico c'è un problema di incertezza che rischia di frenare gli investimenti, anche quelli in ricerca e sviluppo ".

Gianni Murano, Presidente di UNEM , ha rimarcato: " La Commissione ha finalmente riconosciuto la necessità di una revisione del percorso sinora intrapreso dall'Europa per la decarbonizzazione dei trasporti. Tuttavia il piano d'azione UE insiste sulla monocrazia tecnologica e non c'è traccia di soluzioni pragmatiche e reali per una crisi, come quella dell'automotive, che si avvia a diventare irreversibile. Bisogna lavorare affinché la Commissione si convinca ad aprire a tutte le tecnologie disponibili calcolando le emissioni di CO2 non solo allo scarico ma sull'intero ciclo di vita. ".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità-Federmotorizzazione ha poi evidenziato: "Sono felice di vedere che il mio scetticismo espresso qualche anno fa nei confronti del diktat sul tutto elettrico oggi raccolga consenso. Ci siamo accreditati come Associazione presso il Parlamento Europeo per portare la voce del mercato. Come si fa parlare di prodotto, senza tener conto di chi lo deve acquistare o noleggiare?".

Michele Moretti, Responsabile del settore Moto di Confindustria ANCMA ha aperto un focus sulle due ruote: " Il mercato delle due ruote cresce da più di dieci anni. Il tema della neutralità tecnologica è anche per noi centrale. Dal nostro Osservatorio 'Focus 2 R' emerge che tutte le amministrazioni locali parlano di mobilità dolce e di misure che possano arginare il problema del traffico. Il tema dei dazi ci preoccupa non poco, soprattutto nell'eventualità in cui gli Stati Uniti decidessero di porli sulle moto provenienti dal nostro Paese ".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV ha osservato: " Rappresentiamo il trasporto con carburanti alternativi e siamo a favore della neutralità tecnologica e per questo abbiamo creato un Osservatorio che sarà presente ai tavoli di confronto al MIT e al MISE per affermare questo principio ".

" I numeri dicono che quando il consumatore può scegliere, predilige l'opzione più vantaggiosa e i dati sulla diffusione del GPL lo testimoniano. Siamo favorevoli alla pluralità di scelta e non agli obblighi di una sola strada ", ha dichiarato

Matteo Cimenti, Presidente Federchimica-Assogasliquidi .

" L'approccio del legislatore UE deve essere realistico, frutto della consultazione e della condivisione con l'industria di riferimento e gli stakeholder tecnici. Ad esempio: un pneumatico come pure un articolo tecnico non possono contenere il 20% di gomma riciclata perché non è tecnicamente possibile. In un'auto ci sono 70kg di gomma di cui 35 kg di pneumatici: senza la gomma il mondo dell'automotive si ferma. L'industria lancia un messaggio chiaro: costruiamo insieme il nostro futuro con scelte ponderate, sostenibili sia tecnicamente sia economicamente, come pure ambientalmente ", ha commentato Fabio Bertolotti - Direttore Assogomma .

Mario Verna, manager automotive : " Gli ultimi dieci anni sono stati per il settore automotive particolarmente intensi. Oggi le posizioni degli addetti ai lavori del mercato automotive sembrano decisamente più realistiche. Le performance del settore automotive in termini di riduzione delle emissioni sono uniche dal punto di vista industriale " .

Pier Luigi Del Visco, Direttore del Centro Studi Fleet & Mobility e Andrea Taschini, Manager e Advisor Automotive . Del Visco ha indicato come: " Chi ha sbagliato a livello europeo oggi dovrebbe non chiedere scusa, ma dimettersi. Chi ha votato la Commissione europea e ora la critica, deve assumersi le proprie responsabilità. Oggi si vendono macchine su cui le case automobilistiche producono maggiori margini " .

Taschini ha aggiunto: " ormai è condivisa l'idea che il Green Deal sia causa della crisi industriale europea. Gli Stati Uniti sono cresciuti negli ultimi 5 anni del 5%, l'Europa sostanzialmente è in stagnazione. È impossibile fabbricare batterie in Europa in modo economicamente sostenibile ."

Articoli in evidenza