



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 9 al 15 dicembre 2025

Torino, 19 dicembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
108	Auto Aziendali Magazine	01/12/2025	<i>Anfia, occhio alla normativa UE</i>	2
66/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/12/2025	<i>Qui, Asean</i>	3
26/33	Il Giornale del Meccanico	01/12/2025	<i>La filiera si incontra per costruire il futuro dell'autoriparazione</i>	10
2	Il Sole 24 Ore	09/12/2025	<i>Volumi in salita Pechino ha una quota del 6% nel Paese (F.Greco)</i>	18
	Quattroruote.it	09/12/2025	<i>Intervista Vavassori (Anfia): phase out al 2040 e 25% di termico non fossile</i>	19
	Ansa.it	10/12/2025	<i>Anfia, Vavassori: transizione da correggere, così l'Europa si ferma</i>	36
	Ansa.it	10/12/2025	<i>Vavassori, unione intenti tra Anfia, Stellantis e governo per una strategia nazionale</i>	39
	Geagency.it	10/12/2025	<i>Auto, Vavassori (Anfia): Colpevole miopia puntare solo sull'elettrico</i>	42
	Lastampa.it	10/12/2025	<i>Stellantis, Filosa: "Regole Ue troppo rigide, servono flessibilità e competitività" per il futuro d</i>	43
	Repubblica.it	10/12/2025	<i>Auto, Urso: Basta rinvii, la Ue cambi rotta sulla transizione all'elettrico</i>	45
	Ilsole24ore.com	10/12/2025	<i>Assemblea Anfia, accordo con Mimit e Stellantis per rafforzamento filiera automotive</i>	48
	Borsaitaliana.it	10/12/2025	<i>Stellantis: Vavassori (Anfia), a Filosa chiediamo realizzazione del piano Italia -2-</i>	52
	Energiaoltre.it	10/12/2025	<i>Trasporti, ANFIA: lautomotive europeo e' un fattore essenziale di autonomia strategica</i>	53
	Siderweb.com	10/12/2025	<i>Automotive, il comparto attende le decisioni dell'Ue - Vavassori (Anfia): «Servono norme per ricompo</i>	54
	Teleborsa.it	10/12/2025	<i>Anfia: produzione nazionale autovetture in calo a ottobre</i>	56
39	La Repubblica	11/12/2025	<i>L'automotive incalza la Ue: "Riveda subito le regole" (D.Lon.)</i>	58
34	Corriere della Sera	11/12/2025	<i>Auto ai minimi Italdesign passa da Audi al gruppo Ust (F.Bertolino)</i>	59
19	Il Sole 24 Ore	11/12/2025	<i>Filosa: "La Ue riveda le regole sulle emissioni, più flessibilità" (F.Greco)</i>	60
1+6	Il Giornale	11/12/2025	<i>Green, Stellantis vota il tycoon (P.Bonora)</i>	61
18	Il Messaggero	11/12/2025	<i>Auto, ultimatum alla Ue da Italia e Germania: no allo stop agli ibridi (F.Pac.)</i>	63
	Autobusweb.com	11/12/2025	<i>La carica dei 1.011: il mercato dell'autobus turistico ha il vento in poppa!</i>	64
	Corriereadriatico.it	11/12/2025	<i>Vavassori: «Unione intenti tra Anfia, Stellantis e governo per strategia nazionale. Con Filosa strat</i>	66
	Ilgiornaledelmeccanico.it	11/12/2025	<i>Produzione dell'industria automotive ancora in calo: in Italia -4,1% ad ottobre</i>	67
	Ilmattino.it	11/12/2025	<i>Vavassori: «Unione intenti tra Anfia, Stellantis e governo per strategia nazionale. Con Filosa strat</i>	68
	It.motor1.com	11/12/2025	<i>Serve un piano d'incentivi Ue. E ai giovani dico: comprate auto usate</i>	69
	Siderweb.com	11/12/2025	<i>Urso-Reiche all'Ue: «Servono decisioni tempestive e coraggiose» - Sottoscritta dichiarazione Italia-</i>	72
	Torinocronaca.it	11/12/2025	<i>Stellantis, il "pronto soccorso" di Filosa per salvare le vendite: ecco come</i>	74

ASSOCIAZIONI E OSSERVATORI



GIANMARCO GIORDA
Direttore Generale
di Anfia



|| In relazione alla proposta della Commissione europea per introdurre politiche volte ad aumentare l'adozione di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali, stiamo affermando da tempo di essere contrari a misure che impongano alle aziende una quota obbligatoria di veicoli elettrici da raggiungere", spiega **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale di Anfia. "Sosteniamo, invece, l'adozione di linee guida con cui gli Stati membri possano operare in modo flessibile, privilegiando incentivi e strumenti di facilitazione volti a promuovere la transizione verso veicoli a zero e a basse emissioni che privilegino le produzioni europee di autoveicoli e componenti. È necessario, inoltre, differenziare le eventuali proposte di normativa per tipologie di flotte e categorie di veicoli, in particolare autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti e autobus. Per i veicoli commerciali (furgoni, camion, autobus), nello specifico, è fondamentale che sia previsto un supporto per ridurre il costo totale di proprietà (TCO) dei veicoli

elettrici, ad oggi ancora molto superiore rispetto alle altre tecnologie".

OBIETTIVI PER IL 2026

"Oltre a seguire questo importante dossier europeo - rimarcando anche la necessità di adottare un approccio tecnologicamente neutrale e di dare stimolo alla creazione di adeguate condizioni abilitanti, come infrastrutture di ricarica diffuse sia per le auto che per i veicoli commerciali, disponibilità di elettricità rinnovabile, sviluppo della rete di rifornimento ad idrogeno e diffusione dei carburanti rinnovabili - puntiamo all'attuazione di una riforma sulla fiscalità dell'auto aziendale in Italia. Come abbiamo evidenziato più volte insieme alle altre maggiori associazioni nazionali dell'automotive, si tratta di allineare il nostro sistema fiscale alle best practices europee in tema di deducibilità, detraibilità e tempi di ammortamento, con regole che favoriscano il rinnovo delle flotte aziendali e del parco veicoli da lavoro, motori della crescita di mercato e della transizione energetica, generando benefici ambientali, economici e occupazionali, ma anche erariali, e

migliorando la competitività internazionale delle imprese italiane".

NOVITÀ IN ARRIVO

"Tornando sul fronte UE, vorremmo definire un'iniziativa europea per la rottamazione del parco auto attualmente in circolazione in Europa, 250 milioni di unità che continuano ad invecchiare (età media oltre i 12 anni), con una riduzione molto limitata delle emissioni complessive di CO2 negli ultimi anni. Per contribuire da subito al processo di decarbonizzazione della mobilità è indispensabile la sostituzione dei veicoli più vecchi con auto a zero e a basse emissioni prodotte in Europa, così da accelerare la riduzione delle emissioni del trasporto privato su strada, che si può in larga misura ottenere già oggi senza attendere il 2035, e al contempo sostenere la competitività della filiera. Per quest'ultima, però, urge, parallelamente, un piano strategico che intervenga in maniera rapida e decisa sui fattori di competitività delle nostre produzioni europee di veicoli e componenti, in primis riducendo i costi dell'energia e supportando gli investimenti in ricerca e sviluppo e innovazione".



Qui, ASEAN

Approfondiamo grazie al contributo di ANFIA l'andamento del mercato del settore automotive nel Sud-Est asiatico

a cura di Miriam Sala,
Responsabile Area Studi
e Statistiche

L Nata nel 1967 per promuovere la cooperazione economica e la stabilità tra i paesi del Sud-Est asiatico, l'ASEAN (Association of South-East Asian Nations), rappresenta oggi uno dei poli più dinamici e strategici dell'economia mondiale, grazie a una combinazione di crescita demografica, aumento dei consumi interni e ruolo crescente nelle catene globali del valore.

Dopo un 2023 caratterizzato da un rallentamento generalizzato dovuto all'inasprimento delle politiche monetarie globali e al raffreddamento della domanda esterna, nel 2024 l'area ha mostrato segnali di stabilizzazione, con un prodotto interno lordo complessivo in espansione al 4,6%. Le prospettive per il 2025 e il 2026 restano moderatamente positive (secondo il FMI rispettivamente 4,2 e 4,1), anche se il contesto internazionale, ancora segnato da incertezze geopolitiche e tensioni commerciali, continuerà a condizionare la traiettoria di crescita.

Nel 2024 la crescita dell'economia dell'ASEAN

è stata sostenuta da tre elementi chiave. In primo luogo, il rafforzamento dei consumi interni, alimentato dall'aumento dei redditi, dalla ripresa del mercato del lavoro e dall'espansione della classe media urbana, ha consolidato la domanda domestica come principale motore della crescita. In secondo luogo, la tenuta del settore dei servizi, trainato da turismo, logistica, commercio digitale e finanza, ha contribuito a compensare la debolezza di alcuni comparti manifatturieri legati all'export. Infine, la crescente diversificazione produttiva, favorita dalle strategie internazionali di rilocalizzazione industriale note come China+1¹, ha attratto nuovi flussi di investimenti diretti esteri, in particolare verso economie emergenti come Vietnam, Indonesia e Thailandia. (TABELLA 1)

Nonostante ciò, la regione rimane esposta a fattori di vulnerabilità esterna - in particolare la volatilità dei prezzi energetici e alimentari e le fluttuazioni del dollaro statunitense - che incidono sui costi di finanziamento e sulla stabilità delle valute locali.

Per il 2025 e il 2026, le previsioni indicano un ritmo di crescita medio di poco superiore al 4%.

¹ Il termine "China+1" si riferisce alla politica industriale di diversificazione adottata da molte aziende globali, che consiste nel mantenere la Cina come polo produttivo principale, affiancandole un secondo paese, generalmente del Sud-Est asiatico, al fine di ridurre la dipendenza economica e commerciale da Pechino.

TABELLA 1

	Real GDP			Consumer Prices ¹			Current Account Balance ²			Unemployment ³		
	2024	Projections		2024	Projections		2024	Projections		2024	Projections	
		2025	2026		2025	2026		2025	2026		2025	2026
Singapore	4,4	2,2	1,8	2,4	0,9	1,3	17,5	17,4	17,3	2,0	2,1	2,1
Indonesia	5,0	4,9	4,9	2,3	1,8	2,9	-0,6	-1,1	-1,2	4,9	5,0	5,0
Thailand	2,5	2,0	1,6	0,4	0,2	0,7	2,5	1,7	1,3	1,0	1,0	1,0
Vietnam	7,1	6,5	5,6	3,6	3,4	3,2	6,6	4,0	2,4	2,2	2,3	2,5
Malaysia	5,1	4,5	4,0	1,8	1,6	2,2	1,4	1,5	1,8	3,2	3,0	3,0
Philippines	5,7	5,4	5,7	3,2	1,6	2,6	-4,0	-3,8	-3,5	3,8	3,9	3,9

Fonte: FMI World Economic Outlook Ottobre 2025

¹ Movements in consumer prices are shown as annual averages.

² Percent of GDP.

³ Percent. National definitions of unemployment may differ.

« LE PROSPETTIVE PER IL 2025 E IL 2026 RESTANO MODERATAMENTE POSITIVE (SECONDO IL FMI RISPETTIVAMENTE 4,2 E 4,1), ANCHE SE IL CONTESTO INTERNAZIONALE, ANCORA SEGNA TO DA INCERTEZZE GEOPOLITICHE E TENSIONI COMMERCIALI, CONTINUERÀ A CONDIZIONARE LA TRAIETTORIA DI CRESCITA »

con differenze significative tra i paesi. L'inflazione, pur in calo rispetto ai picchi del 2023, rimane superiore ai livelli pre-pandemia in molte economie, comprimendo il potere d'acquisto delle famiglie a basso reddito. Le politiche monetarie, dopo un lungo ciclo restrittivo, iniziano a orientarsi verso una graduale normalizzazione, mentre i governi cercano di sostenere gli investimenti pubblici, in particolare in infrastrutture e transizione energetica. Analizzando nel dettaglio ciascun paese, l'Indonesia conferma il suo ruolo di principale economia dell'ASEAN. Forte delle maggiori riserve mondiali di nichel e di una politica industriale che punta alla valorizzazione delle risorse strategiche, il Paese sta consolidando la propria posizione come hub internazionale per la produzione di batterie e veicoli elettrici. Attrae investimenti da Cina, Giappone e Corea del Sud e beneficia di una posizione geografica favorevole lungo le rotte dello Stretto di Malacca. La crescita, pari al 5% nel 2024 e stabile nel biennio 2025-2026, è sostenuta da un mercato interno giovane e in espansione. Restano criticità strutturali legate alla dipendenza dalle esportazioni di materie prime, alla burocrazia e alla qualità delle infrastrutture.

La Thailandia, seconda economia del Sud-Est asiatico, si fonda su un sistema produttivo diversificato che integra manifattura, turismo e agricoltura. Il Paese, importante polo di esportazione, punta su produzioni a più alto valore aggiunto ma affronta un rallentamento, con una crescita stimata intorno al 2% nel 2025 e una leggera flessione nel 2026.

Il Vietnam resta tra le economie più dinamiche della regione, con un'espansione prevista tra il 6,5% nel 2025 e il 5,6% nel 2026. Pur mantenendo un controllo rigoroso sugli investimenti esteri, il Paese continua ad attrarre capitali di lungo periodo, grazie alla stabilità politica e alla forza del settore manifatturiero. Le restrizioni agli IDE e la complessità burocratica riflettono la volontà del governo di preservare il controllo economico nazionale, ma non hanno frenato i flussi di investimento, che nel 2023 hanno toccato livelli record.

La Malesia si conferma un'economia solida e diversificata, ormai orientata verso i servizi e la manifattura avanzata dopo decenni di dipendenza dalle materie prime. Con un PIL in crescita del 5,1% nel 2024 e del 5,2% nel terzo trimestre 2025, il Paese si distingue per l'industria elettronica, automobilistica e aerospaziale e per la piena integrazione nei flussi commerciali globali.

Le Filippine mantengono una crescita sostenuta, trainata dai consumi e dai servizi, con un PIL previsto in aumento del 5,4% nel 2025 e del 5,7% nel 2026. Le rimesse degli emigrati sostengono la domanda interna, ma il Paese resta vulnerabile a pressioni inflazionistiche e a un disavanzo commerciale cronico. Il rafforzamento delle infrastrutture e la digitalizzazione rappresentano le principali leve per migliorare la competitività.

La Singapore matura e fortemente orientata ai servizi ad alta tecnologia continua a essere un punto di riferimento per stabilità e innovazione. La crescita, inferiore al 3% nel 2025 e 2026, riflette





« ANALIZZANDO NEL DETTAGLIO CIASCUN PAESE, L'INDONESIA CONFERMA IL SUO RUOLO DI PRINCIPALE ECONOMIA DELL'ASEAN. FORTE DELLE MAGGIORI RISERVE MONDIALI DI NICHEL E DI UNA POLITICA INDUSTRIALE CHE PUNTA ALLA VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE STRATEGICHE, IL PAESE STA CONSOLIDANDO LA PROPRIA POSIZIONE COME HUB INTERNAZIONALE PER LA PRODUZIONE DI BATTERIE E VEICOLI ELETTRICI »

l'esposizione alle dinamiche globali, ma la solidità finanziaria e gli investimenti nell'economia digitale assicurano equilibrio e resilienza.

Nel complesso, la regione si conferma tra quelle a più alto potenziale tra le economie emergenti. La crescita strutturale, sostenuta da urbanizzazione, demografia e integrazione regionale, si accompagna a sfide comuni legate alla transizione verde, alla digitalizzazione e alla riduzione della dipendenza da filiere esterne. La competizione tra Cina e Stati Uniti continuerà a offrire opportunità di rilocalizzazione produttiva, ma anche rischi di frammentazione commerciale. La capacità dei governi di garantire stabilità regolatoria e accelerare le riforme sarà decisiva per attrarre capitali e consolidare la crescita. In prospettiva, Vietnam e Indonesia si candidano a trainare la prossima espansione dell'area, mentre Thailandia e Malesia dovranno innovare i propri modelli produttivi. Le Filippine e gli altri mercati emergenti rappresentano invece il nuovo terreno di sviluppo per i servizi digitali e l'economia dei consumi.

L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ASEAN: TRA RALLENTAMENTO CONGIUNTURALE E NUOVE OPPORTUNITÀ DI CRESCITA

L'industria automobilistica dei Paesi ASEAN sta attraversando una fase di profonda trasformazione. Dopo un 2024 segnato da un rallentamento generalizzato, con un calo delle vendite di veicoli leggeri del 5,4% per un totale di 3,28 milioni di unità, il 2025 si apre con prospettive di ripresa moderata, stimate intorno al 2%¹. Le dif-

ficoltà congiunturali di Indonesia e Thailandia, i due maggiori mercati produttivi della regione, hanno inciso significativamente sul risultato complessivo, ma non hanno compromesso il potenziale di crescita a medio termine dell'area. Nonostante la fase di assestamento, i costruttori giapponesi continuano a dominare il panorama industriale dell'ASEAN, mantenendo una quota di mercato prossima al 90% nei principali Paesi, con Toyota saldamente al vertice. Tuttavia, la competizione si sta rapidamente intensificando. I marchi cinesi - in particolare BYD, Chery, Wuling e MG - stanno guadagnando terreno con una velocità sorprendente, passando da una presenza quasi marginale a circa il 5% del mercato complessivo in pochi anni. La loro crescita è strettamente legata alla transizione verso l'elettrico, una tendenza ormai irreversibile che sta ridisegnando le strategie industriali regionali. Nel 2024, le vendite di veicoli elettrici e ibridi (EV e HEV) hanno raggiunto 351.000 unità, pari al 13% del totale, rispetto al 9% dell'anno precedente, grazie all'introduzione di politiche di incentivo e a un impegno crescente verso la sostenibilità.

L'Indonesia si conferma la locomotiva industriale dell'ASEAN e verrà approfondita in seguito. Il Paese punta a consolidare il proprio ruolo di hub produttivo regionale attraverso un piano di lungo periodo che prevede una capacità produttiva di 2,3 milioni di veicoli entro il 2034, di cui almeno 600.000 elettrici. Il governo indonesiano ha adottato una strategia di attrazione degli investimenti diretti esteri, accogliendo i capitali di Hyundai, LG, BYD e Chery. Restano però criticità strutturali legate al calo del potere d'acquisto e all'aumento dei tassi di interesse, che limitano la crescita della domanda interna.

La Malesia, seconda economia automobilistica dell'area, mostra una dinamica più stabile e una domanda domestica sostenuta. Con 817.000 veicoli venduti nel 2024, il mercato malese è dominato dai produttori nazionali Perodua e Proton, che insieme detengono oltre il 60% delle immatricolazioni. Il segmento elettrico è ancora agli inizi, con una quota di mercato del 2,6%, ma il governo ha tracciato un percorso di espansione ambizioso che punta a raggiungere il 20% entro il 2030, sostenuto dal National Energy Transition Roadmap e dagli investimenti di marchi come BYD, Volvo e Hyundai.

In Thailandia la situazione è più complessa. Tradizionale polo manifatturiero dell'ASEAN, il Paese ha subito nel 2024 una contrazione delle vendite del 25%, determinata da una stretta creditizia e dall'elevato livello di indebitamento delle famiglie. Ciononostante, la Thailandia resta il principale produttore dell'area, con 1,47 milio-

¹ PwC Overview of the ASEAN-6 Automotive Market, Feb. 2025



mercato si è imposto come simbolo della transizione verso la mobilità elettrica. VinFast, inoltre, ha avviato un'espansione internazionale che consolida l'immagine del Vietnam come nuovo attore industriale nel panorama asiatico. Anche altri produttori, come BYD, Geely, Skoda e Wuling, hanno iniziato a investire nel Paese, sebbene la carenza di infrastrutture di ricarica rappresenti ancora un ostacolo allo sviluppo pieno del mercato EV.

Singapore, infine, si distingue per il suo approccio altamente regolamentato e orientato alla sostenibilità. Con un mercato di appena 52.000 unità nel 2024, il Paese ha avviato una decisa politica "car-lite", fissando l'obiettivo di vietare la vendita di veicoli a combustione interna entro il 2030 e raggiungere la completa decarbonizzazione dei trasporti nel 2040. L'espansione delle infrastrutture di ricarica procede rapidamente: oggi sono attivi oltre 15.000 punti di ricarica, che diventeranno 60.000 entro la fine del decennio. Curiosamente, BYD è già il secondo marchio per vendite (12,4%), subito dietro Toyota (18,8%).

IL SISTEMA AUTOMOTIVE IN INDONESIA

Nel corso dell'ultimo ventennio, l'Indonesia ha attirato investimenti consistenti nel comparto automotive, trasformandosi in un polo strategico per la produzione di veicoli - soprattutto elettrici.

Le case giapponesi hanno avuto un ruolo storico e dominante. Toyota, attraverso le sue filiali Toyota Motor Manufacturing Indonesia (TMMIN) e PT Toyota-Astra Motor (TAM), rappresenta il principale investitore straniero: gestisce cinque stabilimenti produttivi tra Giava e Karawang, produce modelli popolari come Fortuner, Innova, Yaris e il veicolo elettrico b24X, ed esporta oltre 276.000 unità nel 2024, pari al 61% delle esportazioni di veicoli assemblati dell'intero paese. Mitsubishi Motors si distingue per la produzione della XPander MPV e dell'Outlander PHEV nello

ni di veicoli assemblati. Il governo di Bangkok ha avviato il programma "30@30", che mira a convertire il 30% della produzione nazionale verso l'elettrico entro il 2030. In questo contesto, i costruttori cinesi come BYD e Great Wall Motors stanno ampliando la loro presenza, mentre le case giapponesi, storicamente dominanti, rafforzano la propria offerta ibrida per restare competitive.

Le Filippine rappresentano un mercato in crescita, con un incremento dell'8% delle vendite nel 2024. Il governo ha varato l'EVIDA Act, una legge che introduce incentivi per la diffusione di veicoli elettrici e ibridi e che punta alla creazione di un parco circolante di 6,6 milioni di veicoli elettrici entro il 2030, comprendendo anche motoveicoli e mezzi commerciali leggeri. Il settore è ancora fortemente presidiato dai marchi giapponesi, ma si registrano segnali di apertura verso la produzione locale, grazie al programma RACE, volto ad attrarre nuovi investitori esteri.

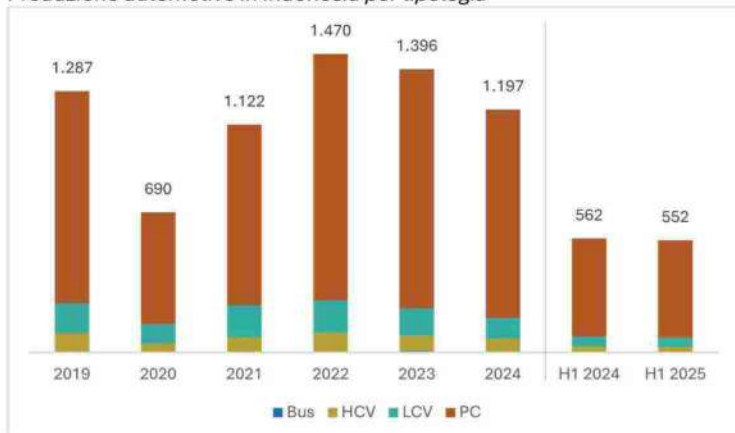
Il Vietnam è oggi il mercato più dinamico della regione. Nel 2024 ha registrato una crescita del 22%, trainata dal marchio nazionale VinFast, che con 97.000 veicoli venduti e il 21% di quota di



« LE CASE GIAPPONESI HANNO AVUTO UN RUOLO STORICO E DOMINANTE. TOYOTA, ATTRAVERSO LE SUE FILIALI TOYOTA MOTOR MANUFACTURING INDONESIA (TMMIN) E PT TOYOTA-ASTRA MOTOR (TAM), RAPPRESENTA IL PRINCIPALE INVESTITORE STRANIERO »

GRAFICO 1

Produzione automotiva in Indonesia per tipologia



Fonte: GAIKINDO

« GLI OEM GIAPPONESI HANNO TROVATO IN INDONESIA L'HUB PERFETTO PER LA PRODUZIONE: TOYOTA RESTA IL PRINCIPALE PRODUTTORE, CON IL 44% DEI VEICOLI LEGGERI PRODOTTI IN INDONESIA, SEGUONO MITSUBISHI E DAIHATSU. I PRIMI TRE COSTRUTTORI COSTITUISCONO CIRCA IL 70% DELLA PRODUZIONE COMPLESSIVA »

stabilimento di Cikarang; tra il 2022 e il 2024 ha investito circa 667 milioni di dollari per aumentare la capacità produttiva dedicata ai veicoli ibridi plug-in ed elettrici, in linea con il piano industriale nazionale Ripin 2015-2035.

Il gruppo Hyundai-Kia, rappresentante dell'industria sudcoreana, ha consolidato la propria presenza con un investimento di 1,1 miliardi di dollari nel 2024 per la creazione di una filiera locale dedicata ai veicoli elettrici. In collaborazione con LG Energy Solution, ha aperto uno stabilimento a Karawang per la produzione di celle per batterie EV, mentre la fabbrica di Cikarang continua ad assemblare modelli elettrici e termici con una capacità annuale di circa 42.000 unità. Kia Motors, che condivide le strutture produttive con Hyundai, ha inoltre investito 50 milioni di dollari nel periodo 2019-2023 per aggiornare le linee di assemblaggio alla produzione di veicoli elettrici. (GRAFICO 1)

Le case automobilistiche cinesi, infine, stanno emergendo come protagonisti di una nuova

fase espansiva. BYD ha inaugurato a Subang (Giava Occidentale) un impianto per la produzione e la ricerca di veicoli elettrici, con una capacità di 150.000 unità annue, il più grande investimento cinese nel Paese. Chery, dal canto suo, ha avviato nel 2023 la produzione presso lo stabilimento PT Handal Indonesia Motor a Bekasi, e punta a trasformare l'Indonesia in un hub regionale per le esportazioni verso il Medio Oriente e l'Europa.

Secondo i dati della Association of Indonesian Automotive Manufacturers (GAIKINDO), nel 2024, la produzione automobilistica locale si è attestata di poco sotto ad 1,2 milioni di unità, il 14,3% in meno rispetto al 2023 ed il 7% in meno rispetto al 2019. Dopo i picchi del 2022 e del 2023 dunque, la produzione mostra un trend negativo.

Lieve anche il calo del primo semestre 2025. Nel periodo, sono uscite dagli stabilimenti indonesiani 552mila autoveicoli, 10mila unità in meno rispetto allo stesso periodo del 2024, con una variazione percentuale pari all'1,7%.

Come già accennato, gli OEM giapponesi hanno trovato in Indonesia l'hub perfetto per la produzione: Toyota resta il principale produttore, con il 44% dei veicoli leggeri prodotti in Indonesia, seguono Mitsubishi e Daihatsu. I primi tre costruttori costituiscono circa il 70% della produzione complessiva e rappresentano anche i tre principali esportatori con oltre i tre quarti delle esportazioni totali dal paese.

Nonostante l'andamento rallentato, l'Indonesia si configura dunque come un crocevia strategico, in particolare per la mobilità elettrica asiatica, sostenuta dalla forte presenza giapponese, dalla crescente influenza coreana e dal dinamismo dei newcomers cinesi. Questa sinergia internazionale, alimentata dalle riserve di nichel





e dalle politiche di incentivo del governo, ha posto Giacarta al centro della nuova geografia industriale dell'automotive globale.

A confermare questo quadro, è stato recentemente firmato un accordo commerciale tra Unione Europea e Indonesia (IEU-CEPA), che dovrebbe entrare in vigore nel 2027. L'intesa prevede l'eliminazione progressiva dei dazi su oltre il 98% delle linee tariffarie e introduce un allegato specifico per il settore automotive, che impegna Giacarta ad adottare gli standard internazionali di omologazione UNECE 1958. Con l'adesione al sistema, l'Indonesia riconoscerà i veicoli europei certificati secondo 86 regolamenti internazionali UNECE. In questo modo, i produttori europei potranno evitare test e marcature duplicati, riducendo tempi e

costi, mentre i veicoli indonesiani conformi agli standard internazionali potranno accedere più facilmente al mercato europeo.

L'accordo non si limita alla liberalizzazione commerciale, ma mira anche a favorire il trasferimento tecnologico e la cooperazione industriale in un momento in cui l'Indonesia sta emergendo come hub strategico per la mobilità elettrica. Il Paese, forte delle sue enormi riserve di nichel - elemento essenziale per la produzione di batterie - e di politiche industriali mirate, punta a diventare un centro regionale per la produzione e l'esportazione di veicoli elettrici e componentistica.

Per l'Unione Europea, l'IEU-CEPA rappresenta dunque una piattaforma strategica per rafforzare la presenza industriale e commerciale nell'area ASEAN, sostenendo al contempo gli obiettivi di transizione verde previsti dal Green Deal e dal programma Fit for 55.

Tuttavia, restano sfide importanti: la concorrenza di Cina e Giappone, già ben radicate nel mercato indonesiano, le infrastrutture ancora inadeguate e la necessità di adattarsi a un contesto normativo complesso e in evoluzione. Anche dal punto di vista del mercato, quello indonesiano risulta essere fortemente dominato dalle case automobilistiche giapponesi, che insieme difendono circa il 90% di quota.

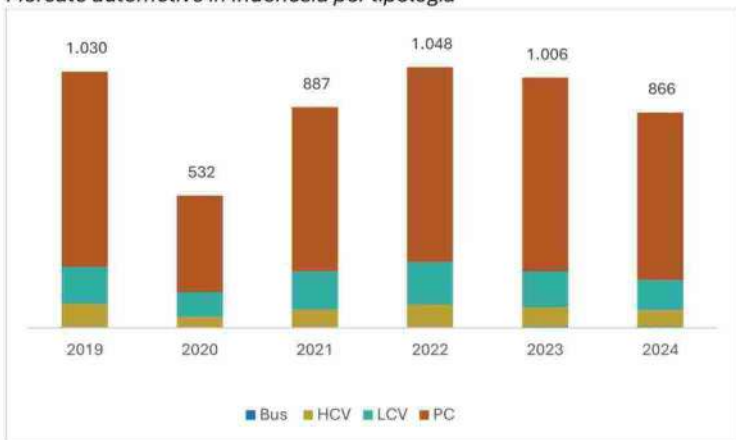
(GRAFICO 2)

Negli ultimi anni, le immatricolazioni indonesiane, hanno seguito una tendenza altalenante, fino al 2024, quando le vendite complessive si sono attestate al di sotto del milione (-14%

circa rispetto al 2023), con volumi addirittura inferiori al 2020. Il mercato indonesiano continua la sua spirale discendente a settembre 2025, con le vendite al dettaglio in calo dell'11,9% a 63.723 unità. Da inizio anno, le vendite all'ingrosso sono in calo dell'11,3% a 561.819 unità e le vendite al dettaglio sono in calo del 10,8% a 585.917 unità. Le vendite di Toyota nei nove mesi sono diminuite del 13%, attestandosi a 181.817 unità, mentre quelle di Daihatsu sono diminuite del 24%, attestandosi a 95.307 unità; quelle di Mitsubishi a 48.944 unità (-10%); quelle di Honda a 46.623 unità (-33%) e quelle di Suzuki a 44.253 unità (-10%). Le vendite di piccole autovetture, nell'am-

GRAFICO 2

Mercato automotive in Indonesia per tipologia



Fonte: GAIKINDO

bito del programma governativo "auto a basso consumo energetico", sono crollate del 34%, attestandosi a 89.051 unità nello stesso periodo. Anche le case automobilistiche giapponesi sono state sottoposte a una crescente pressione a causa della crescente presenza dei marchi cinesi in questo mercato, che sono stati alla base del forte aumento delle vendite di veicoli elettrici a batteria negli ultimi due anni.

Le vendite di BEV sono raddoppiate, raggiungendo le 54.593 unità nei primi nove mesi del 2025, con BYD e il suo marchio Denza che hanno totalizzato 26.852 unità, seguite da SAIC-GM-Wuling con 8.345 unità e Chery/Omoda con 6.615 unità.

Il sentiment del mercato nel Paese rimane debole, con un numero inferiore di consumatori che si impegnano nell'acquisto di beni durevoli. Gli ultimi dati governativi mostrano un'accelerazione della crescita del PIL al 5,1% su base annua nel secondo trimestre, in aumento rispetto al 4,9% rivisto al ribasso del primo trimestre, principalmente grazie alla maggiore attività di investimento e alle esportazioni. La Banca d'Indonesia ha ridotto il suo tasso di interesse



di riferimento di 25 punti base per la sesta volta a settembre, al 4,75% dal picco del 6,25% di appena un anno prima, per contribuire a stimolare la spesa al consumo.

LA MOBILITÀ ELETTRICA

La mobilità elettrica comincia a prendere piede: sebbene la penetrazione resti oggi limitata in molti paesi, l'ASEAN appare come una regione chiave per l'espansione degli EV grazie a incentivi governativi, potenziale di produzione di batterie e materie prime (ad esempio nichel, litio) e crescente interesse dei consumatori. La crescita dei veicoli elettrificati è sostenuta anche dal forte impegno dei governi nazionali nel definire obiettivi vincolanti di decarbonizzazione entro il 2030.

Nel 2024 le vendite di veicoli elettrici e ibridi (EV e HEV) nei sei principali mercati ASEAN hanno raggiunto circa 351.000 unità¹, pari al 13% delle immatricolazioni complessive, in crescita rispetto al 9% del 2023. È un risultato che, pur lontano dai livelli cinesi o europei, segna una svolta strutturale nella domanda e nelle politiche industriali dell'area.

Nel 2025 la diffusione dei veicoli elettrici e ibridi nei Paesi ASEAN ha compiuto un ulteriore salto significativo. Le vendite di veicoli elettrificati (EV, HEV e PHEV) rappresentano oggi circa il 15% del totale delle immatricolazioni regionali, in crescita rispetto al 13% del 2024.

Nel complesso, si prevede che entro il 2030 i veicoli elettrificati rappresenteranno oltre un quarto delle vendite totali nell'ASEAN, sostenuti da una domanda crescente e da una rapida espansione delle capacità produttive locali. Restano criticità legate alla carenza di infrastrutture di ricarica e alla frammentazione normativa, ma la traiettoria è chiara: la regione si avvia a diventare uno dei poli emergenti dell'e-mobility globale.



¹ PwC ASEAN-6 Automotive Market Snapshot, Aug. 2025



EVENTI



FORMAZIONE, INNOVAZIONE E RETI ALL'8° AUTOMOTIVE CAMPUS

La filiera si incontra per costruire il futuro dell'autoriparazione

Due giorni di dialogo tra aziende, tecnici e operatori per ridisegnare l'automotive italiano tra innovazione, competenze e nuovi modelli di business.

Due giorni intensi con tavole rotonde e confronti diretti tra produttori, distributori, costruttori e operatori dell'autoriparazione: l'8ª edizione dell'Automotive Campus, svoltasi il 22 e 23 ottobre 2025 a Pero si è confermata come una vera piattaforma nazionale dove la fi-

liera automotive si incontra per capire dove sta andando e quali competenze serviranno per arrivarci. Organizzato dalla nostra casa editrice, l'edizione 2025 dell'Automotive Campus ha rimesso al centro un obiettivo preciso: ridisegnare il futuro dell'automotive. E lo ha fatto aprendo il dialogo tra mondi



che spesso viaggiano in parallelo - officine meccaniche, carrozzerie, costruttori, assicurazioni, flotte, istituti tecnici, aziende dell'aftermarket e startup - creando uno spazio in cui tecnologia, formazione e nuove professioni non sono concetti astratti, ma temi concreti, messi sul tavolo da chi vive la trasformazione ogni giorno. Dalla diagnosi avanzata all'elettrificazione, dalla digitalizzazione dei processi alle competenze richieste alle nuove generazioni, passando per logistica, ricambi, intelligenza artificiale e gestione del sinistro: il Campus ha raccolto, discusso e messo in relazione i cambiamenti che oggi stanno ridisegnando l'intero ecosistema automotive italiano.

Un'edizione che ha mostrato una filiera viva, desiderosa di confrontarsi e di collaborare, consapevole che il futuro non si attende: si costruisce, insieme.

GIOVANI, DISTRIBUZIONE E NUOVE COMPETENZE

Il pomeriggio inaugurale si è aperto con la Speed Interview & Recruiting Session, che ha coinvolto 150 studenti provenienti da sei istituti tecnici e 20 aziende tra sponsor e partner del Programma GM-EDU. Un'iniziativa che testimonia l'impegno concreto nel creare ponti tra scuola e impresa, valorizzando le competenze tecniche di verniciatura, diagnosi e gestione digitale dell'officina.



Dopo l'introduzione di Giuseppe Polari, Gaetano Cesarano e Alesia Cecchetti, l'evento è entrato nel vivo con l'intervento dell'euro-parlamentare Pierfrancesco Maran, collegato da Bruxelles, che ha affrontato temi cruciali come

la concorrenza internazionale e la transizione equa verso l'elettrico. Maran ha sottolineato l'importanza di una politica industriale europea capace di proteggere le PMI e i lavoratori durante il cambiamento tecnologico, evidenziando come la sostenibilità debba essere accompagnata da "una giustizia sociale e produttiva". La prima tavola rotonda, dedicata al ruolo dei distributori di vernici, ha visto confrontarsi protagonisti di peso: Andrea Forbice (Cassani Spa), Armando Tognola (Tognola Group), Andrea Bottan (Ivicolors), Cristian Marini (Car Color, Colorauto e Sprint Color) e Gianluca Straudi (Straudi). Il dibattito ha esplorato le sfide legate al ricambio generazionale, alla trasparenza dei processi, alla robotizzazione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

EVENTI



vi di efficienza.
**SINISTRI, ASSICURAZIONI
E NUOVI PROCESSI:
UNA FILIERA CHE CAMBIA
ASSETTO**

Il secondo giorno si è aperto con un'analisi di Nicola Morzenti (Roland Berger) sullo stato dell'arte dell'aftermarket e l'intervento dell'europarlamentare Silvia Sardone, che ha rilanciato il tema del "mix tecnologico del futuro" tra elettrico, ibrido e idrogeno. Il concetto di sostenibilità è stato declinato da Christian Gherardi (DI.

delle riparazioni e al valore della formazione come leva competitiva. Ne è emersa un'immagine di un settore in piena evoluzione, che deve coniugare velocità operativa e centralità delle persone. Spazio poi alle assicurazioni con Rossella Sebastiani (ANIA) e Silvia Pansini (Gruppo ITAS) che hanno condiviso dati e riflessioni sui sinistri e sui nuovi modelli antifrode nel corso di un intervento dal titolo "Sinistri e autoriparazione in un mercato che evolve". Michele De Stefano (FIR) ha invece ricordato come il concetto di "rigenerato" stia diventando sinonimo di sostenibilità, e non più solo di riparazione: "Rigenerare significa allungare il ciclo di vita dei componenti e ridurre gli sprechi, offrendo qualità e rispetto per l'ambiente." Alfonso Grimaldi (Stellantis) ha poi illustrato l'evoluzione dei modelli di distribuzione nel settore automotive, analizzando come le nuove tecnologie, i cambiamenti nelle abitudini dei consumatori e la trasformazione digitale stiano ridefinendo il rapporto tra costruttori, concessionari e mercato. L'intervento ha offerto una panoramica sulle strategie adottate da Stellantis per rendere la rete distributiva più efficiente, sostenibile e orientata



al cliente. La diretta TV su Canale Italia con ABS Motori ha segnato un momento di grande visibilità: la tavola rotonda "Analisi moderna del veicolo" ha riunito i principali produttori di strumenti diagnostici con Roberto Rossi (TEXA), Manuel Turchetto (Launch Italy), Antonio Cofano (Topdon), Santiago Malbran (Repairify), Peter Riolo (Mahle) e Stefano Canali (MotorDATA). Il tema caldo è stato quello dell'interoperabilità dei dati, della cybersecurity e dell'AI nella diagnosi predittiva. Al termine della tavola rotonda Roberto Sanvito, Amministratore Delegato di BASF Coatings, ha illustrato le priorità strategiche collegate al suo nuovo ruolo e le prospettive di sviluppo di BASF nel settore automotive, con particolare attenzione all'innovazione e alla

sostenibilità. A seguire Anna Minci (A.M.G. Software) ha mostrato come l'intelligenza artificiale stia rivoluzionando processi e strumenti nel mondo automotive, migliorando l'efficienza operativa e la qualità delle decisioni. L'intervento ha evidenziato applicazioni concrete dell'AI nei sistemi software e nelle analisi dei dati, mettendo in luce il potenziale di queste tecnologie per supportare aziende e professionisti del settore. Subito dopo una sessione è stato il momento di una strategica dedicata alla gestione del magazzino, con Luca Bonalumi (Quattroruote Professional), Ciro De Pasquale (Proger), Michele Scacchetti (Modula) e Alessandro Monzeglio (IDIR): automazione, logistica predittiva e tracciabilità dei ricambi come chia-

PA. Sport] e Alessandro Ligabò (GRicambi), che hanno offerto due visioni complementari: quella del ricambio rigenerato come risorsa ambientale e quella della digitalizzazione dei magazzini come leva di competitività. Con la prima tavola rotonda "IAM & OEM & Alternativo", il Campus ha affrontato il tema della coesistenza tra filiere parallele. Da Francesco Marangio (VBD Parts) a Roberto Scarabel (AsConAuto), da Enrico Succo (Groupauto Italia) a Diego Fiorenzoli (Omoda-Jaecco), passando per Davide Ghioni (Telos Group), tutti hanno convenuto sulla necessità di collaborazione tra costruttori e indipendenti per garantire trasparenza e qualità nel post-vendita. Altro momento di rilievo, il dialogo tra Italo Baruffaldi (BCZ) e Paolo



1ª TAVOLA ROTONDA
IAM & OEM & ALTERNATIVO
Come si muovono gli operatori in un mercato sempre più dinamico e sempre più "unico"... Ecco le variabili in gioco!

 FRANCESCO MARANGIO Managing Director VBO Paris	 ROBERTO SCARABEL Presidente AsCarAuto	 ENRICO SUCCO Amministratore Delegato Gruppo Auto Italia	 DAVIDE CHIONI CEO Telos Group	 DIEGO FIORENZOLI AfterSales Director Cinco e Jaeco Italia
--	---	---	---	--

Alessandro Ligabo
CEO
QRicambi

Morfino (Autodis Italia): la filiera distributiva italiana, sempre più integrata e tecnologica, deve ora "fare sistema" per restare competitiva di fronte a concentrazioni internazionali e nuove sfide digitali.

La sessione successiva, guidata da Walter Vergani (Quattroruote Professional), ha fornito dati concreti sulla gestione dei sinistri, aprendo la tavola rotonda "Dal sinistro alla liquidazione". Il dibattito ha messo al centro il vero nodo operativo ed economico per

le carrozzerie italiane. Assicurazioni, reti e provider - tra cui Sara Assicurazioni, Confartigianato Carrozzeri, AXA, ITAS, MAWDY, Irontech Group e System Data - hanno condiviso un confronto serrato su trasparenza, qualità dei ricambi, antifrode, digitalizzazione, perizia tramite intelligenza artificiale e processi di liquidazione rapidi e chiari. È emerso un concetto ormai non più rinviabile: la gestione del sinistro del futuro sarà un processo integrato, in cui tutti gli attori co-

municano attraverso piattaforme condivise, con dati certi e traccia in tempo reale. Successivamente una serie di interviste "one to one" hanno visto alternarsi sul palco Efram Bresolin (Arval Italia), che ha parlato del ruolo crescente delle flotte e delle possibilità offerte dalle nuove tecnologie e dalla manutenzione predittiva, seguito da Alessio Franco (Ford Parts Plus) e Roberto Pazzini (Hyundai), che hanno portato la visione dei costruttori sul valore dell'aftermarket come parte inte-

grante del business model. Nel pomeriggio, il confronto con i manager di LKQ RHIAG - Silvia Trossarelli, Stefano Aquila ed Enrico Botter - ha mostrato come la distribuzione si stia trasformando in una filiera multicanale, integrata e orientata ai dati, capace di dialogare con ricambisti, officine e flotte in un ecosistema unico.

RETI: AUTONOMIA SÌ, ISOLAMENTO NO
Il panel dedicato al futuro delle reti si è sviluppato a partire dal set-

2ª TAVOLA ROTONDA
LA RIPARAZIONE DEL VEICOLO DAL SINISTRO ALLA LIQUIDAZIONE
Il risarcimento del danno tra ricambio originale, aftermarket e rigenerato

 STEFANO SILLA CEO Sistemi Data Software	 MADIO ANDREASSI Direttore Nazionale Certificazione Carrozzeri	 SIMONE BALLARATI Direttore Coordinatore Frankish Group	 MARTIN FULCHINI Vice Direttore Sinistri Atavidi Italia
 RICCARDO G... Direttore Sistemi Data Software	 CLAUDIO... Dir. Servizi Clienti IFAS Group (S.p.A.)		

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

EVENTI



no detti favorevoli alla possibilità di sinergie tra reti diverse. Un'idea che fino a pochi anni fa sarebbe sembrata impossibile, ma che oggi appare indispensabile per creare massa critica e rappresentatività.

UN SETTORE CONSAPEVOLE DELLE PROPRIE SFIDE

L'8°Automotive Campus ha mostrato un settore vivo, determinato e consapevole delle proprie sfide. L'intelligenza artificiale non sostituirà i tecnici e le reti non soffocheranno la libertà delle singole imprese, ma l'innovazione aumenterà la centralità degli autoriparatori che dovranno essere dotato di competenze tecniche, digitali e gestionali. Come ricordato in chiusura da Giuseppe Polari, direttore responsabile della nostra rivista, il cambiamento corre veloce, ma deve essere sempre guidato dalle persone.

tore della carrozzeria con Simone Mucciante (CarSafe), Lorenzo Porta (Auto180), Alessandro Payra (Carrozzerie DOC), Roberto Sticca (CSN Collision) e Benedetto Brogelli (Car Clinic). I relatori hanno affrontato un tema decisivo per gli anni a venire e che tocca tutti gli aspetti della

filiera incluso quello della meccanica. I rappresentanti delle principali realtà del settore hanno infatti analizzato il ruolo dei network, mettendo in evidenza come l'autonomia delle singole imprese resti un valore irrinunciabile, ma come la solitudine operativa rischi di essere fatale in un mercato domina-

to da volumi, standard, tecnologia e relazioni istituzionali. Un confronto concreto su modelli di franchising, partnership e consorzi, ma anche sulla necessità di fare rete tra reti, condividendo valori, standard e obiettivi comuni. E per la prima volta, in modo esplicito e pubblico, tutti i relatori si so-

IL FUTURO DELLE RETI DI CARROZZERIA

Dialogo tra operatori per migliorare l'efficienza del servizio e la soddisfazione del cliente



LORENZO PORTA
Presidente
Auto180



SIMONE MUCCIANTE
Presidente
Carsafe



ROBERTO STICCA
General Manager
CSN Collision



ALESSANDRO PAYRA
Direttore Generale
Carrozzerie DOC



BENEDETTO BROGELLI
Business Development
Director
Car Clinic



LE VOCI DEI PROTAGONISTI

STEFANO CANALI - MOTORD.A.T.A.

Stefano Canali ha messo in evidenza come l'evoluzione tecnologica del settore richiede interventi formativi molto più intensi rispetto al passato. Durante la tavola rotonda, ha rimarcato che alcune officine stanno investendo seriamente per restare al passo, mentre altre sono ancora indietro e rischiano di non riuscire a sostenere l'aumento della complessità dei veicoli. MotorD.A.T.A. supporta questo percorso tramite una struttura in più divisioni: dalla progettazione e organizzazione dell'officina, alla fornitura di attrezzature avanzate, fino alla formazione tecnica dedicata.



ANTONIO COFANO - TOPDON ITALIA

Secondo Antonio Cofano molti auto-riparatori stanno vivendo una fase critica, poiché gran parte di loro ha iniziato a lavorare decenni fa e fatica a tenere il passo con l'accelerazione tecnologica del settore. Le auto stanno cambiando più velocemente di quanto la formazione tradizionale permetta di aggiornare le competenze. Per affrontare questa situazione, Topdon sta sviluppando un modello di assistenza continua basato sulla remotizzazione delle operazioni più delicate. Attraverso questo sistema, interventi critici possono essere eseguiti da remoto da tecnici specializzati, evitando fermi macchina e consentendo all'officina di completare il lavoro con maggiore sicurezza e rapidità.



SAMUELE ZANTI - LAUNCH ITALY

Per Samuele Zanti il futuro della diagnosi passerà anche dall'intelligenza artificiale, ma avverte che l'approccio dovrà essere prudente e basato su dati affidabili. Launch sta sviluppando soluzioni che utilizzano l'IA come supporto, soprattutto per la gestione degli ADAS, dei veicoli elettrici e dei sistemi di sicurezza avanzata. L'obiettivo, afferma, non è generare aspettative eccessive, ma fornire strumenti robusti e concretezza operativa a chi lavora quotidianamente sulle vetture, evitando interpretazioni fuorvianti dei dati e potenziali rischi.



ROBERTO ROSSI - TEXA

Roberto Rossi sottolinea come l'aumento della complessità dei sistemi elettronici abbia reso la diagnosi moderna molto più impegnativa rispetto al passato. Non si tratta più di individuare semplici guasti, ma di interpretare patologie elettroniche articolate che richiedono strumenti evoluti e aggiornamenti continui. TEXA sta inserendo algoritmi di intelligenza artificiale e nuovi livelli di supporto centrale all'interno del proprio software, così da fornire ai tecnici indicazioni immediate, guide operative e assistenza continua nella risoluzione delle problematiche più difficili.



ALESSANDRO MONZEGLIO - IDIR

All'Automotive Campus, Alessandro Monzeglio ha illustrato il percorso di rinnovamento logistico di IDIR, basato su un hub centrale altamente organizzato e una rete di filiali perfettamente interconnesse. Questo modello consente una gestione del magazzino più snella, rapida e ottimizzata, grazie anche alla collaborazione con partner specializzati in automazione: un elemento strategico indispensabile per portare efficienza e affidabilità nella distribuzione dei ricambi.



CIRO DE PASQUALE - PROGER

Ciro De Pasquale ha sottolineato che l'introduzione di sistemi logistici automatizzati sta portando benefici tangibili alle aziende di distribuzione: maggiore precisione nella gestione delle scorte, ottimizzazione degli spazi, riduzione dei tempi di evasione e un miglioramento complessivo del livello di servizio. Trasformazioni che incidono direttamente sugli aspetti strategici dell'impresa, permettendo al business di essere più produttivo e competitivo.



EVENTI

LE VOCI DEI PROTAGONISTI

MICHELE SCACCHETTI - MODULA

Michele Scacchetti ha spiegato come i vantaggi dell'applicazione dei magazzini verticali nel settore siano da cercare nell'attenzione ad aspetti quali il recupero dello spazio, il miglioramento della gestione delle attività e nella velocità nella preparazione degli ordini. Scacchetti ha sottolineato come portare innovazione in questo settore significa dare una notevole spinta sull'acceleratore delle performance, il che si traduce sempre in un miglior servizio verso il cliente finale.



ROBERTO SCARABEL - ASCONAUTO

Roberto Scarabel ha sottolineato che l'invecchiamento del parco circolante sta determinando una domanda crescente di manutenzione, pur in un mercato che a livello economico resta stabile. Questa situazione richiede efficienza nelle consegne, coerenza tra distributori e installatori e attenzione alla marginalità, per evitare sprechi e micro-consegne poco sostenibili.



FRANCESCO MARANGIO - VBD PARTS

Per Francesco Marangio la crescita dei volumi dei ricambi rigenerati è strettamente legata all'invecchiamento del parco auto e alla ricerca di soluzioni con un miglior rapporto qualità-prezzo. Sottolinea però che si tratta di una filiera complessa: la gestione delle carcasse, la parte amministrativa legata al ricambio, il recupero logistico e il reinserimento del ricambio rigenerato richiedono processi molto precisi per essere sostenibili e competitivi. A suo avviso il rigenerato è destinato a diventare una quota stabile e significativa del mercato, a condizione che riparatori e utenti siano correttamente informati anche sui vantaggi legati a sostenibilità economica ed ambientale.



ENRICO SUCCO - GROUPEAUTO

Enrico Succo nota che molti operatori sottovalutano ancora l'impatto della digitalizzazione, mentre questa rappresenta un'opportunità enorme per migliorare la relazione con il cliente, ottimizzare i tempi e semplificare la gestione quotidiana dell'officina. Aggiungendo che l'intelligenza artificiale e gli strumenti digitali permetteranno alle officine di dedicare più tempo alla consulenza e al servizio, riducendo le attività ripetitive.



DAVIDE GHIONI - TELOS

Per Davide Ghioni risulta sempre più interessante confrontarsi con gli altri attori della filiera. L'integrazione dei diversi livelli del settore e degli interlocutori favorisce l'erogazione di un servizio sempre più a misura delle esigenze dell'officina, proprio per questo Ghioni trova fondamentale lavorare e confrontarsi con imprenditori di spessore che sono in grado di dare un'overview più ampia rispetto a quello che è il mondo specifico di Telos.



MARTIN FULCHINI - MAWDY

Martin Fulchini sottolinea che per Mawdy la priorità è collaborare con una filiera riparativa competente e affidabile. Ritiene fondamentale circondarsi di professionisti di valore e garantire totale trasparenza in ogni fase della gestione del sinistro. Per Fulchini la customer experience oggi è un elemento decisivo e momenti di confronto come l'Automotive Campus sono essenziali per far evolvere i processi e creare sinergie tra compagnie, tecnici e operatori della riparazione.



8° AUTOMOTIVE CAMPUS

Grazie per la vostra partecipazione!

SPONSOR PLATINUM

ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

BASF AUTOMOTIVE
REFINISH COATINGS

SOLERA

UNIGOM
Prima Scelta

SPONSOR GOLD

A.M.G.
SOFTWARE
AUTOMOTIVE

AkzoNobel

ASSORICAMBI
ASSICURAZIONI & INSIDERENTI

ASSOSERVICE
PROTEZIONE STRADA ASSISTENZA

AUTO180
WADO SECURE

AUTODIS
ESTATE

autopromotec
Autopromotec Group

AXALTA

BallSystem
We care differently

BARDAHL

BERGAMASCHI
FideUp
La fiducia al tuo fianco

360

CARCLINIC

CARROZZERIE DOC.it

CARSAFE
PROTEZIONE PER LA STRADA

C.A.S.C.O.

CSN COLLISION

DAT
ITALIA

DIPA
DIAGNOSTICA E RIPARAZIONE

ebay

EUROMASTER
PROTEZIONE E MANUTENZIONE STRADA

FIR
Associazione Italiana
Riparatori e Riparatori
Recertificati Qualitas

IRONCARE
NETWORK

LAUNCH ITALY

LEASEWAY
CONTRATTI PER LA MOBILITÀ

MATCAVI

metelligroup
AUTOMOTIVE PASSION

NOCO

PRASCO
The body for your car

procar
PROTEZIONE STRADA

Qricambi

QUATTORUOTE
Professional

SYSTEMDATA
INTELLIGENTE

TEXA

TOPDON

SPONSOR SILVER

FC Polcar

Air Cab
STRADA CARE AIR TRUCK

AUTOCENTER ARESE

bilstein group

BM CATALYSTS

CASSANI

Castrol EDGE

CIDIERRE

CLARIOS

CO.ri.it

CORTECO

DAYCO
AGRICOLTURA ALIMENTARE

EXPO

EP EXPERT POINT
BY CONSUMERS FOR

FERODO

GTR
CAR SERVICE

Genyio
SERVIZI E SOLUZIONI

GROUPAUTO
ITALIA

HPARTS
STRADA ASSISTENZA
"AIR TOP ITALIA"
@com
@CAMARIT

IDIR
STRADA ASSISTENZA

JURID

LOZZA S.p.A.

MAHLE

MAWDY SERVICES

MISTRAL
Air Ventilatore Filter

MONROE

MOOG

motor

Niterrra

NTN

OSRAM

PartsPlus

PDA
CONSUMO PRODOTTO
DISTRIBUZIONE
DISTRIBUTORI

PPG

PROGER

Repairify
REPAIRING OPTIMIZING

S.I.D.A.T. Group

SIDUSTECH

sa@
SA@

SNR

SOS

Genyio

Tecneco
TECNOLOGIA STRADA

TELOS

Tognola Group

toplight

VEMA
VEHICLES

VEMA
VEHICLES

Vitabello ricambi

ZF
AFTERMARKET

CON LA PARTECIPAZIONE DI:

Ania AsConAuto AVA CAR COLOR Confartigianato HYUNDAI

IVICOLORS LKQ MODULA OMODA JNECO Roland Berger sara STELLANTIS

INTERNATIONAL MEDIA PARTNER:

AMT AUTOPOS EX

CON IL PATROCINIO DI:

ADIRA CANFIA ANIASA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Volumi in salita Pechino ha una quota del 6% nel Paese

Le immatricolazioni

La percentuale sale al 9% con Dr (assembla in Italia) e Geely per il brand Volvo

Filomena Greco

TORINO

Un anno vissuto "di corsa", con numeri in forte crescita da un mese all'altro e quote di mercato moltiplicate. È stato così per i new player come Byd e per chi, come MG, ha avviato tra i primi la fase di penetrazione sul mercato domestico. Con un market share complessivo, da gennaio a novembre, arrivato a quota 9%, sommando case cinesi (6%), realtà che assemblano in Italia come Dr (2%) e la galassia Volvo, controllata da Geely. Byd da un anno all'altro ha visto moltiplicare per 10 i volumi in Italia, passando da poco più di 2mila immatricolazioni da gennaio a novembre del 2024 alle oltre 20mila di quest'anno, con una quota di mercato vicina all'1,5% da inizio anno, raddoppiata quasi al 3% a novembre. MG, brand in capo ai cinesi di Saic Motor, ha di fatto aperto la stagione di penetrazione delle case cinesi sul mercato italiano ed europeo, anche attraverso la vendita di motorizzazioni tradizionali, progressivamente affiancate dai modelli elettrificati. Ha visto raddoppiare i suoi volumi in due anni e da gennaio ha sfiorato un market share del 3,3%. Sommando le immatricolazioni in capo ai produttori cinesi sul mercato italiano si arriva, negli 11 mesi dell'anno, a quota 6%, senza tenere conto di realtà come Dr, EMC e DFSK, che assemblano o distribuiscono auto prodotte in Cina (circa il 2% del mercato), e dell'universo Volvo, controllato da Geely (un punto di market share).

Nella classifica delle auto più

vendute in Italia arriva all'undicesimo posto (a novembre) la Dolphin Surf di Byd mentre nel periodo gennaio-dicembre entra tra le prime dieci autovetture immatricolate la ZS di MG. E se si guarda alla classifica dei modelli full electric più acquistati in Italia, a novembre salgono in testa alla classifica due case cinesi, Byd con la Dolphin Surf e Leapmotor (in capo a Stellantis) con la T03, mentre nei primi 11 mesi dell'anno la classifica resta dominata da due modelli Tesla. Il mese scorso, di fatto, la variabile Incentivi del Mase per le auto elettriche ha giocato comunque un ruolo importante nella dinamica di penetrazione dei modelli elettrici - passati da una media del 5% delle immatricolazioni dei mesi precedenti al 12,2% di novembre 2025 - e nelle performance delle case cinesi in Italia. In questo scenario, il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, è tornato a ribadire uno dei limiti più pesanti degli incentivi introdotti dal Governo, quello di non essere riusciti a sostenere modelli realizzati da case europee. Un punto di vista non pienamente condiviso dall'associazione Motus-E. «Nelle ultime settimane - commenta Francesco Naso - hanno guadagnato terreno i modelli sotto i 20mila euro, un segmento dove in realtà iniziano a posizionarsi anche le case europee e in generale occidentali. È il caso della Ford Puma elettrica, di Dacia e a breve della Renault Twingo». Su oltre 55.700 voucher rilasciati complessivamente, 6.586 non sono ancora stati validati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Grazie all'effetto
incentivi tra le auto
elettriche Byd e
Leapmotor hanno
scalzato Tesla**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

QUOTAZIONI

QUOTAZIONE AUTO A € 3.99!
la più aggiornata. la più precisa.

• SCOPRI!



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



**FLEET &
BUSINESS**
NOLEGGIO - SERVIZI - RETI

ABBONATI: È GRATIS

Quattorruote Fleet&Business è la rivista per i professionisti del fleet management

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

con il supporto di  **QUATTORUOTE**
Professional

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LAVORO

Intervista

Vavassori (Anfia): phase out al 2040 e 25% di termico non fossile

Mario Rossi | aggiornato il 09/12/2025 | 0 commenti

Nuova Lynk & Co 01: la prova

ADV

Rispetto a un anno fa la situazione, dal punto di vista della produzione auto in Italia, è persino peggiorata...

Credo che il 2025 sarà l'anno di minima produzione sotto la quale non potremo andare. Sapevamo di avere di fronte una traversata del deserto. Solo che ci siamo arrivati con le borracce vuote. A questo si sono aggiunti i ritardi richiesti dalla parziale re-ingegnerizzazione delle piattaforme, che per fortuna c'è stata e sta prendendo piede per offrire una varietà di motorizzazioni diverse dal solo elettrico, ma che ha richiesto altro tempo. Nel frattempo, il mercato non è andato come ci aspettavamo. Però, senza dubbio, il 2025 per l'Italia dev'essere ritenuto il punto di minimo storico. Altrimenti la filiera è a rischio. Sappiamo che Stellantis darà la giusta considerazione al

I PIÙ POPOLARI

01 Green Deal L'Europa rinvia il pacchetto auto: 2035 e biofuel sotto esame

02 L'editoriale Auto cinesi: la sindrome della volpe e l'uva

03 Mercato italiano Fiammata incentivi a novembre: un'auto nuova su dieci è elettrica

04 Tata Motors Il designer della "Jaguar rosa" è stato licenziato

05 Test BMW iX3: bella da guidare, in autostrada fa (quasi) tutto da sola - VIDEO

VEDI ALTRO

nostro Paese. Ha più di 50 fabbriche in giro per il mondo. In Italia ce ne sono cinque, quindi il 10% o poco più della capacità produttiva. Tornare a un 10% di produzione sarebbe un buonissimo risultato.



TAGS:

ANFIA

ROBERTO VAVASSORI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Un grande risultato...

Mettere insieme un mosaico coerente di 50 stabilimenti con una situazione di mercato come questa non è facile e non mi stupisce che vengano annunciati investimenti negli Stati Uniti, pienamente coerenti con la politica dell'amministrazione americana e con gli obiettivi di mercato in Nordamerica di Stellantis. Certo, ogni volta che muovi una pedina scontenti la casella che lasci vuota. Al ministro Urso abbiamo detto: bisogna prestare la massima attenzione ai veicoli commerciali leggeri, che hanno un grosso contenuto di componentistica italiana. Ce la dobbiamo vedere con la Polonia e la Francia, però l'Italia deve essere il centro di eccellenza e il baricentro, in qualche modo, il fulcro della produzione europea di Stellantis di Vcl.

E l'auto?

Stiamo seguendo, insieme al ministero, l'attuazione del piano industriale di Stellantis, che ci è stato riconfermato pienamente dal nuovo amministratore delegato Antonio Filosa. Sappiamo che sarà rispettato. Potrebbero esservi anche sorprese positive.



SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

Focus ON

I vantaggi dedicati ai nuovi

NFO PUBBLICITARIA

Nuova Hyundai i20 N Line

NFO PUBBLICITARIA

Tecnologia, connettività e risparmio: il

NFO PUBBLICITARIA

Scopri il nuovo speciale

NFO PUBBLICITARIA

Stai ancora facendo i conti con la

NFO PUBBLICITARIA

Sicurezza dei pet: il grande non detto dei

NFO PUBBLICITARIA

Progettare la sicurezza: il lavoro dietro

NFO PUBBLICITARIA

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Un pezzo a Mirafiori, un pezzo a Melfi, dobbiamo veder ripartire la produzione in Italia. E in questa prospettiva, l'abbiamo detto chiaramente, i fornitori italiani devono avere una chance concreta. Non è pensabile che una piattaforma già pienamente ingegnerizzata si debba per forza portare dietro le scelte di componentistica fatte, per esempio, per la Francia. Poi, certo, la componentistica italiana sconta anche la sua piccola dimensione rispetto a una concorrenza globale fatta da giganti.

C'è un problema di dimensione e di competitività dell'industria della componentistica italiana?

Certo, ed è sempre più grave perché la competizione si sposta sempre più in alto. Quando si deve competere con chi può accedere a software e tecnologie a cui tu, invece, non hai accesso le cose si complicano, anche se sei bravissimo a fare le lavorazioni. E poi c'è un problema di dimensioni e di presenza internazionale. Vi sono situazioni in cui un gruppo preferisce scegliere un fornitore su base globale, che abbia la possibilità di produrre in Cina, in Europa e in Nordamerica. Questo è un problema. Anche se avessimo i volumi di produzione di veicoli che auspichiamo, resterebbe il tema della componentistica. In Europa stiamo facendo la battaglia per il local content e stiamo trovando un ascolto abbastanza buono da parte della commissione.

Ai tempi del governo Draghi fu lanciato un piano da un miliardo di euro all'anno per l'auto, di cui una parte destinata a incentivare la domanda e una parte destinata a riconvertire l'industria. Soldi che però non sono mai arrivati. L'anno scorso addirittura il governo ha tolto il tesoretto da 4,6 miliardi residui...

Con la promessa, però, che per qualunque necessità la filiera auto avrebbe avuto i fondi necessari. Ci fu spiegato che tecnicamente quei fondi, che pesavano sul bilancio dello Stato pur non essendo ancora stati erogati, dovevano essere stornati su necessità immediate, tra le quali la difesa. Con l'impegno,

ADV

ripeto, a finanziare l'industria dell'auto nel momento in cui ne avesse avuto bisogno.



Però non è successo niente.

Di fatto no. Anche perché l'industria ha bisogno di imprenditori che vogliono investire e che vogliono fare attività di ricerca in Italia. E anche ammettendo di trovarli, resta il problema del finanziamento che evidentemente non può essere interamente a carico dello Stato. Qualche giorno fa il Ministero delle Imprese ha dato il via libera ai finanziamenti dei cosiddetti Accordi per l'innovazione, per i quali ci sono 731 milioni di euro del Fondo Crescita Sostenibile. La porzione più consistente di questa somma, pari a 530 milioni di euro, è stata riservata alle iniziative nelle aree di intervento dell'automotive e della competitività industriale nel settore dei trasporti, materiali avanzati, robotica, semiconduttori. Purtroppo, però, la dimensione limitata delle nostre aziende rende questi strumenti poco pratici. E poi le procedure necessarie per accedere a questi fondi sono troppo impegnative per la maggior parte dei nostri associati, non basta che i soldi siano messi a disposizione, devono essere anche facilmente accessibili. C'è un problema di complessità procedurale che andrebbe semplificata. Il governo si è impegnato in questa direzione, vedremo. Però siamo terribilmente lenti.

Sta dicendo che non siamo capaci di cambiare passo?

Non solo abbiamo perso contatto con il protone di testa, ma anche col protone di mezzo. E il ritardo aumenta, non li

vediamo neanche più. Se poi non ci danno nemmeno la borraccia per cercare di recuperare... Se si va in Cina, in Corea, negli Stati Uniti, ci si rende conto del diverso passo e della diversa mentalità. È anche un problema culturale dell'ecosistema Europa, in cui non siamo abituati al rischio e a fare la differenza. Qualcuno ci penserà. Come disse Marchionne, c'era un lavoro importante da fare. Ciascuno poteva farlo, ma nessuno lo fece. Ognuno era sicuro che qualcuno lo avrebbe fatto, ma nessuno capì che nessuno l'avrebbe fatto. Finì che ognuno incolpò qualcuno per non aver fatto quello che ciascuno avrebbe potuto fare. Ecco, siamo messi un po' così. E non è un problema solo italiano. Adesso abbiamo anche istituito una nuova festività, quella di San Francesco. Ma come? La nostra produttività e competitività soffrono e noi aggiungiamo ulteriori costi da sostenere per le imprese?

A proposito di politica, due mesi fa le associazioni del settore hanno preso una posizione comune nei confronti della politica. È stata colta la portata del segnale, l'allarme che è stato lanciato?

No. La politica italiana, ma anche quella europea, non è consapevole del rischio esiziale che sta correndo l'automotive. Lo dimostrano misure come il recente bonus veicoli elettrici, sul quale come [Anfia](#) eravamo contrari, essendo nato da un fallimento sulle infrastrutture di ricarica. Ma come? Avevamo 700 milioni per le infrastrutture e non siamo riusciti a spenderli?

Però in poche ore sono stati "bruciati" quasi 600 milioni per acquistare 56 mila veicoli elettrici. Basteranno per accendere finalmente il mercato italiano delle Bev?

Rispetto al numero di auto elettriche vendute quest'anno i 55 mila voucher erogati saranno un boost notevole. Resta il fatto che gli italiani non hanno confidenza con l'auto elettrica e restano scettici nei suoi confronti. Anche per colpa delle concessionarie, che non le fanno provare. Oggi almeno il 45% di

chi compra un'auto nuova in Italia a mio avviso potrebbe tranquillamente passare all'elettrico, ma ancora non lo sa.



Veniamo al 2035. Potrebbe cambiare qualcosa?

Prima di tutto è necessario aumentare i target intermedi delle emissioni di anidride carbonica. Altrimenti, finito il triennio di moratoria, è certo che le Case pagheranno le multe. Poi, prima del 2035, c'è il 2030, con un limite di 49,5 grammi/km di CO₂ totalmente sproporzionato rispetto ai 93,6 del 2027. Come si fa a dimezzare in tre anni? Il valore corretto sarebbe tra 70 e 80 g/km. Per quanto riguarda il 2035, inoltre, è necessario che fino a un 25% di veicoli immatricolati dopo questa data possa essere alimentato da carburanti rinnovabili di origine non fossile. E bisogna spostare il termine del 2035 al 2040 monitorando ogni due anni l'andamento degli indici di elettrificazione e di decarbonizzazione, come già prevede il regolamento attuale. Infine, occorre un piano decennale di sostegno al rinnovo del parco auto europeo che dovrebbe riguardare almeno 3 milioni di veicoli all'anno, a scalare nell'arco di dieci anni, con un incentivo di 5 mila euro per subsidiare l'acquisto di mezzi a bassa o nulla emissione di CO₂, quindi con neutralità tecnologica, con un local content europeo, in termini di componentistica, di almeno il 70-75%.

Un programma ambizioso. C'è una possibilità che possa essere adottato?

Il 10 dicembre c'è la deadline della Commissione europea in cui si farà la sintesi di tutti i gruppi di lavoro aperti negli ultimi mesi. Avremo probabilmente un'apertura ai biocarburanti e alle plug-in, che ancora oggi sono fortemente avversate da gruppi di pressione molto ideologizzati incapaci di capire che le Phev hanno una missione importante nella transizione, per quanto siano illogiche da un punto di vista ingegneristico. Però sono veicoli che possono assolvere a tutte le missioni, urbane ed extraurbane. Cento chilometri di autonomia in elettrico sono adatti alla maggior parte degli utilizzatori abituali dell'auto. Tra l'altro, sono veicoli necessari per mantenere in Europa una componentistica avanzata che serve anche in altre parti del mondo, che il problema del 2035 non se lo sono nemmeno posto. Nemmeno in Cina, dove sono molto pragmatici e dove hanno detto che sull'elettrico si andrà fin dove sarà logico andare.

Un anno fa parlavamo dei dazi sulle Bev di produzione cinese. Dopo 12 mesi che bilancio si può fare di questa iniziativa?

L'Italia, purtroppo, è stata molto leale nei confronti dell'Europa e ha firmato quel provvedimento. E i cinesi non lo dimenticano: ci chiedete di investire da voi, ma siete stati ostili con noi perché avete firmato i dazi, ci dicono. E invece la Spagna, che non aveva firmato, non appena si è aperta la possibilità di uno stabilimento Chery, ne ha approfittato. L'Italia, poi, sconta ritardi nelle infrastrutture e un alto prezzo dell'energia. Certo, chi viene da noi sa di trovare stile, design e cervelli. Poi però vai a vedere il costo della produzione... E i cinesi hanno, giustamente, una fissazione per i costi.

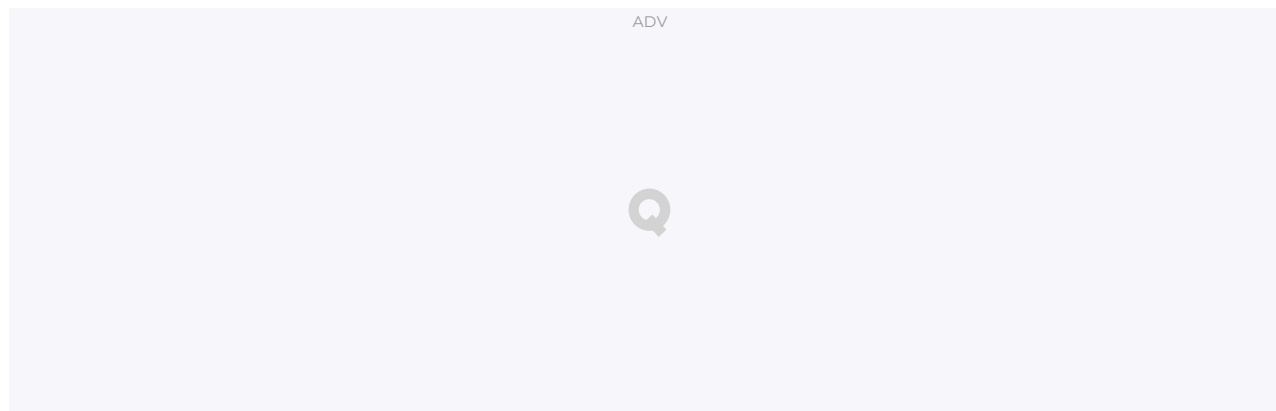
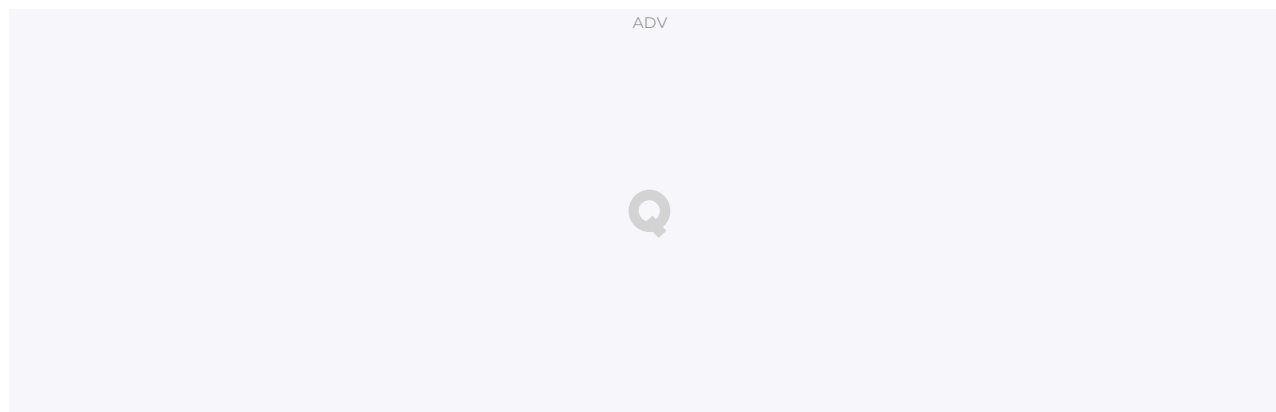
La delega fiscale è stata prorogata, due anni non sono bastati per esercitarla. C'è una speranza che si possa introdurre una leva fiscale per muovere il mercato?

Lo strumento per rimmetterlo in moto potrebbe arrivare da Bruxelles sulle flotte. A condizione che non si aiutino con la leva fiscale solo le elettriche, altrimenti sarebbe un altro fallimento. E poi basta diktat. In ogni caso, siccome in Europa le flotte

mediamente pesano il 50-60% delle immatricolazioni, se qualcosa, forse, in Italia si farà, sarà grazie a quella disposizione europea. Dico forse perché la certezza non ce l'abbiamo. Potrebbe essere un superammortamento o un aumento della deducibilità o della detraibilità dell'Iva. Restando sempre consapevoli che in Europa la normativa fiscale non è uguale dappertutto, in alcuni Paesi è più vantaggiosa rispetto all'Italia, ma in altri no. Attenzione, dunque, a chiedere la stessa fiscalità europea: si potrebbe persino peggiorare. Anche perché il governo non perde occasione per ricordarci che non ci sono soldi...

COMMENTA

Disclaimer



QUATTORRUOTE
[Contatti](#) [Redazione](#)
[Termini e Condizioni d'Uso](#)



Domus | Dueruote | Il Cucchiaino d'Argento | Meridiani Montagne | Ruoteclassiche | Motonline | Editoriale Domus | Montagna tv | Pista ASC | Quattroruote Professional | Pubblicità | ShopED

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MOTORI / Mondo Motori

Cinturato™
WINTER 3

SNOWOW!

Goditi il piacere dell'inverno con i pneumatici
PIRELLI Cinturato™ Winter 3.

SCOPRI DI PIÙ



TYRE PARTNER OF MILANO CORTINA 2026



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

↑ [Anfia](#), Vavassori: transizione da correggere, così l'Europa si ferma © ANSA/Anfia

Alla vigilia dell'Assemblea pubblica di oggi a Roma, [Anfia](#) lancia un appello alle istituzioni europee e italiane con una lettera aperta che chiede una "correzione urgente" della rotta sulla transizione ecologica dell'automotive, giudicata "a tappe forzate" e già responsabile di un impatto economico e occupazionale "evidente".



TYRE PARTNER OF MILANO CORTINA 2026

L'associazione chiede inoltre tutela del made in Europe con i requisiti minimi di contenuto locale, "indispensabili di fronte a Usa e Cina".

Altro punto chiave è il parco circolante europeo, 250 milioni di veicoli: [Anfia](#) sollecita un piano decennale per accelerarne il ricambio, coordinato e premiante le basse emissioni e il lavoro europeo.

Sul fronte italiano, la filiera vale quasi il 6% del Pil e impiega oltre

270mila addetti. **Anfia** chiede interventi urgenti per rilanciare produzione e mercato e critica il nuovo giorno festivo del 4 ottobre, definendolo "un costo inutile da 4 miliardi l'anno, che penalizza la competitività".

Vavassori segnala infine l'assenza di decisioni dopo un anno di Tavolo Automotive e ricorda che i volumi produttivi sono "ai minimi storici", poco sopra le 450mila unità. "La nostra industria non può aspettare ancora", afferma, ribadendo il sostegno al Piano Italia di



TYRE PARTNER OF MILANO CORTINA 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MOTORI / Mondo Motori

Vavassori, unione intenti tra Anfia, Stellantis e governo per una strategia nazionale

Il 2025 annus horribilis. Con ingresso Filosa strategia più coerente con richieste mercati

ROMA, 10 dicembre 2025, 17:43

Redazione ANSA

Condividi





↑ Assemblea [Anfia](#) - RIPRODUZIONE RISERVATA

"Sapevamo che il 2025 sarebbe stato un "annus horribilis", con una produzione nazionale ai minimi storici.

L'avvento di Antonio Filosa alla guida di Stellantis ha portato l'azienda a rendere la propria strategia più coerente con le richieste dei diversi mercati.

L'unione di intenti di [Anfia](#), Stellantis ed il governo, deve essere il punto nodale sul quale sviluppare la strategia nazionale". Lo ha dichiarato il presidente di [Anfia](#) Roberto Vavassori nel corso dell'assemblea pubblica di [Anfia](#) a Roma, sottolineando l'impegno per avviare un piano di lavoro serrato nelle volto a definire le misure di una solida strategia di competitività della filiera.

"Per quanto riguarda il nostro Paese - ha aggiunto Vavassori - le nostre richieste sono chiare. Realizzare nei tempi e nei volumi previsti il piano pluriennale presentato anche in Parlamento alcuni mesi fa dal presidente" di Stellantis "John Elkann. Tornare a considerare centrali i veicoli commerciali leggeri, riportando a oltre le 300 mila unità i Fiat Ducato prodotti ad Atessa, ammodernando

gli impianti in coerenza.

Migliorare costantemente il rapporto con la rete dei fornitori del gruppo, oggi ancora in grave sofferenza e con qualche segnale positivo che va apprezzato e valorizzato. Aggiornare lo studio svolto alcuni mesi fa, includendo dati corretti e aggiornati ad esempio sulla comparazione tra costi spagnoli e italiani di assemblaggio veicoli. Dare ai fornitori italiani una chance concreta di essere fornitori non solo in Italia ma anche nelle altre geografie dove Stellantis opera, nel segno della competitività".

Per approfondire

 Agenzia ANSA

Anfia, elettrico è tecnologia chiave, non basta per raggiungere obiettivi automotive - Mondo Motori - Ansa.it



"Siamo stanchi di ripetere che il fulcro della discussione non deve essere elettrico sì o elettrico no. (ANSA)

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

HOME ECONOMIA

Auto, Vavassori (Anfia): Colpevole miopia puntare solo sull'elettrico

10 Dicembre 2025

“L'elettrico sarà la tecnologia di tendenza dei prossimi anni, ma allo stesso tempo dobbiamo dire che è una colpevole miopia pensare che solo l'elettrico ci porti agli obiettivi così sfidanti che l'Europa si è data”. Lo ha detto Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), in occasione dell'assemblea pubblica dell'associazione. “Noi dobbiamo avere il coraggio di tornare sui nostri passi – ha aggiunto – e di dire che la neutralità tecnologica è fondamentale per il semplice motivo che la nostra industria vive in Europa se costruisce e vende ogni anno almeno 18 milioni di veicoli con i loro componenti. Quindi a noi non interessa tanto che tipo di propulsore questi veicoli abbiano. Noi dobbiamo produrre e vendere questo numero di veicoli, altrimenti semplicemente la nostra filiera sparisce”.

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



Auto, Vigo **(Anfia)**: “Serve approccio pragmatico in Ue su regole elettrico”

12 Novembre 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Stellantis, Filosa: "Regole Ue troppo rigide, servono flessibilità e competitività per il futuro dell'automotive"

TELEBORSA

 Pubblicato il 10/12/2025
 Ultima modifica il 10/12/2025 alle ore 15:47


Il Ceo di Stellantis, **Antonio Filosa**, ha lanciato un forte appello all'assemblea Anfia - alla presenza in videocollegamento del ministro Urso - chiedendo una **revisione urgente** delle regole europee sulle emissioni e una strategia industriale più competitiva. Filosa ha evidenziato come oggi si

registri "un allineamento politico tra alcune dichiarazioni recenti dell'amministrazione tedesca e di quella francese", segnale che "molti importanti **stakeholder** stanno chiamando a un'assunzione di buon senso" per rivedere il quadro regolatorio europeo con un approccio "più flessibile e allineato al **mercato**".

Secondo il Ceo, la **geopolitica** è ormai "un fattore interno cruciale" per l'industria: decisioni prese oggi "impatteranno quello che succederà nei prossimi 10, 15, 20 anni". Ma il nodo centrale resta la **competitività**. Filosa ha affermato che in **Europa** "le normative troppo stringenti e l'eccessiva dipendenza dalle catene di fornitura extra-europee ci impediscono di guardare al futuro con la stessa fiducia" con cui guardano gli **Stati Uniti**, che hanno rivisto standard emissivi e introdotto dazi per favorire il **reshoring industriale**. Per questo, sostiene, "è necessario che l'Unione Europea e i suoi Stati membri agiscano con urgenza".

La ricetta proposta passa da una **decarbonizzazione** "flessibile, realistica e graduale", con obiettivi separati per veicoli commerciali e passeggeri, e da misure per rinnovare un **parco auto europeo** in cui 150 milioni di vetture hanno oltre 10 anni. Filosa chiede inoltre **incentivi** per sostenere la produzione di nuove auto elettriche e ibride "piccole e accessibili" e un meccanismo premiale per rafforzare la filiera produttiva "**Made in Europe**".

Filosa ha poi ricordato gli impegni presi con il **Tavolo Stellantis**: 2 miliardi di investimenti negli stabilimenti italiani e oltre 7 miliardi di acquisti da fornitori nazionali, più dei 6 miliardi inizialmente annunciati.

Guardando al futuro, però, l'esecutivo di Stellantis avverte: "È fondamentale salvaguardare la **produzione nazionale**", perché l'Italia soffre "una grave

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

20/10/2025



Stellantis, Filosa: serve una svolta europea sulle regole. Confermato il Piano Italia

10/11/2025

Automotive, Elkan: agire subito sulle regole europee per garantire un futuro al settore

25/11/2025

Stellantis, Filosa: a Mirafiori avviato ricambio generazionale, rispettiamo impegni

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

10/12/2025

Bonus bollette da 55 euro: ecco la platea dei beneficiari

10/12/2025

New York: andamento sostenuto per Bio-Techne

10/12/2025

New York: scambi al rialzo per Omnicom Group

manca di competitività" rispetto ad altri Paesi europei. Colmare questo divario richiede "azioni strategiche" su energia, costo del lavoro e catena di fornitura, per garantire il futuro dell'intera filiera automotive italiana.

10/12/2025

New York: scambi negativi per T.RowePrice

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di teleborsa

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO
- PENSIONI
- CASA
- FISCO
- RISPARMIO
- DIRITTI E CONSUMI
- RAPPORTI E FOCUS
- A&F PLUS

adv



Auto, Urso: “Basta rinvii, la Ue cambi rotta sulla transizione all’elettrico”

di [Diego Longhin](#)



Da destra il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori, il ministro del made in Italy Adolfo Urso e l'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa

All'assemblea dell'Anfia, l'associazione dell'indotto, il ministro annuncia un documento comune con Berlino sul futuro dell'industria. E l'ad di Stellantis Filosa: “Il pragmatismo Usa aiuta la crescita”. Gli acquisti in Italia da parte del costruttore sono saliti a 7 miliardi

10 DICEMBRE 2025 ALLE 15:43

2 MINUTI DI LETTURA



ROMA - “La Ue cambi rotta sulla transizione verso l'elettrico”. L'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, è

VIDEO IN EVIDENZA



Ucraina, Conte: "Fallimento del governo e dell'Europa, lasciamo che Trump conduca i negoziati"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

collegato con l'Auditorium della Tecnica, così come il **ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso**, mentre sul palco c'è **Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia**, l'associazione delle imprese dell'indotto auto. La linea è comune, anche se Filosa mette in evidenza "i problemi di competitività del Paese e i costi dell'energia e del lavoro", mentre Urso annuncia un documento fatto insieme a Berlino, che dovrebbe uscire fra poche ore, e la ripresa del tavolo auto a partire da gennaio. L'occasione è l'assemblea pubblica di **Anfia 2025: "Il futuro è adesso"**.

Ford e Renault siglano una "santa alleanza" per auto e veicoli commerciali elettrici. Tutti i punti

di **Fabio Massimo Signoretti**
09 Dicembre 2025



"Mi auguro di poter presentare, tra poche ore, un documento congiunto di politica industriale italo-tedesco che indica la strada su cui noi chiediamo che la commissione Europea e si incammini velocemente, su auto e siderurgia", ha spiegato Urso. E ha poi aggiunto: "Il futuro dell'Europa si decide in questi giorni ed è a un bivio tra declino inarrestabile e rilancio industriale. Non possiamo più aspettare - continua Urso - e sono convinto che il documento debba partire dalle ragioni dell'Europa", ovvero sul "principio della libertà, libertà della scienza, della tecnologia, dell'impresa e dei cittadini di scegliere quale veicolo adottare".

Oggi la Commissione della Unione Europea avrebbe dovuto annunciare le modifiche al percorso di riduzione delle emissioni in vista del 2035, anno di passaggio dalla mobilità termica a quella elettrica. Il tutto è stato rinviato al 16 dicembre, pochi giorni per superare lo stallo soprattutto su un punto: il mantenimento delle auto ibride plug-in. Urso: "Non so fin dove si spingerà von der Leyen il 16, **ma noi siamo determinati ad andare in fondo e non ci accontenteremo di palliativi, misure tampone e rinvii a ulteriori decisioni.** Il tempo delle decisioni è questo ed è il tempo delle decisioni radicali perché serve una revisione radicale delle regole del green deal".

Filosa, **che spiega come gli acquisti in Italia del gruppo siano saliti a 7 miliardi**, sottolinea che "i dazi statunitensi per noi sono un segnale chiaro: gli Stati Uniti hanno modificato le loro regole con grande pragmatismo per riportare investimenti e produzione nei propri stabilimenti. In questo contesto, Stellantis è una delle poche aziende automobilistiche globali che dispone di una

rilevante capacità produttiva negli Stati Uniti e questo ci garantisce un chiaro vantaggio rispetto a molti dei nostri concorrenti". **E poi fa il paragone con il Vecchio continente: "Una situazione differente rispetto a quella in cui operiamo qui in Europa, dove le normative troppo stringenti e l'eccessiva dipendenza dalle catene di fornitura extra-europee ci impediscono di guardare al futuro con la stessa fiducia", dice Filosa.**

Stallo sulle auto ibride: a Bruxelles slittano i ritocchi al regolamento

dal nostro corrispondente [Claudio Tito](#)
09 Dicembre 2025



L'ad di Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *Repubblica*, guarda anche a livello italiano: "Aspettiamo l'applicazione di queste misure a livello europeo, però, è **fondamentale salvaguardare la produzione nazionale**". E poi aggiunge: "In Italia, infatti, soffriamo una grave mancanza di competitività rispetto ad altre regioni, **anche all'interno della stessa Europa, con Paesi che riescono a conquistare importanti condizioni di maggior competitività per le proprie imprese**", spiegando che "per garantire il futuro dell'intera filiera italiana, **dobbiamo colmare con urgenza questo divario di competitività** attraverso azioni strategiche da indirizzare sia a livello europeo che nazionale focalizzate sul costo dell'energia, sul costo del lavoro e proprio sulla catena di fornitura".

Il numero uno dell'Anfia, Vavassori, sottolinea che "il 2025 è stato una valle della morte per la produzione automotiva italiana, è il peggio che abbiamo conosciuto. Da qui non si può fare peggio". E aggiunge: "Quindi dal 2026 io mi sono preso l'impegno davanti ai miei associati e non solo che ricominciamo a crescere grazie al piano Italia Stellantis".

[LEGGI I COMMENTI](#)

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

ilsole
24 ORE

Video

☰ 🔍 10 Dicembre 2025

IlSole24OreTV Naviga Serie Gallery Podcast Brand Connect

ABBONATI Accedi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Economia

Pubblicità

Assemblea Anfia, accordo con Mimit e Stellantis per rafforzamento filiera automotive

10 dicembre 2025



Vavassori: "2025 annus horribilis, in ballo non c'e' il futuro di una sola filiera"

Riproduzione riservata ©

089849

Ultimi video

Salute

San Raffaele, Bertolaso "Errori riparati, non capisco le polemiche politiche"



Italia

San Raffaele, Bertolaso "Errori riparati, non capisco le polemiche politiche"



Mondo

Il 'niet' austriaco alla richiesta Usa di estradare Firtash



Italia

Insomnia, un'emergenza che costa all'Italia 14 miliardi all'anno



I video più visti

Teatro

Achille Lauro alla prima della Scala: «Coraggioso mettere in scena quest'opera, tematica attualissima»



Mondo

Tenerife, onda anomala travolge una piscina naturale: quattro morti e un disperso



Mondo

Argentina, in un parco di Buenos Aires il raduno di golden retriever più grande del mondo



Italia

Delitto Garlasco, Corona: "Ci sono già le prove sui colpevoli e non è Stasi, ma non si possono usare"



Brand Connect

CREATO PER VIATRIS
Farmaci essenziali
sempre più scarsi:
la Corte UE avverte
sulle falle del
sistema



CREATO PER ENI
Pillole di Energia
/ Agri-feedstock



MEDIA PARTNERSHIP
Rafforzare l'UE
attraverso lo
sviluppo delle
infrastrutture del
Sud



CREATO PER VIATRIS
Sostenibilità delle
cure



Podcast



Macro Trump 2025, dietro la National Security Strategy



Cripto Perché nel 2025 Bitcoin ha deluso gli investitori



Market Mover Cc

Gallery

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia Interni
all'insegna del
lusso sulle navi di
Explora Journeys



14 foto



L'evento Al Museo Nicolis di Verona la premiazione 2025

7 foto



Economia Il design italiano protagonista a Riyadh

15 foto



Economia Il robot Calvin-40 sviluppato da Wandercraft

6 foto



Ultime dalla sezione



L'Italia che Comunica 2025 premia l'impatto e incorona The Sound of Pride



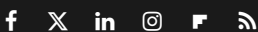
Italdesign passa a Ust, Audi cede l'asset di ingegneria italiano



Eurallumina, soluzione ponte in attesa dello sblocco delle azioni e dei conti



Auto, chimica e moda frenano la produzione: -1% a ottobre - Sciopero generale il 12 dicembre



TORNA ALL'INIZIO



Il gruppo

Gruppo 24 ORE
IlSole24OreTV
Radio24
Radiocor
24 ORE Professionale
24 ORE Cultura
24 ORE System

La redazione
Contatti

Il sito

Italia	Tecnologia
Mondo	Cultura
Economia	Motori
Finanza	Moda
Mercati	Casa
Risparmio	Viaggi
Norme&Tributi	Food
Commenti	Sport
Management	Arteconomy
Salute	Sostenibilità
How to Spend it	

Newsletter

Quotidiani digitali

Fisco
Diritto
Lavoro
Enti locali e PA
Edilizia e Territorio
Condominio
Scuola24
Sanità24
Agrisole

Link utili

Shopping24
L'Esperto risponde
Strumenti
Ticket 24 ORE
Blog
Meteo
Codici sconto
24ORE POINT
Rassegnatori autorizzati

Pubblicità Tribunali e P.A.
Case e Appartamenti

 Trust Project

Abbonamenti

Abbonamenti al quotidiano
Abbonamenti da rinnovare

ABBONATI

Archivio

Archivio del quotidiano
Archivio Domenica

C C C C C C C C

C À C C À C C À C C
CÀ C À C C
À C À C CÀ

LA DRE
Radiocor

%	C	C	C	CC	C	C	CC	C	CC	CC	C	C
	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	CC	C	C	CC	C	C	CC	C	C	C	C	C
	C	CC	C	C	%	C	C	C	C	C	C	C
C	C	C	C	CC	C	CC	C	C	CC	C	CC	C
C	C	C	C	CC	C	CC	CC	C	CC	C	CC	C
	C	C	C	C	CC	C	CC	CC	CC	C	CC	C
CC	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	CC	C
C	C	C	C	C	C	C	C	C	CC	C	CC	C
	C	C	CC	C	CC	C	C	C	C	C	C	C
	C	C	CC	C	C	C	CC	CC	C	C	C	C

:

Do%h C C C CC

C

C C C

t		h	t D	% D	D	% (%)	D (%)	D	t	D
---	--	---	--------	--------	---	----------	----------	---	---	---

C
C ZÀ C C À À À C À
C À ÀÀ À C À C C À
C À C C À C À C À
À C ÀÀ À C

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trasporti, ANFIA: l'automotive europeo e' un fattore essenziale di autonomia strategica

Scopri di più e personalizza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

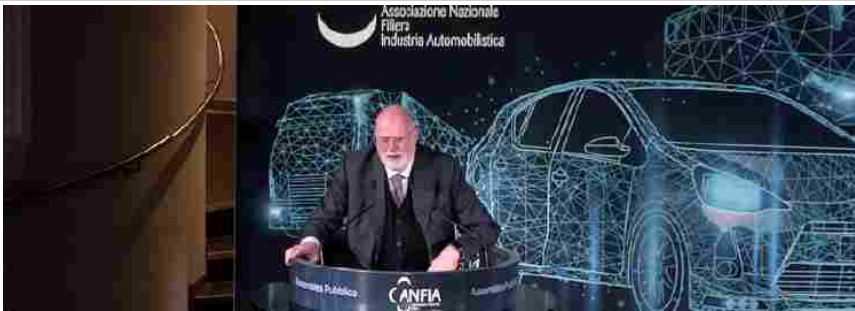
- NEWS
- PREZZI
- MERCATI
- BILANCI
- SIDERWEB
- EVENTI
- SHOP
- EDUCATIONAL
- ABBONAMENTI

RICREA
 CONSORZIO NAZIONALE RICICLO E RECUPERO IMBALLAGGI ACCIAIO
 Imballaggi d'ACCIAIO
 cassaforte della natura, amici dell'ambiente
www.consozioricrea.org

SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA

ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Automotive, il comparto attende le decisioni dell'...

Automotive, il comparto attende le decisioni dell'Ue

Vavassori (Anfia): «Servono norme per ricomporre un settore a pezzi e tornare a essere competitivi»

10 dicembre 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

10 dicembre 2025

AUTOMOTIVE, IL COMPARTO ATTENDE LE DECISIONI DELL'UE

Vavassori (Anfia): «Servono norme per ricomporre un settore a pezzi e tornare a essere competitivi»

di Federico Fusca

10 novembre 2025

GOZZI: «LA SOPRAVVIVENZA DELL'INDUSTRIA SI GIOCA A BRUXELLES»

Il presidente apre l'Assemblea di Federacciai: pragmatismo nella transizione, energia competitiva, tutela del rottame

di Stefano Gennari

15 maggio 2025

GOZZI: «C'E BISOGNO DI RISPOSTE CONCRETE E RAPIDE DALL'UE»

«La riduzione delle aliquote fiscali proposta nell'Action Plan creerà nuove asimmetrie tra i Paesi»

di Stefano Gennari

6 marzo 2025

AUTOMOTIVE, ANFIA: «PIANO D'AZIONE INSUFFICIENTE»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

Secondo l'associazione, il documento non ha recepito alcuni temi essenziali indicati dal comparto

di Federico Fusca

7 febbraio 2025

FOCUS UTILIZZATORI: AUTOMOTIVE, 2024 DIFFICILE

Anfia: 2025 con volumi stabili per l'Italia

di Stefano Ferrari

Altre News

Sideralba

MERCATI

Tondo: prezzi in tenuta

10 dicembre 2025

TONDO: PREZZI IN TENUTA

Magazzini pieni e festività frenano gli acquisti, improbabili ulteriori rialzi

Rottame: lievi ritocchi

5 dicembre 2025

ROTTAME: LIEVI RITOCCHI

Rapporto domanda/offerta buono. Diffusa l'idea che la fase rialzista sia terminata in Turchia

Coils: offerte europee salde

4 dicembre 2025

COILS: OFFERTE EUROPEE SALDE

Le incertezze su Cbam e quote di importazione hanno spinto i compratori a rivolgersi ai produttori Ue

28 novembre 2025

GHISA: PREZZI IN RIALZO E MERCATO IN ATTESA DI CHIAREZZA

A trainare gli aumenti sarebbe la mancanza di fonti alternative

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password



I NOSTRI VIDEO



Anima Confindustria: nel 2025 hanno pesato la carenza di incentivi e l'impatto dei dazi



Mercato flash. Materie prime, acciaio al carbonio, acciaio inox e specialties. Novembre 2025



siderweb TG. Edizione del 28 novembre 2025

Altri video

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mercoledì 10 Dicembre 2025, ore 20.21



teleborsa

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

Home Notizie Quotazioni Rubriche Agenda Video Analisi Tecnica

Home Page / Notizie / Anfia: produzione nazionale autovetture in calo a ottobre

Anfia: produzione nazionale autovetture in calo a ottobre

Economia, Trasporti 10 dicembre 2025 - 20.13



(Teleborsa) - **La produzione domestica delle sole autovetture ad ottobre ammonta a circa 15.000 unità di volume, in calo del 18,1% rispetto a ottobre 2024.** E' quanto emerge dai dati preliminari diffusi dall'ANFIA. Ad ottobre, sottolinea l'Associazione della filiera automobilistica, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 4,1% rispetto ad ottobre 2024, mentre nei primi dieci mesi del 2025 diminuisce del 12,3%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa dell'11,7% ad ottobre 2025 e diminuisce del 18,8% nei primi dieci mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra una crescita del 7,5% nel mese e dell'1,8% nel cumulato; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 5% nel mese e cala del 5,7% a gennaio-ottobre 2025.

Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve calo ad ottobre 2025 rispetto ai livelli del nono mese dello scorso anno. L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una diminuzione dello 0,3% ad ottobre e chiude a -0,7% i primi dieci mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2024.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva del 6,6% a settembre 2025, ultimo dato disponibile (+7,4% sul mercato interno e +4,9% sui mercati esteri) e chiude i primi nove mesi dell'anno a -0,6% (-0,3% il mercato interno e -1,1% i mercati esteri).

A gennaio-agosto 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 10,71 miliardi di Euro, mentre l'import vale 23,61 miliardi di Euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,4%, seguita da Stati Uniti (16,5%) e Francia (12,2%).

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 16,26 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 4,71 miliardi.

Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una crescita del 5,4% a settembre (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente interna in aumento del 5,1% e di una componente estera a +5,6%. A gennaio-settembre 2025, il fatturato cala invece del 9,4% (-13% il fatturato interno e -6,3% quello estero).

Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale

Argomenti trattati

Stati Uniti (79) · Germania (43) · Istat (78) · Francia (42)

Altre notizie

- Giappone, Produzione industriale (MoM) in ottobre
- Cna, Produzione industriale (YoY) in ottobre
- Produzione industriale Italia (MoM) in ottobre
- Germania, Prezzi produzione (YoY) in ottobre
- Spagna, produzione industriale ottobre +1,2% su anno
- Prezzi produzione Unione Europea (YoY) in ottobre

Guide

Risiko bancario 2025: le operazioni più importanti di quest'anno

Nel linguaggio comune si usa l'espressione "risiko bancario" per descrivere una fase di operazioni incrociate fra banche: acquisizioni, fusioni, offerte pubbliche di scambio, rafforzamenti di...

[leggi tutto](#)

positiva del 2,8% a settembre (-0,7% la componente interna e +6% la componente estera). Nel periodo gennaio-settembre 2025, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento dell'11,2%, con un calo del 19,9% della componente interna e del 2,8% della componente estera.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Ottobre 2025, mercato auto in frenata: volano le elettriche, giù benzina e diesel
- ▶ Italia Trade Automotive, **Anfia**, ad agosto 2025 import ed export in calo
- ▶ Francia, Prezzi produzione (YoY) in ottobre
- ▶ Italia, Produzione industriale (YoY) in ottobre



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Banche
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Assicurazioni
Energia
Lusso
Comunicati Corporate

QUOTAZIONI

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

RUBRICHE

Gli Editoriali
Gli Speciali
Top Mind
Guide

VIDEO

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

AGENDA

Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettifica e
Corporate Actions

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

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

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

Segnalazioni **Whistleblowing**.

L'automotive incalza la Ue: "Riveda subito le regole"

Orsini: "Bruxelles ha fatto di tutto per distruggere l'auto". Filosa: "L'America è stata più pragmatica"

ROMA

Si è fatto di tutto per distruggere il mondo dell'auto. Non possiamo più aspettare delle proroghe». A parlare è il numero uno di Confindustria, Emanuele Orsini, dal podio dell'assemblea dell'Anfia. Sul palco dell'Auditorium della Tecnica anche il presidente dell'associazione che raggruppa le imprese dell'indotto delle quattro ruote, Roberto Vavassori, convinto che «il 2025 sia stato l'anno peggiore per il settore», e collegati il ministro delle Imprese,

Adolfo Urso, e l'ad di Stellantis, Antonio Filosa. Tutti, Confindustria, Stellantis, Anfia e governo, puntano il dito contro l'Europa che, ieri, avrebbe dovuto annunciare le modifiche al percorso di transizione al 2035, anno spartiacque del passaggio dal motore termico a quello elettrico. Se ne parla il 16 dicembre.

«Basta proroghe. Capiamo che ci sia la volontà di rimediare agli errori del passato, ma vogliamo sapere qual è la medicina», dice Orsini. Ricorda che «gli Stati Uniti mettono al centro l'industria per restare una grande potenza» e auspica che «l'Europa si sbrighi e si svegli perché gli altri stanno facendo i compiti a casa e noi no». In piena linea con l'ad di Stellantis, Antonio Filosa: «Gli Usa hanno modificato le loro regole con grande pragmatismo per riportare

investimenti e produzione nei propri stabilimenti, in Europa le normative troppo stringenti e l'eccessiva dipendenza dalle catene di fornitu-

ra extra-europee ci impediscono di guardare al futuro con la stessa fiducia». Filosa sottolinea che Stellantis ha acquistato dai fornitori italiani 7 miliardi, più dei 6 previsti e sottolinea che l'Italia «ha un problema di competitività rispetto al costo dell'energia e del lavoro». Il ministro Urso, che annuncia un documento comune con il governo tedesco e la ripresa dei tavoli sull'auto da gennaio, sottolinea che «non ci accontenteremo di palliativi dall'Europa, di misure tampone. Vogliamo decisioni radicali e rapide».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— D.LON.

Il presidente

Emanuele Orsini, numero uno di Confindustria, chiede modifiche del green deal



Il ceo

Antonio Filosa paragona Usa ed Europa sulle misure di rilancio industriale



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

450 mila veicoli

Auto ai minimi Italdesign passa da Audi al gruppo Ust

Cambia proprietà
Italdesign, la storica azienda automobilistica fondata da Giorgetto Giugiaro. Il gruppo Audi ha infatti venduto la maggioranza alla multinazionale Ust, azienda specializzata in tecnologia, design e ingegneria basata sull'intelligenza artificiale, con sede in California e una

presenza rilevante in India. L'attuale società madre di Italdesign, Lamborghini, parte di Audi Group, manterrà una partecipazione significativa, mentre Audi resterà un partner strategico nel lungo termine, oltre che un importante cliente. La nuova proprietà ha assicurato che non ha intenzione di chiudere sedi e di effettuare tagli occupazionali.

Il settore auto tuttavia continua a soffrire: quest'anno la produzione di veicoli in Italia si attesterà intorno alle 450 mila unità, ai minimi storici. «In ballo c'è il futuro non di una sola

filiera, ma di un sistema economico e sociale molto più ampio e interconnesso», ha avvertito Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, durante l'assemblea dell'associazione dei fornitori auto, un settore che vale il 6% del pil e impiega oltre 270mila addetti. «Sapevamo — ha aggiunto — che questo sarebbe stato un *Annus horribilis*». Resta però da capire se il 2025 sarà il punto più basso per l'industria dell'auto nazionale o una nuova tappa di un lungo declino. Molto dipenderà dai piani di Stellantis, l'unico

costruttore attivo nel Paese, i cui impianti, ha calcolato Stefano Aversa di Alixpartners, stanno lavorando al 35% della loro capacità contro il 55% della media europea. Di «numeri non buoni» ha del resto parlato lo stesso ceo di Stellantis, Antonio Filosa, rivelando che quest'anno il gruppo ha acquistato dalla filiera italiana beni per oltre 7 miliardi di euro, più dei 6 inizialmente annunciati. Adesso il manager è al lavoro sulla definizione del nuovo piano industriale di Stellantis, atteso entro giugno 2026.

Francesco Bertolino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Filosa: «La Ue riveda le regole sulle emissioni, più flessibilità»

L'assemblea **Anfia**

Nel 2025 altro calo del 20% di volumi produttivi in Italia dopo il -36% del 2024

Orsini: «Da europeista dico che quello che sta facendo ora l'Europa non serve»

Filomena Greco

Un anno orribile, il 2025, che si porta via una ulteriore quota del 20% di volumi produttivi dell'Italia nel settore delle auto e dei veicoli commerciali, un calo che si aggiunge al -36% del 2024. Da qui si deve ripartire per una nuova fase industriale nei rapporti tra Stellantis e la filiera italiana, come si ribadisce durante l'assemblea nazionale di **Anfia**, l'associazione delle imprese della componentistica auto guidata da Roberto Vavassori. Il ceo di Stellantis Antonio Filosa, in collegamento da Detroit, mette in fila i problemi - la pesante regolamentazione Ue, i problemi di competitività dell'Italia - e torna a ribadire gli impegni del Gruppo in Italia. «Questa anno abbiamo garantito 2 miliardi di investimenti e i sei miliardi di acquisti dalle imprese italiane sono diventati sette» annuncia Filosa. Il 2025 è stato un anno di numeri tutt'altro che buoni, ammette, «ma è stato un anno di passi fondamentali, decisioni che ci porteranno verso una ripresa graduale dei volumi» analizza Filosa. Che all'Europa chiede impegni concreti a sostegno della neutralità tecnologica, una attenzione mirata al comparto dei commerciali leggeri, «comparto in forte sofferenza con volumi di mercato in calo

del 15%», un sistema di supercrediti per le city car elettriche e ibride Made in Europe e un fondo per accelerare il rinnovo del parco circolante. La linea politica di Stellantis, dell'Associazione delle imprese della filiera e del Governo si è allineata e da mesi spinge per una revisione della Regolamentazione europea sulla decarbonizzazione. «Non so fin dove si spingerà la Commissione e la Von der Leyen nelle comunicazioni attese il 16 dicembre, ma non ci accontenteremo di palliativi o ulteriori rinvii, questo è il tempo delle decisioni radicali» ha ribadito il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso che ha ribadito l'importanza dell'azione comune di Italia e Germania sul fronte dell'industria, dall'acciaio all'automotive. A dare una scossa all'Europa è anche l'intervento del presidente di Confindustria Emanuele Orsini. «L'unico messaggio che stiamo dando, e lo dico da europeista convinto, è far capire che quello che sta facendo l'Europa in questo momento non serve. L'Europa così composta in questo momento, non è l'Europa che noi vogliamo». Serve una correzione decisa, aggiunge Orsini, che guarda al mercato unico dell'energia e dei capitali come passaggi chiave per sostenere la competitività delle imprese italiane ed europee.

Il tema della competitività resta un nodo pesante a carico della filiera italiana, ed è stato al centro dell'intervento del ceo Filosa che al Governo ha chiesto interventi in almeno tre direzioni: Ridurre i costi energetici a carico delle imprese, ridurre il costo lavoro con interventi di defiscalizzazione e sostenere gli investimenti della filiera in Ricerca e sviluppo, semplificando i percorsi di accesso alle risorse italiane ed europee.

L'industria europea è sotto scac-

co, su diversi fronti, quello americano, quello cinese e il fronte interno, legato ad una regolamentazione che secondo gli industriali dell'auto sta mandando fuori fase un comparto strategico. Si guarda dunque al 16 dicembre, data decisiva per l'intero settore. Ma si guarda con altrettanta attenzione al futuro piano industriale di Stellantis. Al ceo Filosa il presidente Vavassori chiede un'azione decisa su diversi fronti. A cominciare da quello dei commerciali leggeri, tallone d'Achille dell'industria europea, tedesca e italiana in primis. «È necessario tornare a considerare centrali i veicoli commerciali leggeri, riportando a oltre le 300mila unità prodotte ad Atessa, ammodernando gli impianti in coerenza» sottolinea Vavassori. Serve poi continuare nell'azione di miglioramento del rapporto con la rete dei fornitori del gruppo, «oggi ancora in grave sofferenza ma con qualche segnale positivo rispetto al passato, che va apprezzato e valorizzato». I produttori italiani, aggiunge Vavassori, «devono avere l'opportunità di essere fornitori del Gruppo non solo in Italia ma anche nelle altre geografie dove Stellantis opera». È stato così in passato, le imprese della filiera chiedono di avere anche in questa fase nuove chance. Bene, ribadisce Vavassori, la visione comune tra filiera, casa madre e Governo, senza però dimenticare alcuni errori. Tra questi l'ultima tornata di incentivi per le elettriche: «I primi quattro modelli sostenuti dal bonus non sono prodotti in Europa» insiste il presidente di **Anfia**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANTONIO FILOSA
Ceo del Gruppo Stellantis



Automotive. Una linea di produzione Stellantis

Lo scontro sulle emissioni

Green, Stellantis vota il tycoon

Pierluigi Bonora a pagina 6

Green deal, Stellantis vota per Trump

Il ceo Filosa: «Usa pragmatici, per fare la decarbonizzazione occorre flessibilità»

Pierluigi Bonora

■ L'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, plaude al presidente americano Donald Trump, che lo ha ricevuto nei giorni scorsi alla Casa Bianca, prendendolo come esempio di pragmatismo. Un messaggio chiaro, quello di Filosa, alla presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, che il 16 dicembre dovrebbe fare chiarezza sulla revisione del Green Deal che ha affossato il settore automotive. E se Trump ha impiegato pochissimo per stravolgere i piani del predecessore Joe Biden, a Bruxelles è da marzo che si parla di stop all'imposizione, dal 2035, del "tutto elettrico" a beneficio della neutralità tecnologica. «La decarbonizzazione - l'avvertimento del top manager, collegato da Detroit, all'assemblea di Anfia (filiera italiana automotive) - può e dev'essere raggiunta secondo criteri flessibili, che tengono in dovuto conto la realtà del mercato, il diritto alla mobilità dei cittadini e la loro libertà di scelta. I dazi Usa, per noi, sono un segnale chiaro: Washington ha modificato le regole per favorire investimenti e produzione negli impianti del Paese».

«Oggi - ha aggiunto Filosa, che ha "duettato" con il ministro Adolfo Urso, entrambi invitati da Roberto Vavasori, presidente di Anfia - la geopolitica non è più un elemento esterno, seppur

di rilievo, all'industria, ma un fattore interno cruciale. Stellantis è una delle poche aziende automobilistiche globali che dispone di una rilevante capacità produttiva negli Usa e questo ci garantisce un chiaro vantaggio».

Il tasto dolente resta l'Europa che, in caso di nuovi rinvii alla revisione del Green Deal, lo special advisor della Confindustria, Antonio Gozzi, «vede la sua manifattura durare non più di 5 anni». «Qui - commenta Filosa - le normative sono troppo stringenti e l'eccessiva dipendenza dalle catene di fornitura extra-europee ci impediscono di guardare al futuro con la stessa fiducia che abbiamo negli Usa. È necessario che Bruxelles agisca con urgenza per restituire competitività alla sua filiera, rivedendo le regole sulle emissioni e riconoscendo il fatto che non esiste una sola strada da percorrere». Se ci sono le condizioni giuste, infatti, gli investimenti pesanti arrivano, come nel caso degli Usa, dove il gruppo ha destinato 13 miliardi di dollari.

Quindi, rivolto a Urso, il ceo ha ricordato come «in Italia è necessario abbassare il costo dell'energia, ridurre quello del lavoro con meccanismi di defiscalizzazione e aumentare la competitività della catena di fornitura». Problemi per i quali sono in corso discussioni con il governo.

A Bruxelles, intanto, i negoziatori del Parlamento Ue e del Consiglio hanno raggiunto un accordo politico provvisorio su una modifica alla legge sul clima, che stabilisce un nuovo obiettivo climatico intermedio e vincolante entro il 2040: ridurre, cioè, le emissioni nette di gas serra del 90% rispetto ai livelli del 1990. Raggiante, ogni qual volta si parla di green, la presidente von der Leyen: «Un mese dopo la Cop30 abbiamo trasformato le nostre parole in azioni, con l'obiettivo di decarbonizzare l'economia Ue per il 2050». Vengono introdotte flessibilità per rendere la traiettoria meno rigida, come il rinvio dal 2027 al 2028 dell'entrata in vigore del sistema Ets2 per trasporti ed edifici e la clausola di revisione dell'intero obiettivo climatico al 2040 dopo una valutazione periodica da parte della Commissione Ue.

Raggiunto a Bruxelles l'accordo sul clima emissioni giù del 90% entro il 2040 Il 16 dicembre atteso il verdetto sull'auto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



FRONTE APERTO
Il presidente americano Donald Trump incassa successi all'estero ma deve fronteggiare alcuni problemi interni, l'ultimo in ordine di tempo l'elezione della democratica Eileen Higgins a sindaco di Miami, la prima esponente del partito che entra in carica in città dal 1997

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Auto, ultimatum alla Ue da Italia e Germania: no allo stop agli ibridi



L'industria dell'auto europea vale il 7% del Pil della Ue

L'INDUSTRIA

ROMA Nuovo e ancora più duro messaggio da parte di Italia e Germania all'Europa per abbandonare le rigidità del Green deal soprattutto sul fronte dell'auto. Martedì prossimo la Commissione dovrebbe annunciare la sua linea per rivedere le normative sulle emissioni di Co2, ma Bruxelles sembra disposta a concedere poche deroghe alla piena elettrificazione dei veicoli dal 2035. Proprio questa battaglia e quella sul rilancio dell'acciaio hanno finito per essere al centro del bilaterale italo-tedesco sull'industria che si è tenuto ieri a Roma con i ministri Adolfo Urso (Imprese e Made in Italy) e Katherina Reiche (Economia ed Energia). Ne è scaturita una dichiarazione congiunta di 24 punti, che - tra non richieste per rendere più sostenibile la transizione in settori come la, chip, microelettronica, plastica e chimica - soprattutto alle tesi 12 e 13 fa capire la distanza tra Ue e principali economie industriali dell'Eurozona. Al punto 12, quello sull'auto, Urso e Reiche non soltanto ricordano alla von der Leyen le due lettere inviate dai premier Meloni e Merz per salvare gli ibridi dopo il 2035, ma chiedono sulle emissioni «una revisione del quadro normativo esistente basata sui principi di flessibilità e piena neutralità tecnologica, con l'obiettivo di evitare sanzioni sproporzionate e di breve termine». Urso, non a caso, ha detto: «Non accetteremo palliativi».

Nel punto successivo della dichiarazione, il 13 incentrato sulla siderurgia, Roma e Berlino chiedono di confermare i dazi sull'acciaio - in primis quello cinese - extra Ue,

di salvaguardare le forniture di rotami e materie prime, e non meno «necessario è rivedere il meccanismo di eliminazione graduale delle quote gratuite Ets fino a quando il Cbam non avrà dimostrato la sua efficacia». La Ue - che ieri ha presentato il pacchetto di semplificazione della legislazione ambientale per far risparmiare un miliardo alle aziende - deve reinvestire i ricavi delle multe in misure di politiche industriali. Anche perché come dimostra l'ultimo rapporto del Cer, Paesi come l'Italia nel 2026 e nel 2027 vedranno ridurre le emissioni. Sul fronte dell'acciaio, Urso ha annunciato che sull'Ilva sono attesi oggi le offerte e i piani industriali da Bedrock e Flacks, gli unici pronti a rilevare l'intero gruppo.

Di auto e di scelte della Ue si è discusso anche all'annuale assemblea dell'Anfia. Davanti alla platea dell'associazione dei produttori di automotive, Emanuele Orsini, leader di Confindustria, ha scandito: «Abbiamo fatto di tutto per distruggere il mondo dell'automobile». Non meno duro Antonio Gozi, leader di Federacciai, che contro il declino del Vecchio Continente ha proposto una marcia delle imprese sul modello di quella del 40mila, «perché se non si cambia direzione la manifattura europea nel giro di 5 anni, non lo, sparisce».

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**BILATERALE
TRA I MINISTRI
DELLE IMPRESE
DI ROMA E BERLINO
URSO: ATTESE LE PRIME
OFFERTE PER ILVA**



Home ▶ **La carica dei 1.011: il mercato dell'autobus turistico ha il vento in poppa!**

La carica dei 1.011: il mercato dell'autobus turistico ha il vento in poppa!

Un anno d'oro per l'autobus da turismo. Quella che si avvia al termine è un'annata da record per il comparto, che ha già superato la soglia delle 1.000 immatricolazioni (sopra le 8 tonnellate) al 30 novembre: secondo i dati **Anfia**, sono 1.011. Pensate un po': in tutto il 2024 le targhe erano 684. Al 31 [...]

11 Dicembre 2025 di Redazione



In primo piano

Come la tecnologia di Hayden AI sta rendendo il trasporto pubblico più sicuro

🕒 2 Dicembre 2025

📁 Componenti

Quanto costano gli pneumatici per ogni chilometro?

🕒 1 Dicembre 2025

📁 News

Top... di gamma: il Setra TopClass S 516 HDH è il Coach of the Year 2026

🕒 1 Novembre 2025

📁 Bus da turismo

Un anno d'oro per l'autobus da turismo. Quella che si avvia al termine è **un'annata da record per il comparto, che ha già superato la soglia delle 1.000 immatricolazioni (sopra le 8 tonnellate) al 30 novembre: secondo i dati Anfia, sono 1.011.**

Pensate un po': in tutto il 2024 le targhe erano 684. Al 31 dicembre 2025 "rischiano" (ma è un bel rischio!) di essere circa 1.100. Non succedeva da vent'anni. Nel 2006, infatti, i coach avevano messo insieme 1.110 immatricolazioni. Dal 2006 al 2024, solo una volta (nel 2019, con 912) si era superata la quota delle 900.

L'annus horribilis del Covid – nel 2020 le immatricolazioni si fermarono ad appena 340 – è definitivamente dalle spalle, così come sono ormai dimenticati gli strascichi della post pandemia: 420 targhe nel 2021, 359 nel 2022, 546 nel 2023 e, appunto, 684 l'anno passato.

Chi ha immatricolato più autobus turistici?

Nel segmento del Classe III è Daimler Buses a fare la voce grossa, grazie a 306 Mercedes-Benz (304 modelli Turismo e 2 Sprinter sopra le 8 ton di ptt) e a 124 Setra, per un totale di 430 coach, pari a una quota di mercato del 42,6%.

Alle spalle del gigante di Stoccarda c'è **Scania**, in grande spolvero: sono 194 i bus turistici immatricolati del Grifone, all'interno dei quali segnaliamo ben 113 Touring HD. Ma, attenzione, ricordiamo sempre come all'interno del dato del costruttore svedese siano contati anche i coach **Irizar** su telaio Scania (e dunque 48 i6 Efficient, 15 i6 e 10 i8). A proposito di Irizar, a quota 78, sottolineiamo i 44 i6 efficient, i 20 i8 e i 14 i6, tutti "integral". Lo share di Scania è del 19,2%, quella del costruttore basco del 7,7%, sempre secondo l'analisi di [Anfia](#).

Eccoci dunque alla terza forza in campo, ovvero **MAN**: sono 85 i turistici del Leone (84 Lion's Coach più un Torsus Praetorian). Inoltre, sono 69 i coach del brand di proprietà **Neoplan** (59 dei quali modello Tourliner). Insomma: 8,4% lo share di MAN, 6,8% quello di Neoplan, per un totale del 15,2%.

Pallottoliera a 79 unità per **Iveco Bus**, grazie a 74 Evadys, per una quota del 7,8%. Più in basso, a 37 targhe turistiche, **Temsa** (quota del 3,7%). Share dell'1,6%, invece, per **Otokar** con 16 Classe III.

Sotto le 10 unità, infine, sei costruttori: a quota 6 **Van Hool** e **VDL**, a quota 3 **Higer**, **Isuzu** e **King Long** (che ha immatricolato l'unico coach elettrico, il C12E) e a quota 2 **Volvo Buses**.

Vavassori: «Unione intenti tra Anfia, Stellantis e governo per strategia nazionale. Con Filosa strat

Realizzare nei tempi e nei volumi previsti il piano pluriennale presentato anche in Parlamento alcuni mesi fa dal presidente» di Stellantis «John Elkann. Tornare a considerare centrali i veicoli commerciali leggeri, riportando a oltre le 300 mila unità i Fiat Ducato prodotti ad Atessa, ammodernando gli impianti in coerenza. Migliorare costantemente il rapporto con la rete dei fornitori del gruppo, oggi ancora in grave sofferenza e con qualche segnale positivo che va apprezzato e valorizzato. Aggiornare lo studio svolto alcuni mesi fa, includendo dati corretti e aggiornati ad esempio sulla comparazione tra costi spagnoli e italiani di assemblaggio veicoli. Dare ai fornitori italiani una chance concreta di essere fornitori non solo in Italia ma anche nelle altre geografie dove Stellantis opera, nel segno della competitività". POTREBBE INTERESSARTI



Produzione dell'industria automotive ancora in calo: in Italia -4,1% ad ottobre

Prodotte, nel mese, circa 15.000 autovetture (-18,1%) secondo i dati preliminari di ANFIA Torino, 10 dicembre 2025. Ad ottobre 2025, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 4,1% rispetto ad ottobre 2024, mentre nei primi dieci mesi del 2025 diminuisce del 12,3%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa dell'11,7% ad ottobre 2025 e diminuisce del 18,8% nei primi dieci mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) registra una crescita del 7,5% nel mese e dell'1,8% nel cumulato; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 5% nel mese e cala del 5,7% a gennaio-ottobre 2025. Secondo i dati preliminari di ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture ad ottobre ammonta a circa 15.000 unità di volume, in calo del 18,1% rispetto a ottobre 2024. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve calo ad ottobre 2025 rispetto ai livelli del nono mese dello scorso anno. L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una diminuzione dello 0,3% ad ottobre e chiude a -0,7% i primi dieci mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2024. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva del 6,6% a settembre 2025, ultimo dato disponibile (+7,4% sul mercato interno e +4,9% sui mercati esteri) e chiude i primi nove mesi dell'anno a -0,6% (-0,3% il mercato interno e -1,1% i mercati esteri). A gennaio-agosto 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 10,71 miliardi di Euro, mentre l'import vale 23,61 miliardi di Euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,4%, seguita da Stati Uniti (16,5%) e Francia (12,2%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 16,26 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 4,71 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una crescita del 5,4% a settembre (ultimo dato disponibile), grazie ad una componente interna in aumento del 5,1% e di una componente estera a +5,6%. A gennaio-settembre 2025, il fatturato cala invece del 9,4% (-13% il fatturato interno e -6,3% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale positiva del 2,8% a settembre (-0,7% la componente interna e +6% la componente estera). Nel periodo gennaio-settembre 2025, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento dell'11,2%, con un calo del 19,9% della componente interna e del 2,8% della componente estera.



M Motori

Seguici su

inserisci testo...

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



Vavassori: «Unione intenti tra Anfia, Stellantis e governo per strategia nazionale. Con Filosa strategia più coerente con richieste mercati»

condividi l'articolo



«Sapevamo che il 2025 sarebbe stato un «annus horribilis», con una produzione nazionale ai minimi storici. L'avvento di Antonio Filosa alla guida di Stellantis ha portato l'azienda a rendere la propria strategia più coerente con le richieste dei diversi mercati. L'unione di intenti di Anfia, Stellantis ed il governo, deve essere il punto nodale sul quale sviluppare la strategia nazionale». Lo ha dichiarato il presidente di Anfia Roberto Vavassori nel corso dell'assemblea pubblica di Anfia a Roma, sottolineando l'impegno per avviare un piano di lavoro serrato nelle volto a definire le misure di una solida strategia di competitività della filiera. «Per quanto riguarda il nostro Paese - ha aggiunto Vavassori - le nostre richieste sono chiare.

Realizzare nei tempi e nei volumi previsti il piano pluriennale presentato anche in Parlamento alcuni mesi fa dal presidente» di Stellantis «John Elkann. Tornare a considerare centrali i veicoli commerciali leggeri, riportando a oltre le 300 mila unità i Fiat Ducato prodotti ad Atessa, ammodernando gli impianti in coerenza. Migliorare costantemente il rapporto con la rete dei fornitori del gruppo, oggi ancora in grave sofferenza e con qualche segnale positivo che va apprezzato e valorizzato. Aggiornare lo studio svolto alcuni mesi fa, includendo dati corretti e aggiornati ad esempio sulla comparazione tra costi spagnoli e italiani di assemblaggio veicoli. Dare ai fornitori italiani una chance concreta di essere fornitori non solo in Italia ma anche nelle altre geografie dove Stellantis opera, nel segno della competitività".

condividi l'articolo



ECONOMIA



LA STRATEGIA
Fiat, il ceo del marchio Francois rivela: «Topolino sbarcherà presto negli Stati Uniti»



LA NOMINA
Mercedes, Stefan Weckbach da luglio 2026 nuovo ceo di Mercedes-AMG e dei veicoli di alta gamma

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

News Prove Da Sapere Video Foto Saloni dell'auto Omni Furgone.it

Home News Interviste

Serve un piano d'incentivi Ue. E ai giovani dico: comprate auto usate

Il presidente di [Anfia](#), Roberto Vavassori, prescrive la sua medicina all'Italia dei veicoli e chiede all'Europa di rivedere lo stop 2035



Roberto Vavassori
Presidente ANFIA

motor1.com

Foto di: Motor1

Di: Riccardo Ciriaco
11 dic alle 16:00

Condividi

L'Italia dell'auto è ferma o, peggio, va in retromarcia, mentre la Cina avanza e i dazi americani fanno sempre un po' paura. Esaurito pure il boost degli incentivi all'elettrico, per rilanciare le vendite restano un appello all'Europa, affinché riveda lo stop a benzina e diesel dal 2035, e l'alleanza con Stellantis e Governo.

A dipingere il quadro della situazione e indicare una strada diversa è Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), a margine dell'[Assemblea pubblica della sua associazione](#), che riunisce la filiera nazionale dell'industria automobilistica.

Presidente, a novembre il mercato italiano dell'auto ha registrato una stagnazione, tranne sul fronte elettrico, spinto dagli incentivi. Pensate che i contributi siano utili anche alle altre motorizzazioni? Ed eventualmente come andrebbero strutturati?

In un mondo ideale, i [bonus](#) dovrebbero avere una portata pluriennale, non limitarsi al click-day. Dalla data dell'annuncio alla messa a terra della misura, il mercato si è praticamente bloccato in attesa dei provvedimenti. Quindi serve una pianificazione, se si è in grado di farla.

Si può fare?

Credo che, nella nostra situazione di bilancio, non sia facile. Ecco perché, come [Anfia](#), chiediamo fortemente all'Europa, che lamenta le emissioni del parco circolante, di proporre un piano decennale di ricambio, omogeneo in tutti i Paesi e che valorizzi sia il *made in Europe*, sia i veicoli a zero o basse emissioni.

VIDEO

Temo però che la Commissione non troverà il coraggio di fare una proposta del genere, utile invece per contrastare il declino a cui stiamo assistendo, avendo lasciato la porta aperta all'ingresso di veicoli dall'Est del mondo.

DI TENDENZA
Bollo auto 2026: cosa devi sapere per evitare guai
Perché le auto ad autonomia estesa piacciono così tanto?
Omoda 5 full hybrid (2025), la prova dei consumi reali
Porsche 2026, tutte le novità in arrivo

HVO, un biocarburante prodotto anche dall'italiana Eni

Foto di: Motor1.com

Quindi, rimanendo coi piedi per terra, cosa vorreste dall'Europa?

Molto più pragmaticamente, chiediamo la revisione dei livelli emissivi di CO2 in vari step, a partire dal triennio 2025-2027, e sul 2035 chiediamo di approvare una flessibilità da usare, se necessario, per estendere il limite di 5 anni, al 2040, e approvare la vendita fino a un 25% di veicoli con motore endotermico variamente ibridizzati, alimentati da vettori energetici decarbonizzati.

Basta?

Insieme a questo, deve essere approvata una clausola sul *made in Europe* che valorizzi le produzioni di veicoli e componenti da manodopera europea.

Si parla anche di arrivo delle e-car, vetture più piccole ed economiche di ispirazione giapponese. Possono essere una soluzione alla crisi delle vendite?

Le e-car sono una soluzione, ma non una panacea dei gravi problemi del settore. La condizione è che la produzione della componentistica e l'assemblaggio di questi veicoli avvenga in Europa. Queste vetture possono coprire una fascia di mercato che bilancia il trend verso veicoli più grandi e comodi e riporta a una dimensione più utilitaristica, soprattutto in ambito urbano, considerata la densità dei centri urbani.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Rimanendo sul fronte internazionale, la vostra filiera è preoccupata dalla concorrenza cinese? Moltissimo, perché ormai, a livello europeo e italiano, le vendite si stanno avvicinando al 10% dei nuovi veicoli. È tantissimo e rappresenta circa 1 milione e mezzo di vetture. Pensate: una fabbrica in Europa produce circa 250.000 auto all'anno...

E dai nuovi dazi americani? I dazi, per come sono congegnati, non sono così pesanti per l'Italia, perché le esportazioni di veicoli o componenti verso gli Stati Uniti non sono tantissime. Colpiscono invece i costruttori di veicoli ad alte prestazioni, fiore all'occhiello italiano.

Ma ciò che impatta di più è l'effetto indiretto sulle aziende che esportano verso la Germania, visto che i costruttori tedeschi spediscono veicoli premium completi negli USA. Lì sì che i dazi possono fare la differenza, perché le Case auto stanno localizzando maggiormente le produzioni.

Torniamo in Italia. La situazione di Stellantis continua a preoccupare a causa del calo della produzione: cosa dovrebbero fare il Gruppo e il Governo per tutelare la filiera?

A Stellantis chiediamo di dare puntuale esecuzione al [Piano Italia](#) nei modi, nei tempi e nei volumi. Al Governo chiediamo una serie di misure di accompagnamento per fare in modo che il Gruppo trovi vantaggioso continuare a utilizzare gli stabilimenti italiani, a partire dalla riduzione del costo dell'energia, dei costi logistici e dei costi del permitting.

ULTIMI ARTICOLI

Promozione Opel Corsa, perché conviene e perché no	
11 dic-Promozioni auto	
MAN e Olmedo ecco le ambulanze a base TGE tecnica e allestibilità	
11 dic-Veicoli Commerciali	
Anche nel 2026 le multe non aumenteranno	
11 dic-Anticipazioni	
Bollo auto 2026: cosa devi sapere per evitare guai	
11 dic-Attualità e mercato	
Volvo FL Electric 14 t: il nuovo medio urbano a zero emissioni	
11 dic-Veicoli Commerciali	

Produzione della nuova Fiat 500 ibrida, presentata a settembre da Stellantis

Foto di: Fiat

Come vedreste l'arrivo di un costruttore straniero in Italia, di cui si è vociferato nell'ultimo anno?

Non sarebbe negativo, a condizione però che si utilizzi soprattutto componentistica delle nostre filiere. Ad oggi, l'attrattività del Paese è migliorata in termini di stabilità politica, ma mancano ancora molte condizioni per far sì che un costruttore scelga l'Italia come sede europea. Chi lo fa apprezza magari il design, però da lì a impiantare uno stabilimento di assemblaggio o produzione da 250.000-300.000 veicoli ce ne passa. Tornano, infatti, fattori come il costo dell'energia, le logistiche, le autorizzazioni e i contratti.

È per questo che costruttori come BYD scelgono altri Paesi?

BYD ha scelto l'Ungheria perché aveva già uno stabilimento di produzione d'autobus. Però il Paese fa ponti d'oro quando si parla di permitting, logistica e facilità di insediamento.

Ultima domanda, più emozionale: cosa serve per far rinnamorare gli italiani, soprattutto giovani, dell'auto?

Io non ho iniziato la mia esperienza motoristica con un'auto nuova. Oggi in Italia e altri Paesi europei abbiamo 4 milioni e mezzo di compravendite d'usato, contro 1 milione e mezzo del nuovo. Quindi, a un ragazzo che vuole iniziare a guidare, consiglieri di guardare l'usato. Va bene una Morgan a 3 ruote!

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

- NEWS
- PREZZI
- MERCATI
- BILANCI
- SIDERWEB
- EVENTI
- SHOP
- EDUCATIONAL
- ABBONAMENTI

VISIONE

SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Urso-Reiche all'Ue: «Servono decisioni tempestive ...»

Urso-Reiche all'Ue: «Servono decisioni tempestive e coraggiose»

Sottoscritta dichiarazione Italia-Germania in vista delle prossime scadenze legislative europee su auto e acciaio

11 dicembre 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui,

10 dicembre 2025

AUTOMOTIVE, IL COMPARTO ATTENDE LE DECISIONI DELL'UE

Vavassori (Anfia): «Servono norme per ricomporre un settore a pezzi e tornare a essere competitivi»

di Federico Fusca

10 dicembre 2025

ACCIAIO: PER IL 2026 ATTESO CAUTO RIALZO DI DOMANDA E PREZZI

A MERCATO & DINTORNI, con gli analisti di siderweb, un bilancio del 2025 e le aspettative per il prossimo anno

di Redazione siderweb

5 dicembre 2025

BIR: «NO A MISURE UE CHE OSTACOLANO LIBERO COMMERCIO»

Il Bureau: «Abbiamo bisogno di mercati internazionali competitivi e ben funzionanti per i materiali riciclati»

di Federico Fusca

28 novembre 2025

ACCIAIO, NUOVE MISURE UE: PIU FLESSIBILITA

La "bozza Karlsbro": carry-over, revisioni piu frequenti e "melt & pour" piu pragmatico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

di Stefano Gennari

26 novembre 2025

NUOVE MISURE UE, L'IMPATTO SULLE ESPORTAZIONI TURCHE

Tagli maggiori per fili, vergella, profilati e tubi. Coils a caldo unica eccezione positiva rispetto ai volumi storici

di Stefano Gennari

Altre News

Sideralba

MERCATI

Tondo: prezzi in tenuta

10 dicembre 2025

TONDO: PREZZI IN TENUTA

Magazzini pieni e festività frenano gli acquisti, improbabili ulteriori rialzi

Rottame: lievi ritocchi

5 dicembre 2025

ROTTAME: LIEVI RITOCCHI

Rapporto domanda/offerta buono. Diffusa l'idea che la fase rialzista sia terminata in Turchia

Coils: offerte europee salde

4 dicembre 2025

COILS: OFFERTE EUROPEE SALDE

Le incertezze su Cbam e quote di importazione hanno spinto i compratori a rivolgersi ai produttori Ue

28 novembre 2025

28 novembre 2025

GHISA: PREZZI IN RIALZO E MERCATO IN ATTESA DI CHIAREZZA

A trainare gli aumenti sarebbe la mancanza di fonti alternative

10 dicembre 2025

AUTOMOTIVE, IL COMPARTO ATTENDE LE DECISIONI DELL'UE

Vavassori (Anfia): «Servono norme per ricomporre un settore a pezzi e tornare a essere competitivi»

di Federico Fusca



10 dicembre 2025

ACCIAIO: PER IL 2026 ATTESO CAUTO RIALZO DI DOMANDA E PREZZI

A MERCATO & DINTORNI, con gli analisti di siderweb, un bilancio del 2025 e le aspettative per il prossimo anno

di Redazione siderweb



5 dicembre 2025

BIR: «NO A MISURE UE CHE OSTACOLANO LIBERO COMMERCIO»

Il Bureau: «Abbiamo bisogno di mercati internazionali competitivi e ben funzionanti per i

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



TORINOCRONACA



L'EDITORIALE
IL BORGHESE



EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI



EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE TORINO PROVINCIA CRONACA **ECONOMIA** TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT SPECIALI

8ª Edizione
Vivi l'incanto del Natale
 Mercatini - Pista di pattinaggio - Natale dei bimbi - La Befana del Pompiere

- >
- [Torino Cronaca](#)
- >
- [News](#)
- >
- [Economia](#)

IL PIANO

Stellantis, il "pronto soccorso" di Filosa per salvare le vendite: ecco come

Una lunga analisi di Reuters spiega come il nuovo ad metta le pezze sulla situazione critica lasciata da Tavares



PIETRO MELLA BITTI

Email:

redazione@torinocronaca.it

11 DICEMBRE 2025 - 10:50

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Play Pause Resume Stop



I più letti



LOTTERIA ITALIA
Estrazione Superenalotto: ecco i numeri vincenti di venerdì 5 dicembre



La vignetta del giorno - 8 dicembre 2025



LOTTERIA ITALIA
Estrazione Superenalotto: ecco i numeri vincenti di sabato 6 dicembre



FINANZA & LIFESTYLE

Stellantis cambia pelle. Dopo l'uscita forzata di **Carlos Tavares**, il nuovo amministratore delegato **Antonio Filosa** ha avviato una vera e propria operazione di "pronto soccorso" per fermare la caduta delle vendite e riportare il gruppo su una rotta stabile. Una strategia che punta a mettere da parte, almeno per ora, l'ossessione per i margini e a concentrarsi su ciò che i clienti chiedono: modelli competitivi, prezzi accessibili e una gamma più vicina ai mercati principali, a partire dagli Stati Uniti. Secondo una complessa analisi di **Reuters**, la situazione lasciata in eredità da Tavares era critica. La corsa ai profitti attraverso tagli ai costi e rialzi dei listini aveva allontanato gli acquirenti, soprattutto negli Usa, il mercato più redditizio per Stellantis. Mentre il resto dell'industria cresceva, le vendite del gruppo sono crollate del 15% nel 2024 e i concessionari americani si sono ritrovati pieni di modelli invenduti. Un quadro che ha accelerato il cambio ai vertici.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Powered by ||EVOLUTIONGROUP



Stellantis, "L'Italia è un problema": Filosa boccia l'UE e promuove Trump

Il ceo **all'Anfia** annuncia 7 miliardi di acquisti in Italia, ma chiede regole certe e "maggiore competitività"

Filosa ha scelto un approccio radicalmente diverso: **aumentare subito i volumi di vendita**, anche accettando **profitti più bassi nel breve periodo**. Per farlo ha riattivato le **vendite alle flotte** - noleggi, aziende, amministrazioni pubbliche - che garantiscono **margini inferiori** ma permettono di **smaltire le scorte** e far circolare più vetture sulle strade. Una presenza visibile che, secondo gli esperti, può riavvicinare anche la **clientela retail**. Parallelamente, **Stellantis** torna a investire sui modelli più richiesti in **Nord America**, come **Jeep** e **Ram**, e riporta in gamma prodotti tagliati dall'era Tavares: la **Jeep Cherokee** e il popolare motore **Hemi V8**. Il messaggio è chiaro: **ascoltare il mercato e tornare ai fondamentali**.

Non solo. **Filosa** ha iniziato a rivedere anche la **strategia elettrica** del gruppo, giudicata **troppo ambiziosa** rispetto alla realtà dei mercati. Via, dunque, gli **obiettivi al 2030** che prevedevano il **100% di vendite EV in Europa** e il **50% negli Stati Uniti**. L'**elettificazione resta**, ma con un passo **più graduale e pragmatico**. A cambiare potrebbero essere anche i confini dello stesso gruppo. **Stellantis** oggi ha **14 marchi**, dai generalisti **Peugeot, Opel, Fiat** e **Citroën** ai premium **Ds, Alfa Romeo** e **Maserati**. Un patrimonio ricco, ma per molti osservatori **eccessivo**. **Filosa** ha avviato una **revisione complessiva** per capire quali marchi hanno un futuro industriale solido e quali, soprattutto in Europa, rischiano di **sovrapporsi** troppo fra loro.

La mappa della ricchezza: ecco dove investono (e vivono) i nuovi ricchi. Sorpresa: spunta il Monferrato

SABATO 13 E DOMENICA 14 DICEMBRE

VIENI A SCOPRIRE DA SPAZIO

Nuova dr3 A partire da 17.900 €	Nuova dr5 A partire da 19.900 €
------------------------------------	------------------------------------

In primo piano



Fiat, la 500 ibrida diventa... un cioccolatino

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Stellantis, si punta sul Brasile: 5,8 miliardi e un modello Fiat inedito?

Investimenti record per linee ampliate di Jeep e Citroën e produzione a tutto gas



Stellantis, il "pronto soccorso" di Filosa per salvare le vendite: ecco come



Torino, bambina nasce sull'ambulanza del 118 durante il trasferimento al Mauriziano

Il nuovo corso piace agli azionisti di peso - la **famiglia Agnelli con Exor**, la **famiglia Peugeot** e il **governo francese** - che per ora non chiedono profitti stellari ma segnali concreti di rilancio. Qualcosa sta già arrivando: nel **terzo trimestre**, per la prima volta in due anni, le **vendite in Nord America sono tornate a salire (+6%)**. Le **sfide** però restano enormi. Il **marginale operativo adjusted** del gruppo resta su **livelli molto bassi** e, secondo gli analisti, **non tornerà sopra il 5% prima del 2027**, ben lontano dal **13% raggiunto negli anni d'oro di Tavares**. La **concorrenza cinese** incalza e la **transizione elettrica** continua a pesare sui conti.

TAG

Carlos Tavares , Antonio Filosa , Stellantis , Stati Uniti , Jeep , Ram , Jeep Cherokee , Alfa Romeo , Maserati , Fiat

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Email



Buongiorno Torino! La nostra newsletter quotidiana gratuita, con tutte le notizie più fresche del giorno.

Voglio iscrivermi! No grazie

OFFROAD
GAMMA 4X4 ALLGRIP.
FINO A 4.500€ DI INCENTIVI SUZUKI.

RENAULT CAPTUR GPL ECO-G

da 99€/mese
tan 6,49% - taeg 8,03%

NUOVA **OPEL CORSA**
IN PRONTA CONSEGNA!

SCOPRI LE OFFERTE DA SPAZIO A TORINO, MONCALIERI E CHIVASSO!

SPAZIO **SCOPRI L'OFFERTA**

SOCIETÀ DI INVESTIMENTO ACQUISTA IMMOBILI

011 666.999

CASA MERCATO
pagabenecontanti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.