



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 9 al 15 settembre

Torino, 17 settembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
53/63	Ingegneria Ferroviaria	01/08/2025	NOTIZIARI Notizie dall'interno	3
34/35	Pneurama	01/08/2025	Auto cinesi in Italia, e' iniziata la vera invasione? La situazione reale	14
20/23	Fonderia Pressofusione	01/09/2025	Il futuro della mobilita'	16
32/35	Vie & Trasporti	01/09/2025	Che sofferenza	20
1+16	Il Sole 24 Ore	09/09/2025	Auto, fronte comune sulle regole Ue (C.Fotina/F.Greco)	24
44	Corriere della Sera	09/09/2025	Urso incontra Filosa "Rivedere lo stop al motore a scoppio" (R.Querze/C.Voltattorni)	26
31	La Repubblica	09/09/2025	Stellantis frena sull'elettrico "Target europei da rivedere" (D.Longhin)	27
19	La Stampa	09/09/2025	Furgoni, minicar, regole Ue Il patto di Urso con Filosa "Ora lavoriamo insieme" (C.Luise)	29
1+4	MF - Milano Finanza	09/09/2025	L'ad di Stellantis a Class Cnbc: siamo pronti a collaborare con il governo (A.Di Rocco)	31
23	Il Giornale	09/09/2025	Stellantis stacca la spina "Non sara' tutto elettrico" (P.Bonora)	32
16	Il Piccolo	09/09/2025	Stellantis e governo uniti: sull'auto l'Ue cambi in fretta	33
12	Il Secolo XIX	09/09/2025	Brevi - Stellantis II fronte con il governo Addio al 100% elettrico	34
20	QN- Giorno/Carlino/Nazione	09/09/2025	Stellantis, dietrofront sull'elettrico "Irraggiungibile entro il 2030" (O.Firmani)	35
	Crisalidepress.it	09/09/2025	Set 09 Comunicato congiunto incontro Stellanits Italia, ANFIA e Ministro Urso	36
	Fleettime.it	09/09/2025	Mimit 2025: Stellantis e Anfia, chiedono flessibilita' all'Europa	38
	FormulaPassion.it	09/09/2025	Imparato: "Target in termini di CO2 non sono raggiungibili"	39
	Ilgazzettino.it	09/09/2025	Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su	40
	Ilggiornale.it	09/09/2025	Stellantis stacca la spina. "Non sara' tutto elettrico"	42
	Ilmattino.it	09/09/2025	Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su	43
	Ilmessaggero.it	09/09/2025	Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su	45
	Ilsole24ore.com	09/09/2025	Stellantis, i sindacati chiedono un incontro urgente con l'ad Filosa	47
	Milanofinanza.it	09/09/2025	Stellantis, l'obiettivo full electric non e' raggiungibile	50
	Motori.ilmattino.it	09/09/2025	Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5	52
	Motori.ilmattino.it	09/09/2025	Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolant	54
	Motori.ilmattino.it	09/09/2025	Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su	56
	Notiziariovi.com	09/09/2025	ANFIA al MIMIT: verso norme piu' flessibili, anche per i veicoli industriali	58
	Rottadeitrasporti.it	09/09/2025	Incontro tra MIMIT, Stellantis e Anfia	59
	Siderweb.com	09/09/2025	Coface: «L'economia italiana fatica a decollare» - Pietro Vargiu (Coface Italia): «I dati mostrano c	61
	Staffettaonline.com	09/09/2025	Auto, Stellantis e Anfia al Mimit	63
	Vadoetornoweb.com	09/09/2025	Normative UE: Stellantis, ANFIA e il ministro Urso vogliono mettere pressione alla Commissione	64
	Geagency.it	10/09/2025	Ue, Anfia: Bene Vdl su riaffermare sovranita' tecnologica, ora misure concrete	66
	Geagency.it	10/09/2025	Ue, Anfia: Bene Vdl su riaffermare sovranita' tecnologica, ora misure concrete-2-	67
	Teleborsa.it	10/09/2025	ANFIA: prioritata' per la filiera al Dialogo Strategico	68
	Teleborsa.it	10/09/2025	Automotive, Anfia: produzione in Italia giu' del 15,2% nei primi sette mesi del 2025	69
10	La Verita'	10/09/2025	Int. a R.Vavassori: "Ultima chiamata all'Ue sull'auto Siamo pronti a scendere in piazza" (L.Della Pasqua)	70

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Auto.it	10/09/2025	<i>Stellantis, MiMIT e Anfia a confronto: dal Dialogo in Europa ad azioni strategiche</i>	71
	Ferpress.it	10/09/2025	<i>Anfia: auspici per la prossima riunione del Dialogo strategico sull'automotive</i>	74
	Fleettime.it	10/09/2025	<i>Von der Leyen: ipotesi rinvio al 2035 per le auto a zero emissioni.</i>	76
	Fleetmagazine.com	10/09/2025	<i>In vista dell'imminente Dialogo Strategico sull'auto,</i>	78
	Ilgazzettino.it	10/09/2025	<i>Urso: «Sull'auto non c'e' piu' tempo. L'Ue passi all'azione entro fine anno per rimuovere le follie</i>	79
	Ilmattino.it	10/09/2025	<i>Urso: «Sull'auto non c'e' piu' tempo. L'Ue passi all'azione entro fine anno per rimuovere le follie</i>	80
	Ilmessaggero.it	10/09/2025	<i>Urso: «Sull'auto non c'e' piu' tempo. L'Ue passi all'azione entro fine anno per rimuovere le follie</i>	81

NOTIZIARI

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: Ferrovia delle Meraviglie, l'estate inizia all'insegna dei treni storici

Arrivano i treni storici lungo i binari della Ferrovia delle Meraviglie, la celebre Cuneo-Ventimiglia, considerata tra le linee ferroviarie più belle al mondo.

Da domenica 6 luglio, infatti, è possibile viaggiare a bordo di un treno d'epoca dalla Riviera Ligure alle località della Val de Roya. L'iniziativa, fortemente attesa da tempo, nasce dalla collaborazione tra FS Treni Turistici Italiani, Fondazione FS e gli enti territoriali italiani e francesi facenti parte della CARF (Comunità d'Agglomerazione della Riviera Francese).

Il treno, composto da carrozze storiche anni '30 e '40 del tipo "Centoposte", parte dalla stazione di Ventimiglia per raggiungere Tende. Al ritorno, il convoglio ripartirà verso la Liguria e arriverà a Ventimiglia. Previste fermate intermedie nelle stazioni di Airole, Olivetta S. Michele, Breil Sur Roya, Fontain Saorge, St. Dalmas de T., La Brigue e Tende.

Il treno storico, trainato da locomotiva Diesel in livrea d'epoca, circolerà il 6, il 13 e il 14 luglio e nelle giornate del 3, 10, 17 e 31 agosto per poi effettuare l'ultimo viaggio il 6 settembre.

I viaggiatori potranno approfittare di una sosta prolungata per visitare la mostra presso il *Musée départemental des Merveilles* di Tende e la suggestiva chiesa di Sainte-Marie en l'Assomption a Breil-sur-Roya.

La linea Breil-Ventimiglia, che si snoda per 96 km tra le Alpi Marittime

e lo spettacolare Parco Nazionale del Mercantour fino a raggiungere la Riviera del Ponente Ligure, è conosciuta come la "Ferrovia delle Meraviglie". Il suo nome deriva dalla bellezza dei luoghi attraversati e dalle particolari soluzioni tecniche adottate nella sua costruzione, come i suggestivi ponti che collegano le strette valli del Roya e le numerose gallerie, tra cui quella elicoidale di Vernante, lunga circa 1500 m.

Questa tratta, rilevante dal punto di vista storico, turistico e paesaggistico, è ora animata da un treno storico che offrirà uno straordinario viaggio nel tempo tra il Mediterraneo e il cuore delle Alpi italo-francesi.

Per tutte le informazioni utili su itinerario e caratteristiche del servizio, è possibile consultare il sito www.fstrenituristici.it. I biglietti sono disponibili su www.railbook.it al costo di 20€ per un viaggio A/R e di 10€ per i minori dai 4 agli 11 anni. I bambini al di sotto dei 4 anni viaggiano gratuitamente (Da: *Comunicato Stampa Fondazione FS Italiane Gruppo FS*, 1 luglio 2025)

Lombardia: il treno regionale vale 3 miliardi di Euro

Il "True Value" misura il valore reale diretto e indiretto generato dal servizio Trenord per società, ambiente, economia: nel 2024 evitò oltre 3,2 miliardi di km in auto e risparmiate 318mila tonnellate di CO₂.

Il treno nel 2024 ha generato in Lombardia e in sette province limitrofe un valore di 3 miliardi di euro, in crescita del 6% rispetto al 2023. È quanto emerge dal "True Value", modello sviluppato da KPMG che quantifica gli impatti sociali, ambientali, economici generati direttamente e

indirettamente per persone, istituzioni, territorio dal sistema ferroviario regionale.

Nel 2024 Trenord ha trasportato 201 milioni di passeggeri (+ 5,9% rispetto al 2023) su 740mila corse, evitando oltre 3,2 miliardi di km di viaggi in auto e 318mila tonnellate di emissioni di CO₂. È l'equivalente di quanto prodotto da circa 68mila persone.

- Il valore sociale

Come rilevato dal "True Value", che Trenord adotta dal 2019, nel 2024 il sistema treno lombardo ha generato impatti sociali per 2 miliardi di euro; è il 66% del valore complessivo.

In questo calcolo, l'elemento più rilevante è costituito dalla capillarità dell'offerta di servizio per i passeggeri: più di 2.200 corse al giorno, divenute oltre 2.300 da dicembre, collegando 460 stazioni in Lombardia e in sette province limitrofe, per un totale nell'anno di oltre 740mila corse e 41,5 milioni di treni-km.

A questo si aggiungono la riduzione del traffico sulle strade, la formazione erogata, i benefici derivati ai passeggeri da sconti e convenzioni dedicate, il valore generato nelle località turistiche, che cresce di pari passo con i flussi nel tempo libero, arrivati al +16% rispetto al 2023. Contribuiscono all'impatto sociale anche i risultati del collegamento aeroportuale Malpensa Express, scelto nel 2024 da 5,3 milioni di persone.

- Il valore ambientale

Per la dimensione ambientale l'analisi considera sia gli impatti generati, sia quelli evitati; Trenord nel 2024 ha creato un valore per l'ambiente e la collettività di 42 milioni di euro. L'impresa ferroviaria lombarda ha evitato 318mila tonnellate di emissioni di CO₂, pari a quelle prodotte in un anno da circa 68.000 persone.

L'impegno dell'azienda per la sostenibilità si concretizza anche nel piano di rinnovo della flotta in corso: alla fine del 2024 erano 185 i nuovi treni in servizio, dei 214 che circoleranno entro il 2025.

- Convogli confortevoli, accessibili

NOTIZIARI

e che garantiscono una maggiore efficienza energetica.

Nel 2024 è proseguito il progetto "Energy Meter", che misura puntualmente i consumi elettrici dei convogli durante la corsa e la quota restituita alla rete in frenatura. I dati rilevati saranno la base di analisi e azioni per migliorare ulteriormente l'efficienza energetica, per esempio tramite istruzioni di "guida ecologica" per macchinisti e manovratori.

Oltre a questo, l'azienda mette in pratica azioni per ridurre l'impatto di impianti di manutenzione e uffici. Nel corso del 2024 tutti i principali siti manutentivi sono stati riforniti al 100% da energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili; complessivamente i consumi energetici relativi agli asset sono rimasti stabili, a fronte di un aumento dell'attività manutentiva e del numero di corse effettuate.

Nel corso dell'anno tutti gli asset sono stati interessati anche da installazione di luci a tecnologia LED, che hanno migliorato la resa e il comfort luminoso, oltre a ottenere un risparmio energetico del 60%. A Novate è inoltre attivo un impianto di recupero delle acque meteoriche utile al lavaggio e alla pulizia dei treni: nel 2024 l'acqua riciclata resa disponibile grazie a questo sistema è aumentata del 20% rispetto al 2023 e ha consentito di coprire il fabbisogno idrico per le attività di rimozione dei graffiti, cresciute del 20%.

- Il valore economico

Complessivamente, gli impatti economici generati nel corso del 2024 hanno superato il totale di 1 miliardo di euro, in crescita rispetto ai 995 milioni del 2023.

A contribuire a questo valore è anche la spesa generata grazie al reddito dei dipendenti, che nel 2024 hanno raggiunto le 4925 unità, in crescita del 4% rispetto alle 4720 unità del 2023. Nell'anno, Trenord ha assunto 371 persone, di cui 230 fra macchinisti e capitreño.

Nel 2024 sono state erogate oltre 548mila ore di formazione totale, destinate sia al personale dipendente di Trenord, sia a personale esterno.

Inoltre, nel corso dell'anno è stato avviato un corso di Empowerment Femminile rivolto a 50 lavoratrici, suddivise in gruppi di fasce d'età, con l'obiettivo di sostenerne la crescita personale, valorizzare il loro contributo nei team, potenziare l'autoefficacia, promuovere collaborazione e condivisione fra diverse aree.

I dati descritti sono contenuti nel Bilancio di Sostenibilità 2024 (Da: *Comunicato Stampa Trenord*, 24 giugno 2025).

Sardegna: raddoppio Decimomannu - Villamassargia, attrezzaggio ERTMS e miglioramenti infrastrutturali

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) effettua lavori per il raddoppio della linea Decimomannu - Villamassargia, per l'attrezzaggio del sistema ERTMS tra Decimomannu - Iglesias - Carbonia e per il miglioramento dell'infrastruttura. Per questi motivi la linea rimane chiusa dal 1 luglio 2025 al 31 dicembre 2026.

Per quanto riguarda il raddoppio, i lavori del Lotto 2 del Raddoppio Decimomannu-Villamassargia prevedono: le attività propedeutiche sulla sede ferroviaria esistente; le attività di demolizione della sovrastruttura esistente e la costruzione della sede ferroviaria del raddoppio, compreso l'attrezzaggio tecnologico; l'avvio dei lavori di costruzione del nuovo cavalcavia stradale per la soppressione del passaggio a livello esistente nel Comune di Villaspeciosa. L'investimento economico per i lavori è di 87 milioni di euro e saranno impiegati 150 lavoratori.

Nell'interruzione continuativa della tratta Decimomannu - Iglesias - Carbonia, invece, per quanto riguarda l'appalto legato all'attrezzaggio dell'ERTMS, il sistema che gestisce e controlla il traffico ferroviario, aumentando la sicurezza e la frequenza dei treni, l'ammontare degli investimenti, per questi lavori, è di circa 26 milioni di euro e saranno impiegate 55 persone.

Durante il periodo di interruzione

totale della circolazione ferroviaria, la Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale (DOIT) di Cagliari porterà avanti una serie di interventi strategici per il potenziamento e la velocizzazione delle Tratte Villamassargia-Carbonia e Villamassargia - Iglesias. I lavori riguarderanno, in particolare, la riprofilatura delle trincee e la realizzazione dei sistemi di protezione idraulica della piattaforma, operazioni propedeutiche allo spostamento del tracciato per consentire un aumento dei raggi di curvatura. L'obiettivo è quello di migliorare le prestazioni complessive della linea e ridurre i tempi di percorrenza.

Ci saranno interventi importanti anche sulla stazione di Carbonia, dove verranno sostituiti binari, traverse, deviatori, e rinnovati i sistemi di segnalamento. Si tratta di un intervento importante per aumentare l'efficienza, l'affidabilità e la qualità del servizio ferroviario.

Novità significative anche sul fronte tecnologico: lungo le tratte Villamassargia-Carbonia e Villamassargia-Iglesias è previsto l'aggiornamento del sistema di sicurezza, con il passaggio dall'attuale SSC (Sistema Supporto Condotta) al più avanzato SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno).

Farà da cornice un ampio piano di manutenzione straordinaria su tutta l'infrastruttura, che comprenderà interventi su travate metalliche, recinzioni, opere minori e sedime ferroviario, con l'obiettivo di garantire standard elevati di sicurezza e funzionalità nel lungo periodo.

L'ammontare degli interventi è stimabile in 20 milioni di euro con impegno di personale RFI ed almeno 40 operai delle imprese (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS*, 30 giugno 2025).

Nazionale: RFI e MIT, aggiornamento contratto di programma per circa 2.1 miliardi

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) hanno

NOTIZIARI

sottoscritto il Terzo Atto Integrativo, aggiornamento 2025 al Contratto di Programma - parte Servizi 2022-2026, del valore complessivo di circa 2,1 miliardi di euro.

L'aggiornamento è stato approvato a conclusione l'informativa con esito positivo al CIPESS.

Il Terzo Atto Integrativo prevede la contrattualizzazione delle nuove risorse stanziata dalla Legge di Bilancio per le annualità 2025 e 2026, di cui 1,6 miliardi destinati alla manutenzione straordinaria e circa 500 milioni per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'atto provvede ad aggiornare il contenuto del Contratto di Programma - parte Servizi 2022-2026 adeguando i fabbisogni contrattuali alle dinamiche inflattive, all'aumento dei costi di materiali e forniture nonché all'ampliamento delle attività di manutenzione straordinaria nelle stazioni. È incluso anche il piano di potenziamento degli organici avviato da RFI per rafforzare i presidi manutentivi.

La sottoscrizione dell'atto conferma l'impegno di MIT e RFI per il rafforzamento della manutenzione e della gestione della rete ferroviaria, con l'obiettivo di garantire un servizio sempre più affidabile ed efficiente.

L'aggiornamento rappresenta un passo fondamentale per la gestione manutentiva del sistema ferroviario nazionale, per una mobilità sempre più sostenibile ed efficiente. RFI conferma il proprio impegno a proseguire nell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per garantire un servizio di trasporto sempre migliore per i cittadini e per la mobilità del Paese (Da: *Comunicato Stampa Gruppo FS*, 30 giugno 2025).

Nazionale: imprese e operatori ferroviari a confronto sul rilascio autorizzazioni di sicurezza e certificati idoneità

Si è tenuto il 16 giugno a Roma, presso la sede ACI di via Marsala, il workshop promosso da ANSFISA per

la presentazione dell'aggiornamento delle linee guida in materia di rilascio delle autorizzazioni di sicurezza e dei certificati di idoneità all'esercizio nel settore ferroviario (Fig. 1).

Un appuntamento rivolto agli operatori del sistema che ha offerto un importante momento di confronto tecnico e normativo sugli strumenti regolatori a tutela della sicurezza.

Ad aprire i lavori, i saluti del presidente della Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera, che ribadendo la vicinanza e l'attenzione delle Istituzioni al settore, ha espresso apprezzamento per l'attento lavoro che ogni giorno portano avanti i tecnici con la loro esperienza che va sempre ascoltata. Il Direttore Generale della Direzione Sicurezza per le Ferrovie di ANSFISA, P. L. NAVONE, ha sottolineato come il nuovo quadro di riferimento, frutto dell'aggiornamento periodico delle linee guida da parte dell'Agenzia, rappresenti uno strumento pratico di semplificazione, capace di accompagnare gli operatori nell'applicazione quotidiana delle normative che sempre più spesso sono di emanazione europea.

Durante l'evento sono intervenuti, tra gli altri, i tecnici ANSFISA A. LASCCHI, M. NANNI, N. CENTOLA, N. GELLI

e L. TATARELLI, che hanno illustrato nel dettaglio le novità introdotte nei documenti tecnici e le ricadute operative per imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura.

Particolare attenzione è stata riservata al ruolo della supervisione, illustrato da I. CASTRIOTA, e alla sinergia tra approccio regolatorio e contributo degli operatori.

La giornata si è conclusa nel pomeriggio con il ritorno delle esperienze dirette di Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana, EAV e TrenitaliaTPER, che hanno portato la testimonianza di come il nuovo impianto procedurale è stato inserito nelle loro procedure, mettendo in luce gli avanzamenti in termini di razionalizzazione e anche tracciabilità dei processi.

Il Direttore dell'Agenzia, D. CAPOMOLLA, ha voluto concludere la giornata ricordando che "momenti come questo sono fondamentali per rafforzare la consapevolezza e la cultura della sicurezza" e la nutrita partecipazione al convegno di esperti e operatori del settore ha confermato l'interesse e la volontà condivisa di contribuire attivamente a un sistema ferroviario sempre più sicuro ed efficiente. Guardando avanti, CAPOMOLLA ha ricordato che "l'Agenzia è chiamata a gestire tre macro-settori - ferro-



(Fonte: ANSFISA)

Figura 1 – Al centro dell'incontro organizzato da ANSFISA l'aggiornamento delle Linee Guida con l'obiettivo di semplificare le procedure e l'impegno dell'Agenzia per una supervisione più efficace e condivisa. Un'occasione per rafforzare il dialogo con gli operatori e promuovere maggiore trasparenza ed efficienza.

NOTIZIARI

vie, strade e impianti fissi – ciascuno con le proprie complessità, ma uniti dalla necessità di standard comuni, procedure omogenee, strumenti condivisi”. Una visione sistemica che rappresenta uno dei pilastri dell’azione ANSFISA per i prossimi anni, orientata a ottimizzare le risorse, favorire il trasferimento di competenze e aumentare la qualità complessiva del sistema (Da: *Comunicato Stampa ANSFISA*, 17 giugno 2025)

Puglia: Stazione di Brindisi, partono i lavori di riqualificazione

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) ha avviato i cantieri per la riqualificazione della stazione di Brindisi per renderla accessibile a tutti e connessa al contesto urbano (Fig. 2).

I lavori procedono per fasi per rendere fruibile lo scalo durante tutto il periodo di cantierizzazione.

- Riqualificazione degli spazi interni ed esterni di stazione

La prima fase di lavori riguarda la riqualificazione architettonica, strutturale e impiantistica del corpo centrale della stazione, compreso l’adeguamento sismico, con la rifunzionalizzazione dei servizi primari e l’ampliamento degli spazi di sosta, biglietteria e transito dei viaggiatori. Saranno inseriti percorsi tattili e un ascensore di accesso al sottopasso. A seguire gli interventi sulle ali esterne della stazione che ospitano i locali tecnici e commerciali.

- Stazione accessibile a tutti

Per garantire il miglioramento dell’accessibilità e l’abbattimento delle barriere architettoniche saranno installati ascensori sui marciapiedi 2 e 3. Cantieri anche sul secondo fronte di stazione, lato Tor Pisana, con la riqualificazione dell’accesso che sarà provvisto di un ascensore e di una nuova pensilina a copertura delle scale. Previsto inoltre il restyling del sottopasso.

- Riorganizzazione Piazza Crispi

A completamento degli interventi, verrà riqualificato il piazzale antistante la stazione, lato piazza Crispi,

con particolare attenzione alla pedonalizzazione, con accessi più sicuri attraverso un nuovo impianto di illuminazione e una riorganizzazione complessiva degli stalli per le persone a ridotta mobilità, per i bus del trasporto pubblico locale e quelli per auto e moto.

- Investimento complessivo

L’investimento complessivo degli interventi di RFI ammonta a 15 milioni di euro, di cui 6 finanziati con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) destinati al “Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud”. In particolare, rientrano in ambito PNRR gli interventi per accessibilità e riqualificazione del fabbricato viaggiatori (Da: *Comunicato Stampa RFI Gruppo FS*, 30 giugno 2025).

TRASPORTI URBANI

Lombardia: realizzazione della nuova linea tranviaria della città di Brescia

Brescia Mobilità ha aggiudicato al Raggruppamento Temporaneo di Im-

prese (RTI) guidato da Manelli Impresa S.p.A. con Hitachi Rail e Alstom, la realizzazione della nuova linea tranviaria T2 di Brescia, che collegherà le due stazioni di Pendolina e Fiera. La commessa ha un valore complessivo di 326 milioni di euro.

L’opera rappresenta un’infrastruttura strategica, che mira a migliorare l’efficienza del trasporto pubblico, ridurre l’impatto ambientale e favorire l’integrazione tra le diverse modalità di mobilità urbana.

La linea T2 si svilupperà su un tracciato di 11,3 km in doppio binario tra i capolinea Fiera (zona sud-ovest della città), e Pendolina (zona nord-ovest), attraversando alcuni dei quartieri più popolosi della città e garantendo un collegamento rapido ed efficiente con il nodo della Stazione FS. Il progetto prevede 21 fermate, un deposito principale presso Fiera e uno ausiliario a Pendolina, con soluzioni tecnologiche all’avanguardia per garantire la sostenibilità e l’efficienza del servizio.

L’infrastruttura sarà realizzata con il 72% del tracciato in sede dedicata, garantendo fluidità e sicurezza



(Fonte: RFI Gruppo FS)

Figura 2 – Modellazione in pianta del piazzale e della stazione di Brindisi: priorità agli interventi di rinnovo degli spazi di stazione e all’accessibilità riqualificazione del piazzale di stazione: investimento complessivo 15 milioni di euro, parte con fondi PNRR.

NOTIZIARI

nella circolazione, e sarà alimentata prevalentemente tramite linea di contatto aerea (8.2 km circa), con alcuni tratti a batteria (3.1 km circa) per minimizzare l'impatto paesaggistico.

Manelli Impresa S.p.A., azienda impegnata nel settore delle costruzioni e specializzata in grandi opere infrastrutturali, si occuperà della realizzazione delle opere infrastrutturali di linea e civili comprese la progettazione definitiva e il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione della nuova linea tranviaria T2. La quota lavori relativa a Manelli Impresa è pari a circa 161 milioni di euro.

Hitachi Rail fornirà 18 nuovi tram di ultima generazione e gli impianti di telecomunicazione di terra e di bordo e di segnalamento di bordo. Per Hitachi Rail il valore complessivo della commessa è di circa 77 milioni di euro.

I nuovi tram, prodotti nel sito Hitachi Rail di Reggio Calabria, saranno progettati e sviluppati secondo i principi S.C.A.I. (Sicurezza, Confort, Ambiente, Innovazione) e rappresentano un passo avanti significativo nel trasporto pubblico essendo orientati al massimo comfort, accessibilità e sicurezza, con un'attenzione particolare all'ergonomia e all'esperienza dei passeggeri.

I veicoli saranno dotati di un innovativo sistema ADAS (*Advanced Driver Assistant System*), con funzioni di Anti-Collisione grazie al rilevamento di potenziali ostacoli, quali pedoni e veicoli. Il confort al passeggero è garantito da tecnologie avanzate per l'ottimizzazione delle vibrazioni e dalla riduzione al minimo delle emissioni acustiche oltre che da ben 52 posti a sedere, che sono oltre il 24% della capienza totale di 216.

I nuovi tram saranno costruiti con materiali leggeri, riciclabili al 98%, e dotati di un climatizzatore automatico che si adatta al numero di passeggeri, riducendo il consumo energetico. La marcia a batteria nelle zone di maggior pregio artistico consentirà, inoltre, di ridurre l'impatto ambientale mentre il recupero dell'energia frenante e gli innovativi algoritmi

Eco-Drive permetteranno un risparmio energetico del 15-20%.

Alstom conferma il proprio ruolo nella realizzazione di sistemi chiavi in mano (Turnkey) in diverse città italiane. Nell'ambito di questo progetto, Alstom sarà responsabile della progettazione e realizzazione dell'armamento, della trazione elettrica, della linea aerea di contatto, del sistema di segnalamento di terra, dell'illuminazione pubblica e del sistema di semaforizzazione, per un valore complessivo di circa 88 milioni di euro.

Le attività saranno affidate al team System & Infrastructure della sede Alstom di Roma, mentre i componenti per la trazione elettrica saranno progettati e forniti dal sito Alstom di Valmadrera (LC), centro di eccellenza con oltre 100 anni di esperienza nell'innovazione e nello sviluppo tecnologico. Tra le soluzioni all'avanguardia fornite, anche lo Spiroll™, dispositivo innovativo per il tensionamento automatico della linea aerea di contatto.

"Il progetto della nuova tramvia si sviluppa all'interno di un contesto urbano articolato, che comprende sia aree storiche sia zone in trasformazione che saranno anche oggetto di riqualificazione. La sua realizzazione rappresenta un'importante opportunità per migliorare la qualità dello spazio urbano, coerentemente con le strategie del Piano di Governo del Territorio (PGT). L'infrastruttura contribuirà a rendere più accessibili e fruibili i centri storici grazie a un potenziamento del trasporto pubblico e alla conseguente riduzione dell'uso di mezzi privati." Così ha commentato S. O. MANELLI, Amministratore Delegato di Manelli Impresa S.p.A. "Inoltre, favorirà la valorizzazione economica delle aree in fase di trasformazione e migliorerà il benessere urbano."

L. D'AQUILA, COO Hitachi Rail Group e CEO Hitachi Rail Italia, ha aggiunto: "I tram che verranno realizzati per la città di Brescia rispondono ai più elevati standard di mercato e costituiscono un'eccellenza nel trasporto tranviario a livello glo-

bale. Rappresentano un esempio della capacità di Hitachi Rail di proporre al mercato un'offerta sempre più completa e con tecnologie all'avanguardia a vantaggio dei nostri clienti e passeggeri. Tale aspetto è in linea con l'obiettivo strategico del Gruppo di guidare la decarbonizzazione del settore dei trasporti incentivando il passaggio da una mobilità privata ad una mobilità collettiva sicura e sostenibile."

"Siamo orgogliosi di mettere al servizio della Città di Brescia la nostra competenza nello sviluppo di progetti tranviari complessi e integrati, a supporto di una mobilità urbana e suburbana sempre più sostenibile ed efficiente" - ha dichiarato M. VIALE, *Managing Director* di Alstom Italia - "Con la realizzazione di oltre 11 km di nuova linea tranviaria, rafforziamo ulteriormente il nostro impegno nella fornitura di soluzioni innovative per il trasporto pubblico locale." (Da: *Comunicato Stampa Brescia Mobilità*, 18 giugno 2025).

Nazionale: Sicurezza stradale, stretta del MIT sui monopattini, contrassegni identificativi obbligatori

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato un decreto che disciplina i contrassegni identificativi per i monopattini elettrici, una sorta di targa personale, segnando un nuovo passo avanti verso una mobilità urbana più sicura e ordinata.

Il provvedimento dà piena attuazione a quanto previsto dalla legge 177/2024, che ha modificato il Codice della Strada introducendo nuove misure per garantire una maggiore sicurezza nell'utilizzo dei monopattini elettrici. Tra queste, l'obbligo del casco anche per i maggiorenni e l'introduzione di un sistema di identificazione dei veicoli.

Per superare l'attuale anonimato dei mezzi e consentire un controllo più efficace in caso di infrazioni o incidenti, la norma prevede che ogni conducente doti il proprio monopattino di un contrassegno identificati-

NOTIZIARI

vo, personale e non trasferibile. Non si tratta di una targa tradizionale né di un sistema di immatricolazione, al fine di evitare oneri eccessivi per i cittadini, ma di un supporto tecnico semplice e leggero da installare fisicamente sul mezzo.

Il decreto definisce dimensioni, forma e modalità di posizionamento del contrassegno: dovrà essere applicato in modo visibile sul monopattino, preferibilmente al centro del parafrangente posteriore, se presente l'alloggiamento specifico, oppure nella parte anteriore del piantone dello sterzo, a un'altezza compresa tra 20 cm e 1,20 m dal suolo.

Il provvedimento stabilisce inoltre i criteri per la formazione delle combinazioni alfanumeriche del contrassegno. È in corso un confronto con l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato per definire i costi di produzione, spedizione e prezzo di vendita (IVA inclusa), con l'obiettivo di garantire tariffe sostenibili per i cittadini.

In attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, il ministro ha espresso soddisfazione per questo primo passo concreto verso l'attuazione del nuovo Codice della Strada. Le disposizioni sul contrassegno rappresentano infatti un presupposto fondamentale per rendere operativo anche l'obbligo di assicurazione RCA, oltre che per rafforzare i controlli su strada.

In quest'ottica, il MIT ha già richiesto al Ministero dell'Interno e all'ANCI i dati relativi alle sanzioni per violazione dell'obbligo del casco, al fine di monitorare l'effettiva applicazione della norma e valutarne l'impatto.

Con questo pacchetto di misure, il MIT conferma il proprio impegno per una mobilità più sicura, moderna e responsabile, in linea con la crescente diffusione dei monopattini elettrici nelle città italiane (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 3 luglio 2025).

Lazio: ATAC, bilancio 2024 in utile, investimenti record

L'assemblea dei soci di ATAC (100% Roma Capitale) ha approvato il bilancio di esercizio al 31.12.2024,

che presenta un risultato di esercizio positivo per 950 mila euro dopo aver scontato ammortamenti e svalutazioni per 80,58 milioni, accantonamenti per 15,77 milioni, oneri finanziari netti per 7,39 milioni e imposte per 5,21 milioni.

L'apporto della gestione caratteristica ha permesso di generare un margine operativo lordo di circa 109,5 milioni di euro (11% del valore della produzione), adeguato rispetto agli standard di mercato, con un EBIT positivo per 13,5 mln, ottenuto grazie alla ottimizzazione dei costi operativi e dei costi di personale, che nel valore 2024 risentono del recente accordo per il rinnovo del CCNL.

Sul versante dei ricavi, la crescita dei ricavi da mercato (+3,2% rispetto al dato 2023) mostra un accento ancora distante dai livelli pre-covid, mentre aumentano i corrispettivi da contratto di servizio, anche per effetto della maggiore produzione complessivamente erogata (+ 1,1 % vetture/km).

La posizione finanziaria netta migliora sensibilmente rispetto al dato 2023, portandosi ad un valore prossimo ai 100 milioni di cassa.

Nel corso del 2024 si è registrata una crescita record degli investimenti, che hanno raggiunto - compreso gli importi per interventi operati per conto di Roma Capitale e per progetti autofinanziati - la rilevante cifra di 300 milioni circa, di cui 252 milioni finanziati (che si confrontano con gli 82 milioni del consuntivo 2024, quasi quadruplicandoli), che progressivamente, una volta entrati in esercizio, consolideranno i correlati benefici gestionali.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare l'acquisto di nuovi bus e tram e la manutenzione straordinaria delle infrastrutture delle reti metro e tram, compresi nel piano Giubileo e nel PNRR.

La performance sugli investimenti testimonia il rafforzamento della capacità esecutiva dell'azienda: sono infatti più di 60 le commesse in essere per progetti di investimento condivisi con Roma Capitale, molti dei quali

ancora in fase di implementazione.

L'età media della flotta di superficie (bus e filobus) si è portata al 31.12.2024 a soli 6,4 anni (7,6 anni nel 2023).

Il 2024 rappresenta pertanto un anno di conferma della centralità e della solidità di ATAC nella missione che Roma Capitale è impegnata a portare avanti per potenziare e migliorare la mobilità, rendendo sempre più attrattivo e conveniente il servizio (TPL e servizi complementari).

La società è quindi pronta ad affrontare le sfidanti tappe del percorso di sviluppo previsto nel nuovo contratto di servizio 2025-2027 svolgendo il ruolo da protagonista che le è proprio nella mobilità romana (Da: *Comunicato Stampa ATAC*, 30 maggio 2025).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: logistica, Freight Leaders Council aderisce a Federtrasporto

Il consiglio generale di Federtrasporto ha approvato l'ingresso del *Freight Leaders Council* come socio aggregato. La rappresentanza di settore, che riunisce le principali associazioni confindustriali del trasporto di merci e persone, delle infrastrutture e della logistica, vede così rafforzato il proprio ruolo istituzionale (Fig. 3).

La collaborazione nasce dalla volontà comune di sviluppare il settore dei trasporti e della logistica in una logica di efficienza, intermodalità e sostenibilità, condividendo competenze, reti e progettualità per affrontare le grandi sfide che attendono il comparto nei prossimi anni: decarbonizzazione dei trasporti, digitalizzazione delle *supply chain*, sviluppo delle infrastrutture e integrazione dei diversi sistemi di trasporto. Temi centrali per il settore della logistica che in Italia rappresenta il 9 % del PIL e occupa 1,4 milioni di addetti lungo tutta la filiera.

“L'adesione a Federtrasporto e

NOTIZIARI



(Fonte: FLC)

Figura 3 – L'adesione di FLC a Federtrasporto rafforza uno spazio stabile di confronto tra imprese, istituzioni, centri di ricerca e *policy maker*, in una fase cruciale di trasformazione infrastrutturale e tecnologica del Paese.

quindi al sistema confindustriale rappresenta un momento di grande valore strategico per il *Freight Leaders Council* e per l'intero sistema della logistica e dei trasporti", ha dichiarato M. MARCIANI, Presidente del *Freight Leaders Council*. "Rafforzare il dialogo e la collaborazione con Federtrasporto – Confindustria significa contribuire attivamente alla costruzione di una visione industriale unitaria, capace di affrontare con coerenza e determinazione le sfide della transizione ecologica, della digitalizzazione e dello sviluppo infrastrutturale.

Con l'adesione è stato sottoscritto un protocollo d'intesa che prevede la condivisione di attività di studio, approfondimento e analisi sui fenomeni che influenzano le politiche di settore, allo scopo di rafforzare il patrimonio di conoscenza e di ricerca a disposizione di entrambe le organizzazioni. Uno degli scopi fondanti della collaborazione sarà anche la promozione e diffusione della cultura dei trasporti e della logistica nel Paese e lo scambio continuo di informazioni tra operatori, studiosi, imprese e istituzioni, in un'ottica di sistema.

"Con questo accordo, il FLC entra nella 'casa comune' di Confindustria, riaffermando il proprio ruolo di piattaforma di pensiero e di proposta al

servizio della competitività del Paese", ha aggiunto MARCIANI. "L'adesione nasce da una volontà chiara e condivisa: mettere a sistema competenze, esperienze e visioni, per generare valore per l'intera filiera e rafforzare le sinergie tra pubblico e privato, imprese e istituzioni, accademia e territori. Ringrazio il Presidente P. COLOMBO per aver fortemente voluto questo percorso di riconnessione, che non è solo formale, ma profondamente sostanziale. Insieme, lavoreremo per rendere sempre più centrale il contributo della logistica allo sviluppo sostenibile del nostro sistema economico e industriale."

Per P. COLOMBO, Presidente di Federtrasporto, si tratta di un passo significativo per rafforzare la rappresentanza unitaria del settore dei trasporti e della logistica di Federtrasporto: "Diamo il benvenuto a *Freight Leaders Council*, la cui adesione rappresenta un ulteriore tassello nella direzione dell'ampliamento della base associativa e della costruzione di una autorevole rappresentanza dei settori dei trasporti e della logistica".

"Proseguiamo con determinazione nel nostro obiettivo di supportare le associate e le loro imprese nel sostenere lo sviluppo dell'intera filiera trasportistica e logistica italiana" ag-

giunge il Presidente COLOMBO "certi del positivo contributo di idee e di approfondimenti che *Freight Leaders Council* saprà portare nei progetti che abbiamo avviato e in quelli in cantiere".

Il sistema logistico-industriale italiano trova così uno spazio stabile di confronto tra imprese, istituzioni, centri di ricerca e *policy maker*, in una fase cruciale per il rilancio infrastrutturale e tecnologico del Paese.

• Nota per il lettore

Federtrasporto, costituita nel 1993, raccoglie all'interno del sistema confindustriale le associazioni degli operatori e dei gestori delle infrastrutture nei settori dei trasporti e della logistica rappresentando complessivamente circa 2.500 imprese, 135.000 lavoratori e 40 miliardi di fatturato nelle modalità del ferro, della gomma e dell'aereo. Promuove, tutela e supporta gli interessi delle associate attraverso la sintesi degli interessi strategici di tutti i sistemi e le modalità di trasporto e lo sviluppo di una efficace capacità di incidenza sul quadro normativo, sulle modalità e sull'integrazione operativa dei sistemi di mobilità.

Il *Freight Leaders Council* da 30 anni contribuisce allo sviluppo della logistica sostenibile e dell'intermodalità. Libera associazione privata, apartitica e senza scopo di lucro tra aziende attive in ogni fase della *supply chain*, il FLC formula pareri, giudizi e indirizzi rivolti alle istituzioni, agli addetti ai lavori e all'opinione pubblica. Oggi intende proporsi come un *think tank* a sostegno di una logistica che si dimostra ogni giorno di più "l'industria delle industrie" (Da: *Comunicato Stampa FLC*, 3 luglio 2025).

INDUSTRIA

Nazionale: giugno in rosso per il mercato italiano dell'auto, -17,4%

A giugno 2025, il mercato italiano dell'auto totalizza 132.191 immatricolazioni, con una variazione nega-

NOTIZIARI

tiva del 17,4%, (dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) rispetto a giugno 2024, che aveva totalizzato 160.120 unità.

Nei primi sei mesi del 2025 i volumi complessivi si attestano a 854.690 unità, con un calo del 3,6% rispetto a quelli di gennaio-giugno 2024.

G. GIORDA, Direttore Generale ANFIA, commenta. "Dopo i lievi cali di aprile e maggio, a giugno il mercato auto italiano registra una pesante flessione a doppia cifra (-17,4%).

Questo preoccupante risultato – in una fase già critica per il settore, stretto tra una domanda stagnante e bassi livelli di produzione – soffre del confronto con l'ottimo giugno 2024 (+15% su giugno 2023), influenzato dal lancio degli incentivi. Questo effetto era già scemato nel mese di luglio 2024 (+4,7% su luglio 2023) e svanito a partire dal mese di agosto 2024, con variazioni negative mensili registrate fino a febbraio 2025. Se confrontato con giugno 2023, il giugno di quest'anno risulta comunque in calo, ma di un più contenuto 5,1%.

Nel cumulado 2025, la flessione rispetto ai primi 6 mesi del 2024 è pari a -3,6%, circa 32.000 unità in meno a volume, complice anche un minor numero di giorni lavorativi (123 nei primi sei mesi del 2025 contro 126 a gennaio-giugno 2024). Se confrontato con il primo semestre 2023, il cumulado 2025 risulta in crescita dell'1,5%.

Guardando alle alimentazioni, nel primo semestre 2025, confrontato con lo stesso periodo del 2024, si rileva un abbassamento delle quote di diesel (10,2% nel cumulado 2025 contro 14,5% nello stesso periodo del 2024) e benzina (26,1% contro 30,5%), a fronte di un aumento di quota sia delle auto ricaricabili (10,5% contro 7,2%), sia delle autovetture *mild* e *full hybrid* (44,2% contro 38,7%).

In questo scenario, auspichiamo che un po' di sostegno al mercato possa arrivare anche dagli annunciati nuovi incentivi per i veicoli a zero emissioni previsti dal Mase, con una dotazione pari a circa 600 milioni di euro e derivanti dalla rimodulazione di risorse finanziarie del PNRR desti-

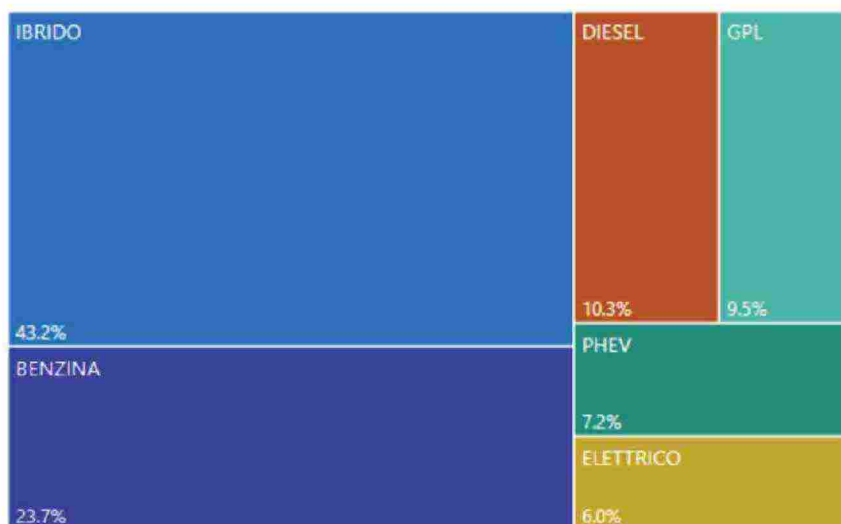
nate in origine all'installazione di colonnine di ricarica elettrica.

Essendo il 30 giugno 2026 il termine ultimo per l'impiego dei fondi PNRR, è importante che il Mase provveda quanto prima – al più tardi entro la fine dell'estate – alla redazione del relativo decreto attuativo, così da chiarire il perimetro dei beneficiari in relazione alle previste limitazioni

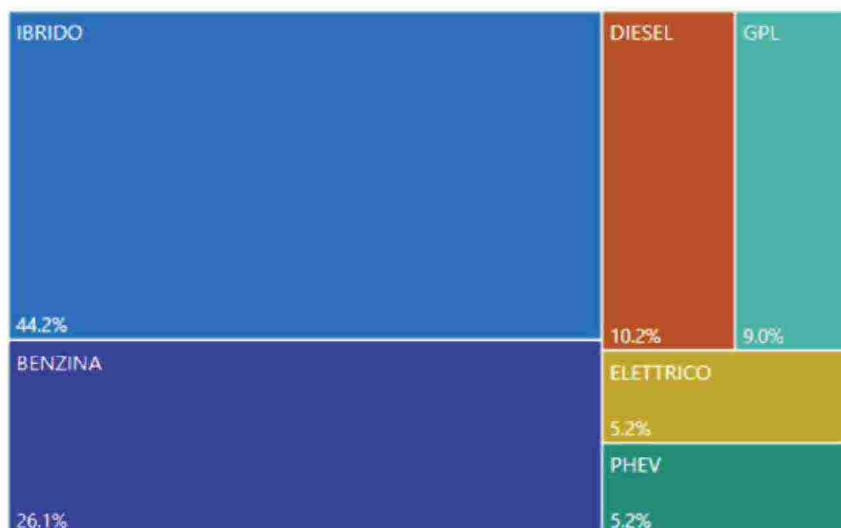
territoriali e dare ufficialmente avvio alla campagna di rottamazione delle vecchie auto.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione (Fig. 4), le autovetture a benzina vedono il mercato di giugno in calo del 26,5%, con una quota di mercato al 23,7%; allo stesso modo, le diesel calano del 34,5% con una quota al

2025 MS % (giugno) Alimentazione



2025 MS % (YTD) Alimentazione



(Fonte: ANFIA)

Figura 4 - Dettaglio delle immatricolazioni per alimentazione.

NOTIZIARI

10,3%. Nel cumulado del primo semestre del 2025, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una flessione del 17,3% e le auto diesel calano del 32,2%, rispettivamente con quote di mercato del 26,1% e del 10,2%.

Le autovetture *mild* e *full hybrid* calano del 7,2% nel mese, con una quota del 43,2%; nel cumulado crescono invece del 10%, con una quota del 44,2%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) decrementano del 7,1% a giugno e rappresentano il 13,2% del mercato del

mese (a giugno 2024 era dell'11,8%); nel cumulado incrementano del 40,7% e hanno una quota del 10,5% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi 6 mesi del 2024).

Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 6% nel mese e del 5,2% nel cumulado; le vendite calano del 40,4% a giugno 2025 (a giugno 2024, grazie agli incentivi, crescevano del 117,3% rispetto al 2023), mentre incrementano del 28% nel cumulado. Le ibride *plug-in* aumentano del 74,1% a giugno e del 56,3% nel cumulado. Esse rappresentano il 7,2% delle immatricolazioni

del singolo mese e il 5,2% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,5% dell'immatricolato di giugno, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo del 22% nel mese). Nel cumulado, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 5,1%. Nella prima metà del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9% del mercato.

Nel cumulado del primo semestre, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano, rispettivamente, la prima, quinta e sesta posizione tra le autovetture *mild/full hybrid*. Ottava Peugeot 208, nona Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate, a rappresentare il Gruppo Stellantis c'è Jeep Renegade in settima posizione, mentre, tra le elettriche, Citroen C3 si trova al terzo posto e Jeep Avenger al quinto. Leapmotor, con il modello T03, si trova invece al settimo posto, seguito da Fiat 500 al nono.

In riferimento al mercato per segmenti (Fig. 5), nel mese di giugno sono ancora i SUV a costituire la fetta più consistente del mercato, con una quota del 59% e volumi in ribasso del 3,8% rispetto a giugno 2024.

Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 12,5% del mercato del mese (-6,5% rispetto a giugno 2024), i SUV compatti il 27,8% (-12,8%) e i SUV medi il 10,8%, (+7,5%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 7,9% del totale (+31,7%). Il 18,9% dei SUV venduti nel mese di giugno è del Gruppo Stellantis.

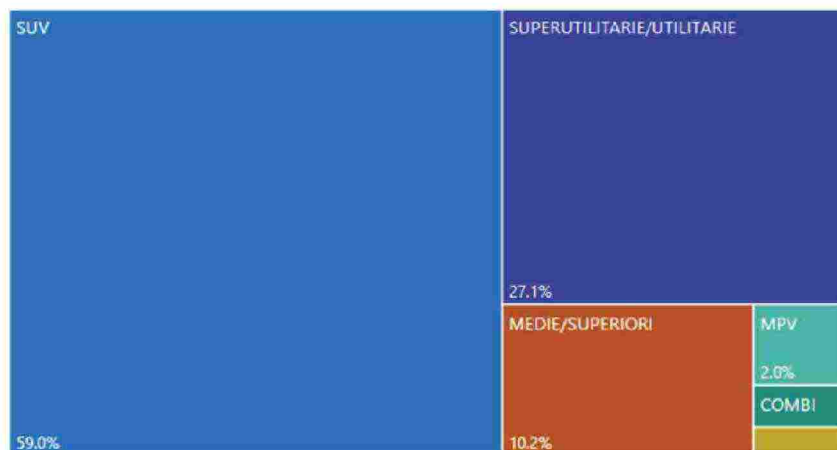
In aumento del 2,3% nel cumulado, i SUV detengono una quota del 56,7%.

Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, che è prima nella top ten dei SUV piccoli. Stellantis è presente anche nella top ten, con Fiat 600 al terzo posto, Alfa Romeo Junior al sesto e Opel Mokka all'ottavo.

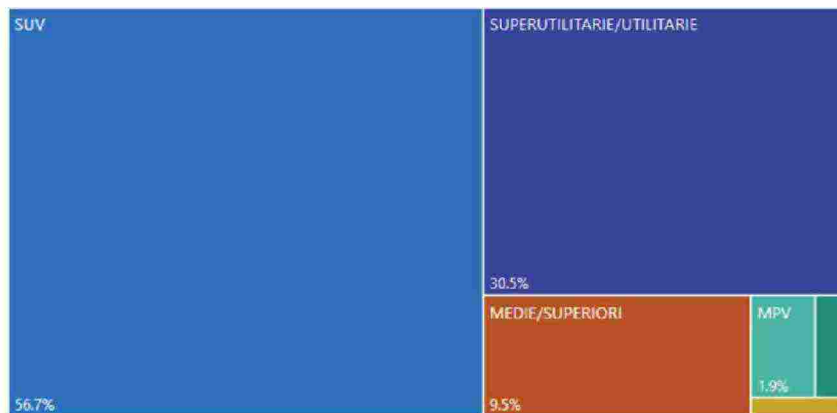
Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la sesta auto più venduta del segmento.

Alfa Romeo Tonale chiude al quin-

2025 MS % (giugno) Segmento



2025 MS % (YTD) Segmento



(Fonte: ANFIA)

Figura 5 – Riferimenti al mercato per segmenti: in oro le lusso sportive, con una quota mensile dello 0,7% e semestrale dello 0,5%. In verde le combi, con una quota dell'1% a giugno e dello 0,9% nel semestre.

NOTIZIARI

to posto nella categoria SUV medi, due posizioni al di sotto di Peugeot 3008, che troviamo al terzo posto.

Tra i SUV grandi, troviamo solo Peugeot 5008 al sesto posto.

Le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 27,1% del mercato, con volumi in calo del 36,9% rispetto a quelli di giugno scorso, mentre nei sei mesi diminuiscono dell'11,9%, a fronte di una quota del 30,5%.

Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del Gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulo anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quarto e Opel Corsa al settimo.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,2% a giugno, con un mercato in calo del 22,3% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulo, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,5% (-11,1%). In classifica, l'unica auto rappresentare il Gruppo Stellantis, è Peugeot 308 al settimo posto.

Secondo l'indagine ISTAT, a giugno si stima una diminuzione dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che passa da 96,5 a 96,1, mentre l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi) sale da 93,1 a 93,9.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, cala anche l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -65,3 a -69,4.

Secondo le stime ISTAT, a giugno l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dell'1,7% su giugno 2024 (da +1,6% del mese precedente). La dinamica tendenziale dell'indice generale risente dell'accelerazione dei prezzi dei Beni alimentari non lavorati (da +3,5% a +4,2%) e lavorati (da +2,7% a +3%) e di quelli dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,6% a +2,9%), oltre che dell'attenuarsi della flessione dei prezzi dei Beni durevoli (da -1,1% a -0,8%). Decelerano, invece, i prezzi dei Beni energetici regolamentati (da +29,3% a +22,7%) e si amplia la flessione di quelli dei Beni

energetici non regolamentati (da -4,3% a -4,6%).

Nell'ambito di quest'ultimi, si accentua la flessione su base annua a causa dei prezzi dell'Energia elettrica mercato libero (da -4,9% a -9%) e di quelli del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -1,2% a -4,7%). Al contrario, si attenua il calo dei prezzi del Gasolio per mezzi di trasporto (da -9% a -5,3%; +1,6% su maggio), della Benzina

(da -10,2% a -7,5%; +0,8% su maggio) e di quelli del Gasolio per riscaldamento (da -10,5% a -8,4%; +0,4% su maggio).

Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 32.446 immatricolazioni (-32,9%), con una quota di mercato del 24,5%.

Nei primi sei mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 249.761 unità (-12,2%), con una quota di mercato del 29,2%.

Sono due i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di giugno, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (8.250 unità), seguita, al quarto posto, da Jeep Avenger (3.119).

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, ICH-X, Sportequipe e Tiger, registra una crescita del 27,1% nel mese e del 5,6% nel cumulo. Il Costruttore molisano costituisce il 2,1% del mercato di giugno e l'1,6% nei primi sei mesi del 2025.

Per finire, il mercato dell'usato totalizza 439.475 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a giugno 2025, il 4,4% in più rispetto a giugno 2024. Nel primo semestre del 2025, i trasferimenti di proprietà sono 2.867.249, in crescita del 3,6% rispetto allo stesso periodo del 2024 (Da: *Comunicato Stampa ANFIA*: 1 luglio 2025).

VARIE

Nazionale: ACN-ASI, al via la collaborazione cyber nel settore spazio e aerospazio

Maggiore coordinamento e iniziative comuni di rafforzamento della

cybersicurezza sono i principali temi trattati nell'incontro tra B. FRATTASI, direttore generale di ACN, e T. VALENTE, presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana, avvenuto presso la sede dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale.

Un dialogo che si prefigge l'obiettivo di rafforzare la cooperazione tra le due Agenzie rispetto alla sicurezza e alla resilienza cibernetica dei settori spaziale e aerospaziale, la cui crescita porta con sé aspetti rilevanti come la cybersicurezza dei dispositivi, dei mezzi e delle connessioni satellitari.

"Aver posto le basi di questo prossimo accordo con l'ASI - commenta il Direttore B. FRATTASI a margine dell'incontro - rappresenta un ulteriore tassello nella politica di coesione e raccordo istituzionale che l'Agenzia sta portando avanti, coerentemente con la sua missione. La cura della dimensione orizzontale di coordinamento in ambito nazionale richiede poi di essere integrata, con la stessa attenzione, verso la dimensione verticale, ovvero verso le istituzioni europee", prosegue il Direttore di ACN. "Mi piace sottolineare, a tal proposito, come in questi giorni l'Agenzia stia ospitando, in qualità di centro nazionale di competenza, la riunione di coordinamento dell'*European Cybersecurity Competence Center*, l'organo europeo che si occupa dello sviluppo dell'industria cyber in Europa".

"L'incontro con ACN è volto a rafforzare le sinergie e la collaborazione istituzionale in un periodo in cui lo spazio e la sicurezza cyber - sottolinea il presidente dell'Agenzia Spaziale Italiana, T. VALENTE - sono ormai elementi inscindibili. Questo anche alla luce dei contenuti presenti nella Legge Spazio approvata di recente. Il tema cyber si caratterizza per una dimensione orizzontale e al tempo stesso per linee verticali di alta specializzazione e lo spazio costituisce uno dei domini verticali di grande rilievo e importanza. Condividere prassi, metodologie, azioni con ACN è, pertanto, per ASI una priorità".

L'accordo tra le due Agenzie promuoverà lo sviluppo e la condivisione delle migliori pratiche di sicurezza.

NOTIZIARI

za informatica, tra cui metodologie *zero trust*, crittografia post quantum, anche in relazione alle speciali competenze che la legge 90/2024 ha riconosciuto ad ACN con l'istituzione del Centro nazionale di crittografia. Inoltre, verranno curate attività congiunte in tema di scambio informativo, conoscenza della minaccia, anche ai fini di protezione dei dati e delle infrastrutture ASI, formazione e training del personale, nonché campagne di comunicazione (Da: *Comunicato Stampa ASI*, 2 luglio 2025),

Sicilia-Puglia: Porti di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore

Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali maritti-

me idonee allo sviluppo di hub cantieristici *offshore* per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato.

Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti – tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine – permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti.

Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità

a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂.

Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico *offshore*.

Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. SALVINI, che ha seguito con attenzione il dossier, ha espresso grande soddisfazione (Da: *Comunicato Stampa MIT*, 4 luglio 2025).

Anfia

Auto cinesi in Italia, è iniziata la vera invasione? La situazione reale

I brand cinesi continuano a conquistare quote di mercato mese dopo mese.

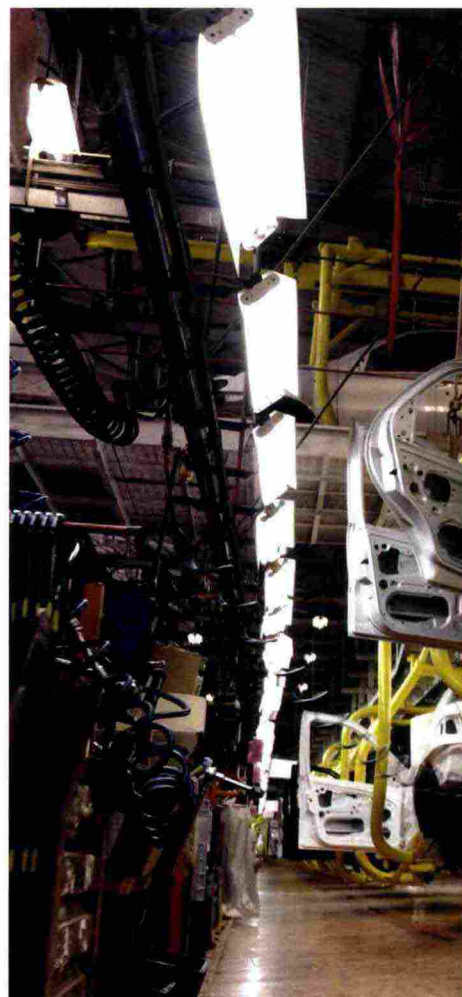
Simonluca Pini

La Cina è vicina. E le sue auto lo sono ancora di più. Il titolo del film di Marco Bellocchio del 1967 riassume perfettamente la situazione dell'automotive in Europa e in Italia. Se fino a qualche anno fa i car maker cinesi erano una mosca bianca nei listini, ora la situazione sta cambiando rapidamente con una crescita continua delle quote di mercato e dei modelli presenti. I brand cinesi, che attualmente detengono il 5% del mercato europeo,

come riportato dall'AlixPartner Automotive Outlook 2025, sono destinati a raddoppiare la quota entro il 2030.

I marchi in crescita

Quali sono i marchi cinesi che vendono di più in Italia? A fine giugno Mg Motor, brand del gruppo statale Saic Motor, ha chiuso il semestre con 29.288 immatricolazioni contro le 21.261 dello stesso periodo del 2024. Continuando la classifica troviamo Dr, marchio italiano ma



dalla produzione completamente cinese, con 9.618 esemplari immatricolati a cui si aggiungono le 3.357 immatricolazioni a marchio Evo e le 1.078 Sportequipe. Terza posizione per Byd, arrivata a 9.512 immatricolazioni nel primo semestre 2025 e pronta a crescere in futuro grazie a investimenti che arriveranno a 20 miliardi di euro nella sola Europa a partire dalla costruzione di uno stabilimento produttivo in Ungheria. Continuando la classifica troviamo Omoda e Jaecoo, brand del gruppo Chery (proprietario di marchi come Lotus, Volvo, Polestar e Lync&co) con 5.280 immatricolazioni fino a giugno '25. Denominatore comune dei brand cinesi è una vasta offerta di modelli elettrici, ibridi plug-in e ibridi tradizionali, a cui si aggiungono anche

FIERE ED EVENTI



modelli completamente termici. Altro denominatore comune arriva dal largo uso di immatricolazioni legate a noleggi anche a breve termine e realizzate negli ultimi 3 giorni del mese, spesso sinonimo di auto-immatricolazioni (le cosiddette auto a km0) da parte delle concessionarie.

Marchi cinesi in Italia

Ma quanti saranno i marchi cinesi presenti sul mercato italiano? I nuovi brand automobilistici già entrati o che arriveranno sul mercato italiano dell'auto entro il 2028 saranno 27, per il 90% cinesi di origine o proprietà. E la quota di mercato di quelli già presenti sfiora il 6% (5,8% nel primo trimestre contro il 3,7% del 2024), un vero e proprio balzo

rispetto allo 0,4% del 2021. Questo il primo punto evidenziato dal New Brand Observatory. Dallo studio di Quintegia emerge ancora più in dettaglio che tra il 2021 e il 2024 in Italia sono entrati 18 marchi emergenti contro i 27 nei Top5 mercati europei, mentre tra quest'anno e il 2028 ne sono attesi altri 9. Nei principali mercati Ue si arriverebbe invece a un totale di 43: +16 rispetto al nostro Paese, dove pure l'interesse è crescente visto che il 49% dei concessionari (2024: 36%) ha un focus su nuovi marchi per il prossimo futuro. Il New Brand Observatory evidenzia, anche, che il numero di punti vendita di nuovi marchi in Italia è superiore a 800, mentre negli altri mercati varia dai circa 300 della Germania agli oltre 400 in Gran Bretagna.

Marchi cinesi in Europa

Secondo i dati dell'Istituto Jato Dynamics, a maggio 2025 le case cinesi hanno immatricolato 65.808 unità, pari al 5,9% delle vendite nel Vecchio Continente. Tradotto i marchi cinesi hanno più che raddoppiato la loro quota di mercato arrivando al 2,9% rispetto allo stesso mese del 2024. Nonostante l'imposizione di dazi sui veicoli elettrici cinesi da parte dell'UE, i marchi cinesi continuano a registrare una forte crescita in Europa, secondo Jato Dynamics, grazie anche ad un'offerta di propulsori alternativi, come ibridi plug-in oppure full hybrid. Complessivamente i brand della Repubblica Popolare Cinese nel mese di maggio hanno raddoppiato i volumi in Europa facendo registrare un +111% rispetto ai 12 mesi precedenti.



ATTUALITÀ

Elio Boschiazzo

Il futuro della mobilità

L'ASSOCIAZIONE EUROPEA DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE HA DELINEATO IL FUTURO DELLA MOBILITÀ IN UN DOCUMENTO CHE RACCHIUDE SFIDE, OBIETTIVI E RACCOMANDAZIONI PER PROMUOVERE LO SVILUPPO DEL SETTORE

20 settembre 2025

FONDERIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Un veicolo moderno è composto da oltre 30.000 parti, tra componenti e sistemi che richiedono una visione globale nella gestione delle catene di fornitura e delle relazioni commerciali. Nello specifico i costruttori di componentistica per l'automotive hanno un ruolo decisivo nel contribuire a sostenere l'innovazione e i programmi europei di riduzione delle emissioni, attraverso l'adozione di pratiche di economia circolare e una gestione re-

sponsabile delle reti di approvvigionamento. Questi, in sintesi, alcuni dei punti evidenziati nel Manifesto sulla Sostenibilità diffuso nei mesi scorsi dalla CLEPA l'Associazione europea della componentistica automotive. Abbiamo intervistato Emanuela Pregnotato dell'Area economica e internazionalizzazione di ANFIA per approfondire in che direzione sta andando questo settore che è uno dei pilastri dell'economia italiana ed europea.

L'Associazione europea della componentistica automotive (CLEPA) ha presentato il Manifesto sulla Sostenibilità. Quali sono i punti chiave delineati nella roadmap?

Il settore della componentistica automotive svolge un ruolo centrale nella transizione sostenibile della mobilità in Europa. La roadmap delineata nel Manifesto sulla Sostenibilità di CLEPA individua le principali sfide e opportunità per il comparto

ATTUALITÀ

– che costituisce il cuore dell'innovazione tecnologica nel settore – e si basa su quattro pilastri strategici che lo guideranno verso una mobilità più sostenibile: azione per il clima, economia circolare, catena di approvvigionamento responsabile, transizione equa. Il primo pilastro sta ad indicare che la riduzione delle emissioni di CO₂ è una priorità, da perseguire attraverso tecnologie avanzate per la decarbonizzazione, il miglioramento dell'efficienza energetica e lo sviluppo di soluzioni innovative per i veicoli del futuro. Il secondo ha a che fare con la promozione del riciclo e riutilizzo dei materiali per la riduzione dell'impatto ambientale. L'industria della componentistica si impegna ad aumentare l'uso di materie prime seconde e a ridurre gli sprechi lungo l'intero ciclo di vita del prodotto. Il terzo pilastro sottolinea l'impegno a garantire una filiera produttiva sostenibile, attenta alla tutela dei diritti umani, alla riduzione dell'impatto ambientale della supply chain e alla creazione di un ecosistema industriale resiliente. Il quarto pilastro, infine, si propone di supportare i lavoratori nella trasformazione del settore, investendo in formazione, sviluppo delle competenze e inclusione sociale. L'obiettivo è garantire che la transizione verso la mobilità elettrica e sostenibile non lasci indietro nessun operatore della filiera. Entro il 2030, l'industria dovrà coinvolgere annualmente il 5% dei lavoratori in percorsi di aggiornamento e riqualificazione (up-skilling e re-skilling). Questi elementi costituiscono la base per una trasformazione sostenibile dell'industria automotive, con il contributo attivo di tutti gli attori coinvolti.

In questo percorso i fornitori di componentistica hanno un ruolo decisivo nel promuovere l'innovazione: come si legge nel documento il 75% del valore di un veicolo è costituito proprio dalle sue parti e sistemi. In quest'ottica i produttori



Emanuela Pregolato dell'Area economica e internazionalizzazione di ANFIA

L'industria della componentistica è pronta a svolgere un ruolo da protagonista nella transizione sostenibile dell'automotive, ma per garantire una trasformazione efficace è fondamentale un approccio equilibrato, che combini innovazione, sostenibilità, competitività e tutela dell'occupazione

che voi rappresentate su quali priorità stanno investendo?

La transizione ecologica impone scelte strategiche che i produttori di componentistica stanno già affrontando. Le principali aree di investimento riguardano l'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità elettrica o di altre soluzioni di mobilità sostenibile: sviluppo di batterie avanzate, motori elettrici più efficienti, sistemi di recupero

energetico e materiali leggeri per ridurre i consumi; lo sviluppo di soluzioni sostenibili nei processi produttivi: ottimizzazione delle linee produttive con tecnologie a basso impatto ambientale, riduzione delle emissioni industriali e maggiore utilizzo di energia rinnovabile; digitalizzazione e Industria 4.0, con l'adozione di soluzioni digitali, come l'intelligenza artificiale e l'Internet of Things (IoT), per migliorare l'efficienza dei processi e ottimizzare la produzione; la formazione e riqualificazione professionale, con investimenti volti a garantire un'adeguata transizione verso le nuove tecnologie e le nuove competenze richieste dal settore.

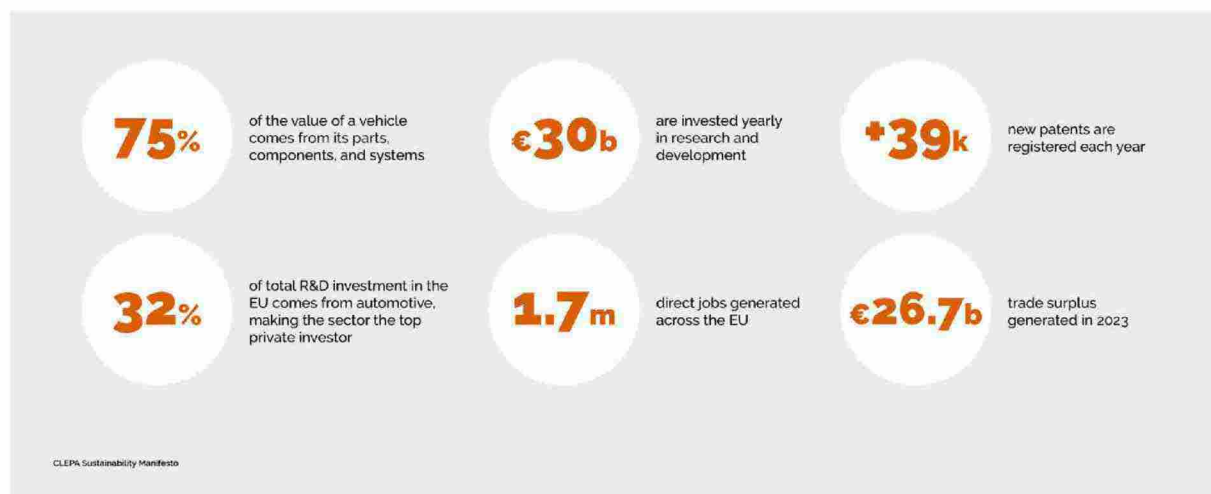
Nelle scorse settimane la Commissione Europea ha reso note le prime indicazioni del piano d'azione dell'UE per l'automotive. Dal vostro punto di vista quali sono le misure e azioni urgenti per ridisegnare il percorso di transizione da qui al 2035?

La Commissione Europea ha delineato un piano d'azione per il settore automotive con l'obiettivo di rendere la transizione più sostenibile ed equilibrata. Dal nostro punto di vista, è prioritario introdurre maggiore flessibilità nella regolamentazione. Pur mantenendo il target al 2035, è fondamentale garantire un approccio graduale e multi-tecnologico, con incentivi per lo sviluppo di tecnologie ibride e soluzioni alternative. Neutralità tecnologica e condizioni di investimento competitive sono i punti cardine per raggiungere gli obiettivi fissati dalla transizione, come sottolineato anche da Benjamin Krieger, Segretario Generale di Clepa. Riteniamo necessario prevedere programmi di incentivazione sia per la produzione che per l'acquisto di veicoli elettrici, armonizzando le politiche di sostegno nei vari Stati membri al fine di favorire una domanda stabile e prevedibile di veicoli a basse emissioni. Il sostegno lato offerta, quindi alla produzione europea, si realizza

IL CONTRIBUTO DELL'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA ALL'UE

PERCHÉ L'EUROPA DEVE RIMANERE UN HUB PER LA PRODUZIONE, L'INNOVAZIONE E L'OCCUPAZIONE

I prodotti creati dai fornitori del settore automobilistico forniscono soluzioni di mobilità essenziali che favoriscono la prosperità sociale ed economica e sono fondamentali per la fornitura di beni e servizi, garantendo che le necessità quotidiane raggiungano sia i consumatori sia le imprese.



rafforzando la capacità produttiva dell'Europa per componenti chiave come batterie, semiconduttori e materiali strategici, riducendo la dipendenza da fornitori extraeuropei. Un altro elemento fondamentale è un adeguato sviluppo delle infrastrutture di ricarica, accelerando la creazione di un network capillare di colonnine di ricarica per veicoli elettrici, garantendone un accesso equo e diffuso su tutto il territorio europeo. Infine, è fondamentale destinare risorse adeguate alla transizione industriale, ovvero supportare la riconversione degli stabilimenti e la riqualificazione dei lavoratori, con l'obiettivo di minimizzare l'impatto sociale della trasformazione.

Il comparto automotive è uno dei pilastri della manifattura europea. Allo stato attuale quali sono le principali criticità che

sta affrontando il settore, in particolare la filiera?

Il comparto automotive europeo sta affrontando alcune sfide cruciali. In primis una transizione tecnologica complessa, in quanto l'adozione della mobilità elettrica richiede investimenti massicci - molte aziende della componentistica rischiano di trovarsi in difficoltà senza un adeguato supporto finanziario e normativo - e una ridefinizione dell'intera catena produttiva, con possibili impatti sull'occupazione e sulla competitività del sistema industriale stesso. La produzione di batterie e semiconduttori, ad esempio, ci rende dipendenti da materie prime critiche perché dipende da risorse come litio, cobalto e terre rare, spesso importate da Paesi extraeuropei con dinamiche geopolitiche complesse. La transizione alla mobilità elettrica, inoltre, procede a ritmi differenti nei

vari Paesi europei, creando incertezze per le aziende e rendendo necessarie strategie di adattamento differenziate. Questo avviene in un contesto internazionale in cui la competizione tra i player è sempre più accesa: l'industria europea deve affrontare la crescente concorrenza di produttori asiatici e americani, che beneficiano di politiche industriali aggressive e incentivi governativi consistenti. In conclusione, l'industria della componentistica è pronta a svolgere un ruolo da protagonista nella transizione sostenibile dell'automotive, ma per garantire una trasformazione efficace è fondamentale un approccio equilibrato, che combini innovazione, sostenibilità, competitività e tutela dell'occupazione. La collaborazione tra istituzioni, imprese e lavoratori sarà determinante per costruire il futuro della mobilità europea.

Mercato

I semestre 2025

Che **sofferenza**

Il quadro congiunturale in Italia si conferma complesso: calo a doppia cifra sia per i veicoli commerciali, sia per gli industriali. Crescono le immatricolazioni di Bev ma per la svolta servono (subito) incentivi

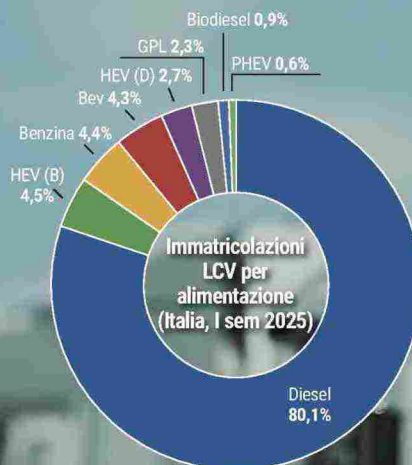
di Tiziana Altieri

Soffrono i veicoli da lavoro nel primo semestre dell'anno. I commerciali, quelli con peso totale a terra fino a 3.500 kg, si fermano sotto le 100mila unità con un -11,7 per cento rispetto allo stesso periodo 2024, gli industriali, ossia gli over 3.500 kg, chiudono sotto le 15mila unità, -13,3 per cento. Certo, il confronto è con un semestre 2024 influenzato dall'en-

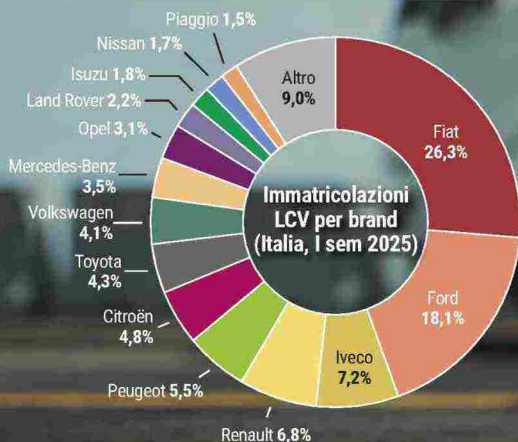
trata in vigore del Regolamento Generale sulla Sicurezza dei veicoli (c.d. "GSR 2") ma non si può negare che i numeri restituiscano un quadro congiunturale complesso e preoccupante. Una nota positiva, arriva, però dall'indice composito del clima di fiducia delle imprese (IESI), che a giugno è salito da 93,1 a 93,9, segnalando un miglioramento, seppur moderato, del sentiment

Immatricolazioni LCV per brand

Marca	I sem 2025	I sem 2024	Var%
Fiat	25.998	26.589	-2,2
Ford	17.917	18.387	-2,6
Iveco	7.115	10.050	-29,2
Renault	6.720	11.080	-39,4
Peugeot	5.417	5.773	-6,2
Citroën	4.767	6.515	-26,8
Toyota	4.247	3.062	38,7
Volkswagen	4.009	4.479	-10,5
Mercedes-Benz	3.462	3.855	-10,2
Opel	3.024	4.074	-25,8
Land Rover	2.208	1.470	50,2
Isuzu	1.775	2.299	-22,8
Nissan	1.707	2.142	-20,3
Piaggio	1.489	1.641	-9,3
Altri	8.977	10.487	-14,4
Totale	98.832	111.903	-11,7



Nella Penisola Fiat ha immatricolato oltre un veicolo commerciale su 4 riuscendo a contenere la flessione al 2,2 per cento. Ottime anche le performance di Ford, alla piazza d'onore con il 18,1 per cento. Completo il podio Iveco, piuttosto distante con il 7,1 per cento di quota. Ancora oltre l'80 per cento dei veicoli registrati sono spinti da un motore diesel ma cresce il peso degli elettrici che superano il 4,0 per cento.



Mercato

economico. «La flessione nelle immatricolazioni registrata a giugno rappresenta l'ulteriore conferma di un trend fortemente negativo negli investimenti delle aziende di autotrasporto per il rinnovo delle flotte, con crescenti ripercussioni in termini ambientali e di sicurezza – ha commentato Luca Sra, Delegato Anfia per il trasporto merci – a fronte di questa situazione critica, pur nell'esprimere apprezzamento per la pubblicazione del primo decreto necessario per l'attuazione delle risorse destinate all'autotrasporto dall'ultima legge di bilancio, risulta evidente che una riforma delle politiche pubbliche vigenti non sia più rimandabile. Come già richiamato dalle associazioni automotive e dell'autotrasporto, si ritiene necessario dare tempestiva attuazione al fondo pluriennale per il rinnovo del parco circolante annunciato dal Ministro dei Trasporti lo scorso aprile, con uno stanziamento congruo e in grado di abilitare una reale sostituzione dei mezzi obsoleti con veicoli di ultima generazione

alimentabili con i biocarburanti come il biometano e l'HVO. In coerenza con quanto affermato dal Ministro, il fondo dovrà essere accompagnato da politiche fiscali di vantaggio che promuovano l'utilizzo dei biocarburanti e l'adozione dei veicoli a trazione alternativa».

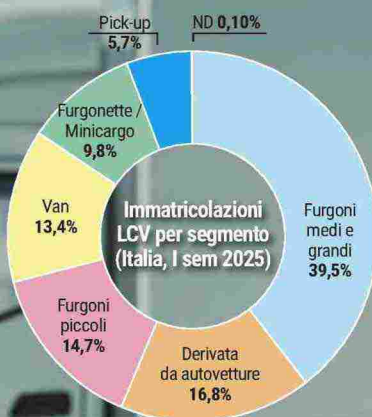
I big battono tutti

Entrando nel dettaglio del mondo Lcv, nei primi sei mesi si sono immatricolati soprattutto furgoni di taglia 'large', 39,5 per cento di share, seguiti da derivate, 16,8 per cento, e furgoni piccoli, 14,7 per cento. A detenere saldamente la leadership è Fiat con oltre un veicolo su 4. Piazza d'onore per Ford con un 18,1 per cento e terzo gradino del podio per Iveco al 7,1. Mentre, però, i primi due marchi contengono la perdita intorno al 2 per cento, il brand torinese deve fare i conti con un -29,2.

Nel panorama della mobilità sostenibile emergono segnali incoraggianti: nonostante il diesel

Immatricolazioni LCV per canale

Modalità d'Acquisto	I sem 2025	I sem 2024	Var%
Società	53.165	58.117	-8,5
Noleggio S/C	33.749	40.172	-16,0
Privati	11.918	13.614	-12,5
Totale	98.832	111.903	-11,7

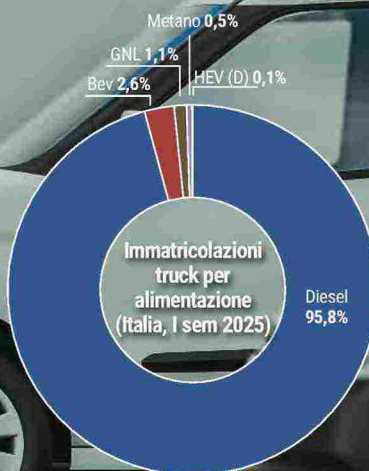


Immatricolazioni truck per tipologia

Categoria veicolo	I sem 2025	I sem 2024	Var%
Autocarri	7.504	8.107	-7,4
Trattori	7.034	8.659	-18,8
Totale	14.538	16.766	-13,3

Immatricolazioni truck per fasce di peso

Ptt	I sem 2025	I sem 2024	Var %
3501 - 5000 kg	474	205	131,2
5001 - 8000 kg	939	1.294	-27,4
8001 - 12500 kg	584	709	-17,6
12501 - 16000 kg	480	579	-17,1
> 16000 kg	12.056	13.975	-13,7
ND	5	4	25,0
Totale	14.538	16.766	-13,3



Mercato

Iveco si conferma leader di mercato in Italia nella fascia over 3,5 tonnellate: la sua quota sfiora il 36,0 per cento. Seguono le due svedesi, Scania e Volvo, con quote, rispettivamente, del 13,3 e dell'11,3 per cento. Daf e Renault, tra le sette sorelle, sono le uniche a mettere a segno un risultato positivo nel semestre.

Immatricolazioni truck per brand

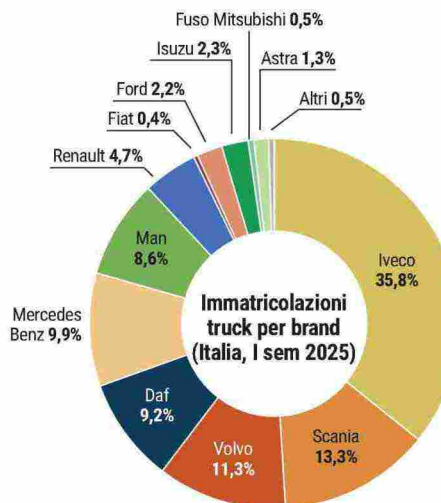
Marca	I sem 2025	I sem 2024	Var%
Iveco	4.624	5.994	-22,9
Scania	1.818	2.222	-18,2
Volvo	1.682	1.898	-11,4
Daf	1.542	1.538	0,3
Mercedes-Benz	1.517	1.658	-8,5
Man	1.287	1.449	-11,2
Renault	996	796	25,1
Fiat	334	61	447,5
Ford	333	374	-11,0
Isuzu	211	387	-45,5
Fuso Mitsubishi	71	85	-16,5
Astra	38	213	-82,2
Altri	85	91	-6,6
Totale	14.538	16.766	-13,3

Immatricolazioni truck per allestimento

Allestimento	I sem 2025	I sem 2024	Var %
Cassone ribaltabile	1.035	1.172	-11,7
Scarrabile	878	1.068	-17,8
Furgone	827	514	60,9
Furgone isoteramico	750	822	-8,8
Cassone	525	589	-10,9
Attrezzatura specifica	499	516	-3,3
Trasporto rifiuti solidi urbani	472	489	-3,5
Betoniere/Pompe	370	364	1,6
Cassone telonato/centinato	324	433	-25,2
Cassone ribaltabile con gru	296	391	-24,3
Cassone con gru	260	295	-11,9
Cisterna	237	297	-20,2
Trasporto veicoli	203	168	20,8
Allestimenti vari	177	110	60,9
Pianale	135	172	-21,5
Altro	558	770	-27,5
Totale	7.546	8.170	-7,6

faccia sempre la parte del Leone con una quota di oltre l'80 per cento, crescono le immatricolazioni di veicoli Bev, dall'1,7 al 4,4 per cento. Un trend positivo che potrà proseguire solo grazie agli attesi incentivi che stanno mettendo a punto il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, utilizzando i fondi residui degli anni precedenti, e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che punta a ripartire il fondo di quasi 600 milioni di euro, inizialmente destinato alle infrastrutture di ricarica. La struttura del mercato per modalità d'acquisto evidenzia, infine, come le società rappresentino ancora il primo canale di vendita, oltre un vei-

Fonte grafici e tabelle:
elaborazione Vie&trasporti
su dati Anfia



colo su due, e quello che meglio riesce a reagire alla crisi con un -8,5 per cento. A soffrire di più è il noleggio, a -16,0 per cento con meno di 34mila unità complessive.

Oltre uno su tre è Iveco

Guardando al mondo truck nel periodo gennaio-giugno mantengono il segno positivo soltanto i veicoli della fascia più leggera, quella da 3,51 a 5 tonnellate, in rialzo a tripla cifra (+131,2 per cento). Calo double digit per tutte le altre classi di peso. E sono sempre gli over 16 a giocare da protagonisti rappresentando l'82,9 per cento dei veicoli industriali immatricolati.

I trattori archiviano una flessione ben più pesante di quella dei cabinati, -18,8 per cento contro -7,4. I due segmenti oggi hanno un peso praticamente uguale sul mercato italiano dove, invece, i trattori hanno sempre dominato la scena. Iveco è leader con oltre un veicolo su tre. Piazza d'onore per Scania con un 13,3 per cento di share e terza l'altra svedese, Volvo, all'11,1 per cento. Da segnalare in un mercato contrassegnato dal segno negativo le performance in crescita di Daf, +0,3 per cento, e, ancor più, di Renault, +25,1 per cento.

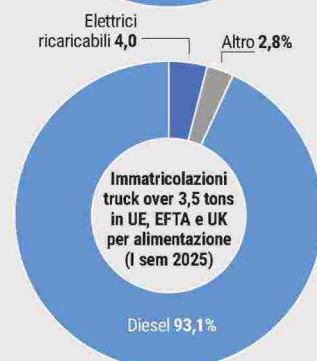
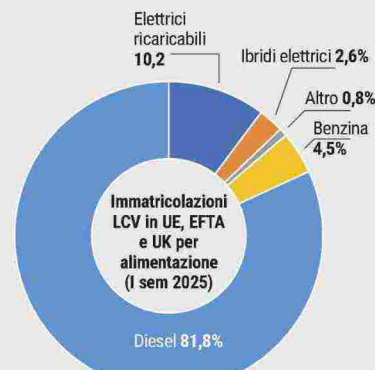
Analizzando il mercato per alimentazione, domina il diesel con poco meno del 96,0 per cento di quota, seguono i Bev al 2,6 per cento, che superano i veicoli alimentati a gas, fermi all'1,5. Un'occhiata anche agli allestimenti: nella top five troviamo cassone ribaltabile, scarrabile, furgone, furgone isoteramico e cassone fisso. Insieme contribuiscono all'immatricolato allestito con oltre il 50 per cento.



Così va in Europa

Frena in tutta Europa il mercato dei veicoli da lavoro nel primo semestre dell'anno. I commerciali si sono fermati a quota 912.596 tra Unione, Efta e Regno Unito, il 13,2 per cento in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. A trainare in basso il risultato il calo a doppia cifra dei tre principali mercati, Francia, Germania e Italia, i cui volumi pesano per oltre il 56 per cento. In controtendenza Spagna e Belgio che chiudono la top five con un +11,2 e un +9,5 per cento.

Passando agli over 3,5 tonnellate hanno totalizzato poco meno di 184.000 unità, -14,9 per cento. Segno negativo in tutti i principali mercati: Germania (-27,5 per cento), Francia (-18,8), Italia (-13,3) e Spagna (-13,6). Da notare che la Polonia nel primo semestre dell'anno con oltre 15.000 immatricolazioni e una flessione contenuta al 3,3 per cento conquista il terzo gradino del podio per volumi nell'Unione. Guardando alle immatricolazioni per alimentazione, si segnala un lieve incremento della quota dei veicoli elettrici ricaricabili ma la traiettoria di crescita non è ancora abbastanza rapida vista la quasi totale assenza di condizioni abilitanti essenziali. Nel dettaglio, per quanto riguarda gli Lcv il diesel rimane la scelta preferita per i nuovi acquirenti nell'UE e chiude il semestre con una quota di mercato dell'82 per cento. I furgoni elettrici ricaricabili si attestano al 9,5, in aumento rispetto al 5,8 dello stesso periodo. Francia, Germania e Paesi Bassi sono i Paesi dove se ne sono immatricolati di più. Bev e ibridi plug in hanno comunque superato i benzina, al 4,9 per cento. Gli ibridi rappresentano solo il 2,6 per cento del mercato. Il diesel ha mantenuto il suo predominio quasi assoluto nel mercato dei pesanti con il 93,6 per cento di quota. I truck elettrici ricaricabili sono passati solo dal 2,1 al 3,6 per cento. La Germania è il Paese che ne ha registrati di più: 1.881, circa 1 su 3.



Immatricolazioni LCV in Europa

Paese	I sem 2025	I sem 2024	Var%
Francia	184.352	209.462	-12,0
Germania	128.813	151.097	-14,7
Italia	98.843	111.903	-11,7
Spagna	95.154	85.595	11,2
Belgio	39.393	35.976	9,5
Polonia	33.069	32.884	0,6
Irlanda	18.811	20.167	-6,7
Svezia	16.706	21.771	-23,3
Portogallo	15.761	16.864	-6,5
Danimarca	12.928	15.454	-16,3
Austria	12.776	19.560	-34,7
Ungheria	11.805	13.312	-11,3
Repubblica Ceca	9.636	12.128	-20,5
Paesi Bassi	9.636	45.920	-79,0
Romania	8.383	11.113	-24,6
Finlandia	5.632	5.264	7,0
Grecia	5.152	5.303	-2,8
Slovacchia	4.031	5.245	-23,1
Croazia	3.897	4.476	-12,9
Slovenia	3.454	4.505	-23,3
Bulgaria	2.622	3.381	-22,4
Lussemburgo	2.339	2.181	7,2
Lituania	2.006	1.631	23,0
Lettonia	1.213	1.477	-17,9
Estonia	1.184	2.008	-41,0
Cipro	1.107	1.280	-13,5
Malta	424	427	-0,7
Unione Europea	729.127	840.384	-13,2
Svizzera	13.575	16.027	-15,3
Norvegia	12.540	15.452	-18,8
Islanda	795	1.177	-32,5
Efta	26.910	31.479	-14,5
Regno Unito	156.559	178.210	-12,1
UE + EFTA + UK	912.596	1.051.250	-13,2

Immatricolazioni truck over 3,5 tonnellate in Europa

Paese	I sem 2025	I sem 2024	Var%
Germania	37.994	52.417	-27,5
Francia	23.167	28.530	-18,8
Polonia	15.022	15.541	-3,3
Italia	14.535	16.766	-13,3
Spagna	14.044	16.248	-13,6
Lituania	6.668	3.121	113,6
Paesi Bassi	5.871	8.407	-30,2
Belgio	5.023	5.498	-8,6
Repubblica Ceca	4.498	4.788	-6,1
Romania	4.234	4.718	-10,3
Austria	3.636	4.867	-25,3
Danimarca	3.207	2.912	10,1
Svezia	3.043	3.055	-0,4
Ungheria	2.868	2.985	-3,9
Portogallo	2.610	3.278	-20,4
Irlanda	1.649	1.818	-9,3
Slovacchia	1.581	1.878	-15,8
Finlandia	1.518	1.976	-23,2
Slovenia	1.212	1.408	-13,9
Croazia	943	1.159	-18,6
Lettonia	618	651	-5,1
Lussemburgo	589	563	4,6
Estonia	428	395	8,4
Grecia	335	598	-44,0
Cipro	74	91	-18,7
Bulgaria	-	-	-
Malta	-	-	-
Unione Europea	155.367	183.668	-15,4
Norvegia	2.537	2.971	-14,6
Svizzera	1.972	2.439	-19,1
Islanda	147	180	-18,3
Efta	4.509	5.410	-16,7
Regno Unito	23.907	26.915	-11,2
UE + EFTA + UK	183.930	216.173	-14,9

VERTICE GOVERNO-STELLANTIS-ANFIA

Auto, fronte comune sulle regole Ue

Fotina e Greco — a pag. 16

Auto, Governo con Stellantis e filiera per cambiare le regole Ue

Incontro al Mimit

Il ministro Urso, il Ceo Filosa e Vavassori (Anfia): Bruxelles passi ad azioni strategiche

Ancora bloccato il Dpcm che deve ripartire la nuova tranche del Fondo automotive

**Carminé Fotina
Filomena Greco**

Stellantis prova a rafforzare il fronte comune in Europa con il Governo italiano e l'industria made in Italy dell'auto. Un passaggio chiave è stato l'incontro che si è svolto ieri tra il ceo Antonio Filosa, il ministro Adolfo Urso e Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera delle imprese del settore. In agenda c'era soprattutto il dialogo con Bruxelles e l'urgenza di rivedere target e tempistiche della decarbonizzazione al 2035, ma è inevitabile che i riflettori siano accesi anche sulla situazione degli stabilimenti italiani del gruppo e sulle misure per rilanciare il settore.

Il quadro è complesso, con dosi massicce di ammortizzatori sociali su tutte le fabbriche, da Mirafiori a Melfi, passando per Atessa, e volumi in picchiata rispetto all'anno scorso, con cali tra il 20 e il 30%. Il passaggio dalla vecchia alla nuova generazione di modelli sta pesando, un fattore che insieme alle incertezze del mercato, giù del 20% rispetto al 2019, e ai problemi legati alla transizione, sta met-

tendo alla prova l'intero sistema.

«Con il ministro Urso è stato un incontro cordiale, dobbiamo lavorare insieme» ha commentato a margine il ceo del gruppo Stellantis Antonio Filosa, uscendo dalla sede del ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit). Dopo una serie di incontri con esponenti del Governo francese, Filosa ha fatto tappa in Italia. Il Piano Italia presentato a dicembre scorso, come ribadito nell'intervista rilasciata al Sole 24 Ore e uscita domenica 7 luglio, resta al centro del rilancio della produzione in Italia, «i volumi arriveranno grazie alla salita dei nuovi lanci, a cominciare dalla Jeep Compass di Melfi e dalla Fiat 500 ibrida di Mirafiori». Mentre in Europa la partita è tutta concentrata sul superamento del bando ai motori elettrici, alla revisione dei target e all'introduzione di forme di flessibilità. Il nuovo numero uno di Stellantis presenterà a ridosso del primo trimestre del 2026 il nuovo Piano industriale per il Gruppo. «Alcuni punti del Piano Forward 2030 probabilmente cambieranno - ha anticipato Jean-Philippe Imparato, responsabile Enlarged Europe & European brands di Stellantis, durante una tavola rotonda in vista dell'apertura, oggi, del Salone della Mobilità di Monaco - uno di questi sarà l'elettrificazione al 100% entro il 2030, che non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato».

Il governo, dal canto suo, si deve impegnare su un triplo fronte. C'è il Piano Italia di Stellantis, oggetto ieri di un aggiornamento nella riunione al ministero. C'è poi la partita delle regole europee. Terzo punto, e non meno importante, va sbloccato quell'arsenale di misure per supportare il settore che era stato promesso al tavolo

dello scorso marzo, per rimediare almeno in parte al clamoroso taglio di 4,6 miliardi di euro che era stato effettuato nella legge di bilancio. Il Dpcm che ripartisce una nuova tranche del Fondo automotive è stato preparato nei mesi scorsi dal Mimit ma non ha ancora ottenuto il concerto del ministero dell'Economia. Quanto al pressing per rivedere la regolamentazione, il ministero, Stellantis e Anfia - in un comunicato congiunto, a mostrare compattezza - hanno messo in evidenza la necessità di rivedere le attuali normative in tema di veicoli commerciali e di «favorire la produzione di auto di piccole dimensioni», anche qui passando per un'evoluzione regolamentare. Nei prossimi giorni, è la linea comune, sarà intensificato il dialogo con la Commissione e gli altri Stati membri «per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti», passando ad «azioni strategiche». Mimit, Stellantis e Anfia preannunciano inoltre un nuovo incontro a breve anche «per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana». Bisognerà capire se, nel frattempo, saranno arrivati dal Tesoro segnali concreti per sbloccare la nuova tranche di interventi per il settore. Al tavolo di marzo, il Mimit preannunciò un pacchetto da 1,6 miliardi di euro per il solo 2025, con 200 milioni da impiegare per un credito d'imposta sulla ricerca ritagliato sulle esigenze dell'automotive. Sul piatto ci sarebbero anche incentivi dedicati per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri. Ma è tutto ancora da rendere operativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'INTERVISTA



**IL SOLE 24 ORE,
7 SETTEMBRE 2025, P. 02**
Sul Sole 24 Ore dell'7
settembre l'intervista in
esclusiva al ceo Stellantis
Antonio Filosa

Da rivedere le
normative in
tema di veicoli
commerciali,
da favorire
invece la
produzione di
auto di piccole
dimensioni



L'elettrico.
Imparato,
responsabile
Enlarged Europe
& European
brands: «L'elettri-
ficazione al 100%
entro il 2030 non
è raggiungibile»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Stellantis, il nodo delle fabbriche in Italia

Urso incontra Filosa «Rivedere lo stop al motore a scoppio»

Le tappe

● L'Europa ha deciso lo stop alla produzione di auto con motore a scoppio dal 2035. Obiettivo: vendere solo auto a emissioni zero

Le normative europee sull'auto sono «irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria». Perciò c'è «la necessità e l'urgenza di rivederle»: «L'obiettivo condiviso è chiedere alla Commissione europea con forza di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche». Con una nota congiunta — ed è la prima volta che accade —, il ministro del Made in Italy Adolfo Urso, l'amministratore dele-

tre tra governo, azienda Stellantis e le migliaia di imprese della componentistica».

Sul tavolo il tema dei veicoli commerciali ma anche la produzione delle auto elettriche. Dopo una lunga fase di tensioni tra governo e Stellantis, ora è evidente una nuova convergenza che ha come collante la condivisione della necessità di rivedere lo stop al motore a scoppio dal 2035. Lo ha detto chiaramente nei giorni scorsi il nuovo ceo di Stellantis, Antonio Filosa, in un'intervista a *Il Sole24Ore* e *Les Echos*.

Ma il vento non è cambiato solo in Italia. Il 27 agosto Acea e Clepa, le associazioni dei componentisti e dei produttori di auto europei, hanno inviato una lettera congiunta alla commissione Ue. «L'elettrico condurrà la transizione ma ci deve essere spazio anche per le ibride plug in e per le auto a idrogeno, a carburanti «decarbonizzati» oppure con il motore endotermico», recita la missiva, di fatto rivendicando uno spazio anche per la combustione interna.

Interessante notare come a presiedere Acea, l'associazione dei costruttori di automobili, sia dal gennaio di quest'anno Ola Källenius, amministratore delegato di Mercedes-Benz Group AG. Fino a ieri la transizione all'elettrico aveva il supporto dei grandi produttori tedeschi. Oggi questi segnali fanno pensare che il vento sia cambiato.

**Rita Quercè
Claudia Voltattorni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



● Il regolamento è soggetto a una revisione entro l'anno. Venerdì la commissione europea incontrerà i vertici delle aziende del settore insieme con Acea

gato di Stellantis Antonio Filosa e Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) suggellano il loro primo incontro al ministero delle Imprese in vista del 12 settembre, data del tavolo sull'automotive a Bruxelles, considerata da aziende e Stati l'ultima possibilità per rivedere le stringenti politiche europee sul settore e i target del 2030 e 2035.

«Non c'è più tempo da perdere», ha detto Urso che ha parlato di «rimuovere subito le follie del green deal entro quest'anno» e ha sottolineato l'importanza dell'«incontro a

Stellantis frena sull'elettrico "Target europei da rivedere"

Incontro tra il ministro
Urso e l'ad Filosa
Imparato: "Obiettivi CO2
irraggiungibili nel 2030"

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Cambiare rotta. E va fatto subito». Il capo Europa di Stellantis, Jean-Philippe Imparato, lo ripete a Monaco alla vigilia dell'apertura del Salone dell'auto. Gli obiettivi che l'Europa si è posta in termini di decarbonizzazione per il 2030 e il 2035 vanno modificati senza perdere tempo. «I target in termini di CO₂ non sono raggiungibili a meno che non si voglia fare crollare il mercato e mandare in pezzi i bilanci dei costruttori». Parole che escono dalla bocca di Imparato in contemporanea all'incontro a Roma tra l'ad del gruppo italo-francese, Antonio Filosa, e il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. E ormai le posizioni tra governo e Stellantis sul tema sono identiche.

I tempi delle tensioni con l'ex ad Carlos Tavares sono lontani, d'altronde anche il piano industriale

che il manager portoghese aveva fatto, orientato tutto alla batteria, sarà modificato. «L'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato», spiega Imparato. L'aggiornamento sarà presentato nel primo trimestre del 2026 con «una visione a 5 o più probabilmente 10 anni». Anche a Roma si parla di come rilanciare il mercato e la produzione in Europa, dove non si è tornati ai livelli pre-pandemia. E Filosa uscito dal ministero dice: «Incontro cordiale, con Urso e con il governo dobbiamo lavorare insieme».

All'incontro tra Urso e Filosa c'era anche Roberto Vavassori, il presidente dell'Anfia, l'associazione delle imprese italiane dell'indotto automotive. Tutti e tre chiederanno «con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche». Confronto che si apre venerdì, il 12 settembre, a Bruxelles con un primo summit a cui parteciperanno i big del settore, ad iniziare dai rappresentanti dei principali costruttori. Contrari ad una frenata le associazioni ambientaliste e i costruttori solo di vetture a batteria.

Per la prima volta Stellantis e governo escono con posizioni comuni. Nell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commercia-

li: «Necessario e urgente rivedere le normative europee, irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria». E poi va favorita la produzione di city car, «un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea».

Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato «di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO₂ di veicoli leggeri e pesanti». Imparato, responsabile Enlarged Europe & European brands di Stellantis, da Monaco dice che «accoglie con favore la discussione strategica sull'evoluzione della normativa in Europa. Ora è tempo di agire rapidamente, se possibile prima della fine dell'anno».

Delusione da parte dei sindacati che si aspettavano di più dall'incontro tra Urso e Filosa. Gianluca Ficco, responsabile automotive della Uilm dice: «Non sembra essere emerso nulla di concreto. Per rilanciare l'automotive servono motorizzazioni adeguate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il ministro Adolfo Urso e l'ad di Stellantis Antonio Filosa. Sopra, Jean-Philippe Imparato, capo Europa

L'incontro tra l'ad di Stellantis e il ministro: "Dialogo sull'auto"

Furgoni, minicar, regole Ue

Il patto di Urso con Filosa

"Ora lavoriamo insieme"

IL RETROSCENA

«**D**obbiamo lavorare insieme». A meno di un trimestre dall'insediamento di Antonio Filosa alla guida di Stellantis, l'amministratore delegato del gruppo ha incontrato per la prima volta a Roma il ministro per le Imprese e il Made in Italy, Adolfo Urso. L'appuntamento, a cui ha partecipato anche il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori, è stato l'occasione per fare il punto sui temi strategici per il futuro dell'industria auto in Italia e in Europa e per un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese. Un incontro che Filosa definisce «cordiale».

L'impegno condiviso è di chiedere «con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo in azioni strategiche». In particolare, nel corso del vertice a palazzo Piacentini, è stato approfondito il tema dei veicoli com-

merciali, evidenziando «la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria» spiegano in una nota congiunta. Altro argomento affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato, quindi, «di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti».

Alla base della rinnovata intesa con il governo c'è il Piano Italia, che Filosa ha definito «una svolta per il Paese, perché la produzione era calante e ora il piano

prevede un rilancio attraverso soprattutto la Fiat 500 ibrida di Mirafiori e la Nuova Jeep Compass di Melfi, oltre alla gamma di vetture che faremo in tutti gli stabilimenti italiani». L'ad ha ribadito che «è mia ferma intenzione continuare questo dialogo con Governo e istituzioni. Per altro, proprio il governo italiano è stato tra i più insistenti in Europa sulla necessità di rivedere le regole e lo ringraziamo per questa sua visione molto realistica». Sul piatto restano i 2 miliardi di euro in investimenti per gli stabilimenti italiani e 6 miliardi di euro per acquisti da fornitori italiani nel 2025.

Nell'ambito dell'interlocuzione con il parlamento, Filosa ha anche incontrato Alberto Luigi Gusmeroli (Lega), presidente della commissione Attività produttive di Montecitorio. «Il confronto - sottolinea il deputato - si è incentrato sui modelli da produrre in Italia, prioritari nell'ottica di preservare il futuro degli stabilimenti». All'ad, Gusmeroli ha anche richiesto di intervenire in audizione, «ottenendone la conferma della disponibilità dopo la

presentazione del nuovo piano industriale» prevista per inizio 2026, durante il Capital Markets Day.

Critici il M5s e Avs. «Sulle vicissitudini di Stellantis Urso viene da un trionfo di chiacchiere e di immobilismo» sottolineano i deputati M5S in commissione Attività produttive che insistono sulla necessità di ricevere risposte sulla gigafactory di Termoli. Mentre per il vicecapogruppo alla Camera di Avs, Marco Grimaldi, è necessario «un piano industriale vincolante, che dica dove si produce, cosa si produce e con quali garanzie occupazionali». E Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm, conclude: «Per superare il ricorso alla cassa integrazione occorre completare le assegnazioni di vetture ibride a tutte le fabbriche italiane. Quanto a Urso, sarebbe il caso che desse seguito lavoro istruttorio già svolto insieme, sgravando il costo dell'energia, rifinanziando i contratti di espansione per favorire un ricambio professionale e sostenendo l'indotto». **CLA. LUI.** —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

2

Miliardi
Gli investimenti
previsti per
gli stabilimenti italiani

6

Miliardi
Gli acquisti di Stellantis
dai fornitori italiani
per quest'anno

Il rilancio attraverso
la Fiat 500 ibrida
di Mirafiori e la Nuova
Jeep Compass di Melfi

Il manager:
"L'esecutivo italiano ha
insistito per rivedere
le norme europee"

Il confronto

Il ministro
delle Imprese
e del Made in
Italy, Adolfo
Urso, con l'ad
di Stellantis,
Antonio
Filosa, durante
l'incontro
di ieri



IMAGOECONOMICA



L'ad di Stellantis a Class Cnbc: siamo pronti a collaborare con il governo

Di Rocco a pagina 4

L'ad Filosa fa pace con il governo italiano. Intanto a Monaco Imperato ritratta sul piano strategico: va modificato

Stellantis, l'obiettivo full electric non è raggiungibile

DI ANNA DI ROCCO

Anche per Stellantis è arrivato settembre. Il mese si è aperto su due fronti: al Salone dell'Auto di Monaco, dove il responsabile europeo Jean-Philippe Imperato ha messo in discussione la corsa al 100% elettrico entro il 2030, e a Roma, dove l'amministratore delegato Antonio Filosa ha incontrato al ministero delle Imprese e del Made in Italy il titolare Adolfo Urso insieme al presidente di An-
fia, Roberto Vavassori, per fare il punto sul futuro della filiera. Il vertice romano, durato circa un'ora e mezza, è stata l'occasione per manifestare la sintonia tra gli obiettivi del gruppo e quelli del governo italiano sul futuro dell'automotive in Italia e in Europa. «L'incontro è stato cordiale, dobbiamo lavorare insieme», ha dichiarato Filosa, nel suo primo doorstep con i giornalisti, lasciando il dicastero. Second

do quanto dichiarato in un comunicato congiunto (il primo tra impresa, ministero e associazione della fi-

liera) al vertice è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali e quello delle auto di piccole dimensioni, la cui produzione andrebbe sostenuta anche attraverso un'evoluzione della normativa europea. Le domande e le richieste per il nuovo amministratore delegato sono state tante. D'altronde Filosa - che è alla guida di Stellantis da meno di un trimestre - ha il compito di rimettere in sesto il gruppo, a due anni dalla presentazione di Dare Forward 2030: il piano strategico firmato dall'ex ad Carlos Tavares che ambiva a guidare l'azienda nella nuova era della mobilità. E che ora è tutto da rivedere. A confermare il prossimo intervento sul progetto industriale è stato proprio Imperato parlando, sempre ieri mattina, a Monaco. «Gran parte dei

contenuti del piano Dare Forward sono ancora validi, maturi e possono essere confermati. Alcuni probabilmente cambieranno». E, in particolare, Imperato ha messo nero su bianco che «l'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibi-

le, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato». Il lavoro è dunque iniziato e il numero uno di Stellantis Italia è già stato

pienamente coinvolto. «Con l'ad Filosa abbiamo cominciato a discutere del Dare Forward la settimana scorsa», ha detto il responsabile europeo della casa automobilistica. «Sono sicuro che Filosa fornirà anche aggiornamenti sulla visione perché abbiamo bisogno che ci presenti quel che Stellantis potrà essere da qui a 5 anni, probabilmente 10 anni». In questa prospettiva, Roma si conferma un passaggio chiave: il governo punta a garantire produzione e occupazione, e il gruppo prepara il riassetto. Mentre lasciava via Veneto, questo giornale ha chiesto a Filosa se intendeva andare in Parlamento a riferire sulla strategia italiana di Stellantis: l'ad non ha risposto, ma ha dato disponibilità al deputato della Lega, Alberto Gusmeroli, a intervenire in audizione alla Camera dopo la revisione del piano. (riproduzione riservata)



Roberto Vavassori, Adolfo Urso e Antonio Filosa



I GUAI DELL'AUTO L'autogol della mobilità green

Stellantis stacca la spina «Non sarà tutto elettrico»

Imparato: «Obiettivo al 2030 non raggiungibile»
Asse **Urso-Filosa-Anfia** contro il diktat della Ue

Pierluigi Bonora

■ Indietro tutta. Anche Stellantis dichiara pubblicamente la sua resa all'evidenza del flop elettrico, allineandosi agli annunci delle altre case, ultima nell'ordine Audi. «Per ovvie ragioni di mercato - le parole di Jean-Philippe Imparato (nella foto), capo europeo del gruppo,

del "tutto elettrico" dal 2035.

Stellantis, tra l'altro, ha minacciato lo stop della produzione di veicoli nel Regno Unito a causa dell'obiettivo «insostenibile» di zero emissioni del Paese, che prevede una produzione di vetture elettriche del 22% quest'anno, per toccare l'80% entro il 2030. Target del genere, secondo il gruppo, costringerebbero a

rebbe pagare il prezzo in termini di perdita di posti e di autonomia industriale». Insomma, Bruxelles deve cambiare rotta rispetto all'impostazione di una transizione green sempre più una carneficina per il sistema automobilistico. Ieri, intanto, come anticipato dal *Giornale*, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha incontrato il ceo di Stellantis, Filosa, e Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (filiera italiana). «Il sistema Italia si muove insieme», la sintesi della nota, la prima congiunta tra ministero, azienda e filiera. E in vista del 12 settembre, è stata rimarcata la richiesta «con forza alla Commissione Ue di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche: le attuali normative sono irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria».

Il punto sull'Italia e sugli impianti di Stellantis praticamente inattivi. Si è parlato di favorire la produzione di auto di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Urso, Filosa e Vavassori hanno quindi concordato «di ritrovarsi a breve e di intensificare il dialogo con Bruxelles per ripristinare la neutralità tecnologica». Critica la Uilm: «Dall'incontro nessun risultato concreto».

Dopo il vertice al ministero: «Il sistema Italia si muove insieme. Le norme attuali sono dannose, chiederemo con forza alla Commissione Ue di cambiare il piano»

dal Salone della mobilità a Monaco di Baviera - l'elettrificazione al 100% al 2030 non è più raggiungibile. Con il ceo Antonio Filosa si è così iniziato a discutere sul "Dare Forward" (il piano al 2030 presentato dall'ex ceo Carlos Tavares nel marzo 2022, ndr). Sono sicuro che Filosa darà anche aggiornamenti sulla visione perché abbiamo bisogno che presenti ciò che Stellantis potrà essere da qui a 5 anni, probabilmente 10 anni». Il nuovo piano globale sarà comunque illustrato nel primo trimestre del 2026.

C'è voluto del tempo, troppo, prima che il settore capisse di essersi infilato in un vicolo cieco dopo aver accettato passivamente l'imposizione ideologica e distruttiva, arrivata da Bruxelles,

vendere le proprie auto a sola batteria con un prezzo scontato al fine di evitare multe fino a 15mila sterline a veicolo (oltre 17mila euro).

Da qui la presa di coscienza di puntare su strategie che guardano al mercato e alla crescente domanda soprattutto di veicoli ibridi. Tutti temi al centro del "Dialogo strategico" del 12 settembre tra la presidente von der Leyen e i vertici delle aziende che producono veicoli e componenti, incontro sul quale aleggiavano voci per niente rassicuranti. «Un fallimento - avverte Benjamin Krieger (Clepa) - significherebbe



Fronte comune in difesa del comparto: gli obiettivi green per il 2030 e 2035 sono irraggiungibili
Primo incontro tra il ministro Urso, il nuovo ad del gruppo Filosa e il presidente Anfia Vavassori

Stellantis e governo uniti: sull'auto l'Ue cambi in fretta

Amalia Angotti / TORINO

Stellantis fa fronte comune con il governo italiano in difesa del settore auto contro le regole rigide dell'Europa. L'amministratore delegato Antonio Filosa, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso e il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori chiederanno «con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche». L'obiettivo è stato condiviso a Palazzo Piacentini, nel primo incontro con un esponente del governo italiano del nuovo amministratore delegato, nominato alla guida di Stellantis il 23 giugno al posto di Carlos Tavares. «Non c'è più tempo da perdere – afferma Urso dopo la riunione –. Bisogna passare in Europa dal dialogo strategico alle azioni strategiche da mettere in campo subito rimuovendo le folle del green deal».

Tra i temi centrali c'è quello dei veicoli commerciali. Stellantis, governo e Anfia ritengono urgente rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria. Altro tema affrontato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea.

Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato «di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità

nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti».

I temi sono al centro del Salone dell'Auto di Monaco che apre oggi i battenti. Il responsabile Europea del gruppo Jean Philippe Imparato ribadisce che gli obiettivi per il settore auto fissati dall'Unione Europea per il 2030 e il 2035 sono irraggiungibili se non si vuole correre il rischio di mettere in ginocchio i produttori continentali. Il prossimo Piano Stellantis, per questo, non avrà più come obiettivo l'elettrificazione al 100% nel 2030. «Abbiamo lanciato avvertimenti, abbiamo discusso, abbiamo costruito e avanzato proposte molto studiate con i nostri colleghi e con le autorità di Bruxelles. Penso, e pensiamo, che ora sia il momento di agire e di agire rapidamente, se possibile prima della fine dell'anno», afferma il manager che invita a lavorare per il rinnovo del parco circolante. «Oggi in Europa – sottolinea – circolano 256 milioni di automobili e di questi 150 milioni hanno più di 10 anni. Quindi, invece di puntare solo sui veicoli elettrici a batteria (Bev) nel mercato delle auto nuove, apriamo al rinnovo del parco auto». Stellantis, intanto, sta lavorando alla revisione del Piano strategico che presenterà all'inizio del 2026. «Gran parte dei contenuti del piano Dare Forward – spiega Imparato – sono ancora validi, maturi e possono essere confermati. Alcuni probabilmente cambieranno. L'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato. Con il ceo Filosa abbiamo cominciato la settimana scorsa a discuterne». —



Stellantis e governo uniti sul futuro dell'auto

«L'elettrificazione al 100% nel 2030 non è più perseguibile dalla nostra azienda»



Stellantis

Il fronte con il governo
Addio al 100% elettrico

Stellantis fa fronte comune con il governo in difesa del settore auto contro le regole rigide dell'Europa. L'ad Antonio Filosa, il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, e il presidente dell'Anfia Roberto Vavasori chiederanno «alla Commissione Ue di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche». Per l'azienda, i target Ue per il 2030 e 2035 sono irraggiungibili se non si vuole mettere in ginocchio i produttori. Il piano Stellantis, per questo, non avrà più come obiettivo l'elettrificazione al 100% nel 2030.



Stellantis, dietrofront sull'elettrico «Irraggiungibile entro il 2030»

L'Ad Filosa dal ministro Urso: urgente rivedere le normative europee, sono irrealistiche e dannose

di **Ottavia Firmani**
ROMA

Governo e Stellantis insieme contro le rigide regole europee imposte al settore automobilistico. Dai tavoli al Ministero a Roma fino al Salone dell'Auto di Monaco, il messaggio è lo stesso: «Gli obiettivi fissati dall'Europa per il settore auto per il 2030 e 2035 non sono più raggiungibili». A meno che, commenta il responsabile Europa di Stellantis, Jean-Philippe Imparato, «non si ipotizzi di andare incontro a un crollo del mercato di circa il 30% o al tracollo finanziario di tutti i produttori in Europa. Accogliamo quindi con favore la discussione strategica sull'evoluzione della normativa in Europa».

Nelle stesse ore, a Roma, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha incontrato proprio l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, e Roberto Vavassori, presidente



Adolfo Urso, ministro del Made in Italy e Antonio Filosa, Ad di Stellantis

dell'Anfia. Il tavolo, indetto per fare il punto sulle principali difficoltà del settore automotive italiano e sulle attività di Stellantis, si è chiuso con una nota congiunta, che rafforza le dichiarazioni fatte a Monaco da Imparato. «Chiederemo con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strate-

gico in azioni strategiche – scrivono i tre –. Abbiamo evidenziato la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria».

E per quanto riguarda il Dare Forward, ovvero il piano strategico progettato nel 2022 da Stellantis per trasformarsi in

«un'azienda tecnologica di mobilità sostenibile capace di creare valore», Jean-Philippe Imparato mette le mani avanti e parla di una revisione. «Gran parte dei contenuti sono ancora validi, maturi e possono essere confermati, ma alcuni – ammette – probabilmente cambieranno. L'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato».

E se da una parte il governo italiano e Stellantis fanno fronte comune in difesa del settore auto italiano, chiedendo un retrofront all'Ue, dall'altra più di 150 aziende, tra le quali produttori di veicoli elettrici e gestori di stazioni di ricarica, hanno inviato alla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, una lettera aperta per spingerla a mantenere la posizione e per evitare che «faccia marcia indietro» sul divieto di circolazione delle auto con motore a combustione interna.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AUTO DUE RUOTE MODA STILE BELLEZZA E BENESSERE GUSTO SPORT

AUTO

SEGUICI SU INSTAGRAM

SEGUICI SU FACEBOOK



Set 09

Comunicato congiunto incontro Stellantis Italia, ANFIA e Ministro Urso

Si è tenuto un incontro a Palazzo Piacentini tra il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, sen. Adolfo Urso, Antonio Filosa, Amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

Al centro del confronto, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa e un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese.

In particolare, nel corso dell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria.

Altro tema affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea.

Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO₂ di veicoli leggeri e pesanti.

L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche.

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento *

Nome *

Email *

☐ Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

INVIA COMMENTO



© 2020 Crisalide Press srl - Crisalidepress.it è una testata registrata presso il Tribunale di Milano n. 481 del 05.09.2001

[Home](#) | [Legals](#) | [Credits](#) | [Privacy & Cookie Policy](#) | [R&D: Demoweb.it](#)



Mimit 2025: Stellantis e Anfia, chiedono flessibilità all'Europa

Al centro del confronto con il Ministro Urso, la revisione delle norme sui veicoli commerciali e l'importanza delle auto di piccole dimensioni. Mimit 2025 un importante vertice si è tenuto a Palazzo Piacentini, sancendo un momento chiave nel dialogo tra il governo italiano e l'industria automobilistica. A sedere al tavolo sono stati il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, senatore Adolfo Urso Antonio Filosa, Amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). L'incontro ha avuto come temi centrali le strategie per il futuro del settore in Italia e in Europa, con un focus particolare sulle attività produttive di Stellantis nel nostro Paese. Le sfide dei veicoli commerciali e delle auto compatte Il confronto ha toccato due punti nevralgici per la filiera. In primo luogo, è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, con unanime evidenza della necessità e urgenza di rivedere le attuali normative europee. Queste regolamentazioni sono state definite irrealistiche e dannose, poiché rischiano di compromettere la competitività e la sostenibilità economica di un segmento fondamentale per il trasporto merci e la logistica. Altro tema cruciale è stata la promozione della produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato storicamente centrale per l'Italia e la cui evoluzione è ritenuta vitale per mantenere i volumi di produzione e rispondere alle esigenze dei consumatori. L'appello per la neutralità tecnologica Il cuore del messaggio lanciato dal vertice è stato l'appello per la neutralità tecnologica e una maggiore flessibilità nelle regolamentazioni sulle emissioni di CO2. Un concetto che va oltre la semplice difesa di una singola tecnologia, ma che mira a garantire che tutte le soluzioni in grado di ridurre le emissioni dai carburanti sintetici all'idrogeno, fino ai motori termici di nuova generazione siano considerate valide per raggiungere gli obiettivi climatici. L'industria italiana e Stellantis chiedono che le normative europee non favoriscano una sola via (come l'elettrico a batteria), ma lascino spazio all'innovazione su più fronti. Il dialogo continua: dall'Italia all'Europa Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare un aggiornamento dello studio sulla competitività della filiera italiana. L'obiettivo primario è quello di portare un fronte comune in Europa. Per questo motivo, nei prossimi giorni, il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri sarà intensificato. L'intento condiviso è quello di spingere la Commissione a trasformare rapidamente il dialogo strategico in azioni concrete e decisive, assicurando un futuro più sostenibile e flessibile per l'intera industria automobilistica europea. Redazione Fleettime Fonte ANFIA Condividi: Mi piace:



Imparato: "Target in termini di CO2 non sono raggiungibili"

Publicato il 9 Settembre 2025 ore 15:45

2 minuti

"I target in termini di CO2 non sono raggiungibili a meno che non si voglia fare crollare il mercato e mandare in pezzi i bilanci dei costruttori. Bisogna cambiare rotta. E va fatto subito". Parola di Jean-Philippe Imparato: il capo Europa di Stellantis ha pronunciato concetti chiari direttamente dall'IAA di Monaco. "L'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato", ha aggiunto.

Imparato e il futuro dell'auto

Intanto, Stellantis pensa ad un rinnovamento del piano industriale in questo senso, come annunciato dallo stesso Imparato: l'aggiornamento sarà presentato nel primo trimestre del prossimo anno, e dovrebbe prevedere "una visione a 5 o più probabilmente 10 anni". In contemporanea, ha avuto luogo un incontro a Roma tra il CEO di Stellantis Antonio Filosa e il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. "Con Urso e con il governo dobbiamo lavorare insieme", le parole di Filosa riportate da Repubblica.

Rivedere le norme europee

"Necessario e urgente rivedere le normative europee, irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria - hanno concordato le parti (presente anche **Anfia**) relativamente al tema dei veicoli commerciali - E poi va favorita la produzione di citycar, segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea". Urso, Filosa e Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, hanno deciso di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana.

Ripristinare la neutralità tecnologica

Interesse loro è anche intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione UE e con gli Stati membri. L'obiettivo? Ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti. "Accogliamo con favore la discussione strategica sull'evoluzione della normativa in Europa. Ora è tempo di agire rapidamente, se possibile prima della fine dell'anno", ha concluso in questo senso Imparato.

Ultimi di Auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Urso vede l'ad Filosa e Anfia; focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

condividi l'articolo



Si è tenuto un incontro a Palazzo Piacentini tra il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, Antonio Filosa, Amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, Presidente di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria)

ECONOMIA

Automobilistica). Al centro del confronto, spiega una nota Mimit, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa e un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese.



In particolare, nel corso dell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria.

Altro tema affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti. L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche.

condividi l'articolo



martedì 9 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 17:03 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»



Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5



Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

Stellantis stacca la spina. "Non sarà tutto elettrico"

Imparato: "Obiettivo al 2030 non raggiungibile". Asse **Urso-Filosa-Anfia** contro il diktat della Ue. Indietro tutta. Anche Stellantis dichiara pubblicamente la sua resa all'evidenza del flop elettrico, allineandosi agli annunci delle altre case, ultima nell'ordine Audi. «Per ovvie ragioni di mercato - le parole di Jean-Philippe Imperato (nella foto), capo europeo del gruppo, dal Salone della mobilità a Monaco di Baviera - l'elettrificazione al 100% al 2030 non è più raggiungibile. Con il ceo Antonio Filosa si è così iniziato a discutere sul Dare Forward (il piano al 2030 presentato dall'ex ceo Carlos Tavares nel marzo 2022, ndr). Sono sicuro che Filosa darà anche aggiornamenti sulla visione perché abbiamo bisogno che presenti ciò che Stellantis potrà essere da qui a 5 anni, probabilmente 10 anni». Il nuovo piano globale sarà comunque illustrato nel primo trimestre del 2026. C'è voluto del tempo, troppo, prima che il settore capisse di essersi infilato in un vicolo cieco dopo aver accettato passivamente l'imposizione ideologica e distruttiva, arrivata da Bruxelles, del tutto elettrico dal 2035. Stellantis, tra l'altro, ha minacciato lo stop della produzione di veicoli nel Regno Unito a causa dell'obiettivo «insostenibile» di zero emissioni del Paese, che prevede una produzione di vetture elettriche del 22% quest'anno, per toccare l'80% entro il 2030. Target del genere, secondo il gruppo, costringerebbero a vendere le proprie auto a sola batteria con un prezzo scontato al fine di evitare multe fino a 15mila sterline a veicolo (oltre 17mila euro). Da qui la presa di coscienza di puntare su strategie che guardano al mercato e alla crescente domanda soprattutto di veicoli ibridi. Tutti temi al centro del Dialogo strategico del 12 settembre tra la presidente von der Leyen e i vertici delle aziende che producono veicoli e componenti, incontro sul quale aleggiavano voci per niente rassicuranti. «Un fallimento - avverte Benjamin Krieger (Clepa) - significherebbe pagare il prezzo in termini di perdita di posti e di autonomia industriale». Insomma, Bruxelles deve cambiare rotta rispetto all'impostazione di una transizione green sempre più una carneficina per il sistema automotive. Ieri, intanto, come anticipato dal Giornale, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha incontrato il ceo di Stellantis, Filosa, e Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (filiera italiana). «Il sistema Italia si muove insieme», la sintesi della nota, la prima congiunta tra ministero, azienda e filiera. E in vista del 12 settembre, è stata rimarcata la richiesta «con forza alla Commissione Ue di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche: le attuali normative sono irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria». Il punto sull'Italia e sugli impianti di Stellantis praticamente inattivi. Si è parlato di favorire la produzione di auto di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Spiacenti, devi abilitare javascript per poter procedere.





Urso vede l'ad Filosa e Anfia; focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

condividi l'articolo



Si è tenuto un incontro a Palazzo Piacentini tra il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, Antonio Filosa, Amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, Presidente di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria)

ECONOMIA

Automobilistica). Al centro del confronto, spiega una nota Mimit, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa e un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese.



In particolare, nel corso dell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria.

Altro tema affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti. L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche.

condividi l'articolo



martedì 9 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 17:03 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Il Messaggero

ACCEDI - REGISTRATI LE TUE NOTIZIE

ITALIA ECONOMIA SPETTACOLI E CULTURA GOSSIP SPORT TECNOLOGIA LE ALTRE SEZIONI ▼

Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE

ALTRE SEZIONI ▼

VIDEO FOTO

ECONOMIA

SICUREZZA

ECOLOGIA

EVENTI

NORMATIVE

INTERVISTE

STORICHE

SHARING

PNEUMATICI

COMMERCIALI

NAUTICA



Urso vede l'ad Filosa e Anfia; focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

condividi l'articolo



Si è tenuto un incontro a Palazzo Piacentini tra il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, Antonio Filosa, Amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, Presidente di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria

ECONOMIA

Automobilistica). Al centro del confronto, spiega una nota Mimit, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa e un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese.



In particolare, nel corso dell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria.

Altro tema affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti. L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche.

condividi l'articolo



martedì 9 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 17:03 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»



Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5



Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 24 **Economia** Industria

...

In Evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI
VIDEO

24

Ferrante: assessora
Comune di Napoli:
"L'alfabetizzazione
finanziaria e' uno...

24

Fucito, Consulta
Femminile
Campania: "C'e'
dislivello che si...

24

Economia, progetto
Amazon-ActionAid a
sostegno
alfabetizzazione...Servizio | **Automotive**

Stellantis, i sindacati chiedono un incontro urgente con l'ad Filosa

La metà degli addetti negli stabilimenti auto, compreso Termoli (motori) sono coinvolti da contratti di solidarietà - Ieri l'incontro del ceo con Governo e **Anfia**

9 settembre 2025



▲ (Adobe Stock)



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 2' di lettura | English Version ⓘ



Pubblicità



Chiedono un incontro urgente con il nuovo amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, «per un confronto sul rilancio di produzione, occupazione, ricerca e sviluppo negli impianti italiani del gruppo». I sindacati metalmeccanici bussano alla porta del nuovo numero uno, arrivato alla guida del Gruppo da nemmeno un trimestre, alle prese con quello che appare un round decisivo con Bruxelles sulla possibile revisione del Regolamento sulle emissioni di CO₂, nel tavolo del 12 settembre, e con le non poche incognite del nuovo piano industriale che sarà presentato entro il primo trimestre del 2026.

La situazione dei volumi produttivi in Italia riporta indietro agli anni Cinquanta, con in prospettiva una produzione di autovetture a quota 250mila per il 2025, peggio delle ... prodotte l'anno scorso, anno già assai complicato. Secondo la stima della Fim-Cisl, un lavoratore su due in capo agli stabilimenti di assemblaggio di autovetture - e considerando anche il polo di termoli, sono coinvolti da contratti di solidarietà. Al momento non hanno all'attivo ammortizzatori sociali gli Enti Centrali e la fabbrica di motori diesel di Pratola Serra.

Pubblicità
Loading...

24

«Le lavoratrici e i lavoratori del gruppo e della componentistica stanno pagando il prezzo del fallimento del piano Tavares e questo non è sopportabile. Unitariamente abbiamo inviato una richiesta di incontro urgente al ceo di Stellantis Filosa. La situazione di Stellantis nel nostro Paese è in continuo peggioramento. Crollano le produzioni, aumenta l'utilizzo degli ammortizzatori sociali, cala l'occupazione ma soprattutto non ci sono prospettive per la ricerca, lo sviluppo e la produzione» sottolineano in una nota congiunta Michele De Palma, segretario generale Fiom-Cgil e Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità.

Per Ferdinando Uliano, segretario generale Fim-Cisl «la situazione degli stabilimenti italiani si sta rivelando ulteriormente negativa in questo 2025, con il ricorso massiccio alla cassa integrazione che interessa la totalità dei siti produttivi e coinvolge mediamente il 50% dei lavoratori. Alla luce di questi dati è sempre più impellente una revisione del piano industriale degli stabilimenti italiani alla luce del peggioramento significativo dei volumi produttivi».

Hub digitale 160

Tutte le iniziative dedicate ai 160 anni del Sole 24 Ore

Scopri di più →

24

ABBONAMENTO 2

mesi di prova a 1,00

€

Scopri di più →

24

«Vogliamo poterci confrontare prima che sia varato il nuovo piano industriale, per esporre il punto di vista dei lavoratori italiani oggi fortemente colpiti dalla cassa integrazione e soprattutto per immaginare la strada di un possibile rilancio» spiegano poi il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, e il segretario nazionale Uilm del settore auto, Gianluca Ficco.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [Stellantis](#) [UILM](#) [Federazione Internazionale Metalmeccanici](#) [CISL](#)

[FIOM](#)

Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi**24ORE**
EVENTI

Tutti gli eventi →

Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

Iscriviti

I video più visti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

FTSE MIB ▲ 0,28%

SPREAD ▼ 85,65

DOW JONES ▲ 0,25%

DAX ▲ 0,89%

MF Polizze Vita

Impara la finanza **NEW**



Scopri MFGPT

MILANO
FINANZA

OFFERTE



Sfoglia il giornale



HOME NOTIZIE MERCATI PATRIMONI MF FASHION GENTLEMAN CLASS CNBC CLASS TVMODA EVENTI SHOP NEWSLETTER

Italia Mondo Finanza Economia Tecnologia Salute Politica MF Visual Orsi & Tori MF Newswires Dossier WSJ Barron's

News / Dal quotidiano / Stellantis, l'obiettivo full electric non è raggiungibile

DAL QUOTIDIANO

Leggi dopo



L'ad Filosa fa pace con il governo italiano. Intanto a Monaco
Imparato ritratta sul piano strategico: va modificato

Stellantis, l'obiettivo full electric non è raggiungibile

di Anna Di Rocco

MF - Numero 176 pag. 4 del 09/09/2025

up^{tv}

Ultim'ora news 8 settembre ore 20

Ti potrebbero interessare



L'ECO DELLA STAMPA[®]
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Anche per Stellantis è arrivato settembre. Il mese si è aperto su due fronti: al Salone dell'Auto di Monaco, dove il responsabile europeo Jean-Philippe Imparato ha messo in discussione la corsa al 100% elettrico entro il 2030, e a Roma, dove l'amministratore delegato Antonio Filosa ha incontrato al ministero delle Imprese e del Made in Italy il titolare Adolfo Urso insieme al presidente di Anfia, Roberto Vavassori, per fare il punto sul futuro della filiera. Il vertice romano, durato circa un'ora e mezza, è stata l'occasione per manifestare la sintonia tra gli obiettivi del gruppo e quelli del governo italiano sul futuro dell'automotive in Italia e in Europa. «L'incontro è stato cordiale, dobbiamo lavorare insieme», ha dichiarato Filosa, nel suo primo doorstep con i giornalisti, lasciando il dicastero. Secondo quanto dichiarato in un comunicato congiunto (il primo tra impresa, ministero e associazione della filiera) al vertice è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali e quello delle auto di piccole dimensioni, la cui produzione andrebbe sostenuta anche attraverso un'evoluzione della normativa europea. Le domande e le richieste per il nuovo amministratore delegato sono state tante. D'altronde Filosa - che è alla guida di Stellantis da meno di un trimestre - ha il compito di rimettere in sesto il gruppo, a due anni dalla presentazione di Dare Forward 2030: il piano strategico firmato dall'ex ad Carlos Tavares che ambiva a guidare l'azienda nella nuova era della mobilità. E che ora è tutto da rivedere. A confermare il prossimo intervento sul progetto industriale è stato proprio Imparato parlando, sempre ieri mattina, a Monaco. «Gran parte dei contenuti del piano Dare Forward sono ancora validi, maturi e possono essere confermati. Alcuni probabilmente cambieranno». E, in particolare, Imparato ha messo nero su bianco che «l'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato». Il lavoro è dunque iniziato e il numero uno di Stellantis Italia è già stato pienamente coinvolto. «Con l'ad Filosa abbiamo cominciato a discutere del Dare Forward la settimana scorsa», ha detto il responsabile europeo della casa automobilistica. «Sono sicuro che Filosa fornirà anche aggiornamenti sulla visione perché abbiamo bisogno che ci presenti quel che Stellantis potrà essere da qui a 5 anni, probabilmente 10 anni». In questa prospettiva, Roma si conferma un passaggio chiave: il governo punta a garantire produzione e occupazione, e il gruppo prepara il riassetto. Mentre lasciava via Veneto, questo giornale ha chiesto a Filosa se intendeva andare in Parlamento a riferire sulla strategia italiana di Stellantis: l'ad non ha risposto, ma ha dato disponibilità al deputato della Lega, Alberto Gusmeroli, a intervenire in audizione alla Camera dopo la revisione del piano. (riproduzione riservata)

Condividi

 SCARICA PDF

Italia verso una promozione del rating? Le 18 azioni di Piazza Affari pronte a volare e i bond da non perdere

Mediobanca, Mps prenota il 36,6% e supera la soglia minima dell'opas: ecco chi ha consegnato le azioni o sta per farlo

Mediobanca, dove andranno banchieri e masse se Nagel lascia con l'arrivo di Mps

L'Oscar dei dividendi: ecco come Farinetti si è arricchito nonostante i flop di Fico e Eataly

Azioni europee, spazio per una rotazione: i settori su cui puntare e da evitare. L'analisi di Barclays

LE NOTIZIE PIÙ LETTE DI
GENTLEMAN

IL MATTINO

ACCEDI - REGISTRATI LE TUE NOTIZIE

PRIMO PIANO ECONOMIA CULTURA SPETTACOLI SOCIETÀ SPORT TECNOLOGIA LE ALTRE SEZIONI ▼

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE

ALTRE SEZIONI ▼

VIDEO FOTO

ECONOMIA

SICUREZZA

ECOLOGIA

EVENTI

NORMATIVE

INTERVISTE

STORICHE

SHARING

PNEUMATICI

COMMERCIALI

NAUTICA

Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5

condividi l'articolo



In Veneto slitta al primo ottobre 2026 il temuto blocco della circolazione dei veicoli commerciali e delle autovetture ad alimentazione diesel di categoria Euro 5, come inizialmente previsto dalle normative in vigore. Lo prevede una delibera della Giunta regionale del Veneto, approvata su proposta dell'Assessore all'Ambiente Giampaolo Bottacin, in recepimento di quanto disposto dalla legge nazionale nr. 105 del 18 luglio 2025. La limitazione era prevista nei Comuni e negli agglomerati con popolazione superiore ai centomila abitanti. «Visto il trascurabile impatto degli euro 5 diesel nel complesso delle emissioni in atmosfera - fa notare Bottacin - le Regioni hanno interloquuto con il Ministro Pichetto Fratin per evitare il blocco di queste auto che, tra l'altro, sono piuttosto recenti. A seguito di questa interlocuzione costruttiva, il Ministro, che ringrazio, ha predisposto la modifica normativa statale che bloccava dal primo ottobre 2025 tali veicoli. Ho quindi proposto alla giunta una delibera che evita il blocco, anche per andare incontro a quei cittadini che non hanno la possibilità di cambiare l'auto».

condividi l'articolo



martedì 9 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 17:04 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



LA PROPOSTA

Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»



L'INCONTRO

Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»



Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5



Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Aprilia Rsv4 X-Gp, dalla pista un concentrato di tecnologia per pochi appassionati. Solo 30 esemplari per i 10 anni della P-GP



Rally d'Italia, ora Roma ha tutte le carte in regola per fare lo sgambetto alla Sardegna. In dirittura la decisione dell'Ac



F1, l'epopea della Benetton in un docufilm: Alessandro: «Avevamo coraggio e voglia di cambiare»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Royal Enfield Guerrilla 450, la piccola roadster che va bene per tutti: dai neopatentati ai motociclisti più esperti.



Bmw Vision CE rilancia lo scooter con la "gabbia". Il concept sarà svelato all'IAA di Monaco



Frena la corsa del mercato due ruote: ad agosto -9,2% a 16.202 unità, nei primi 8 mesi -3,79%



Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»

condividi l'articolo



«Perché non immaginare un fondo sorretto da euro bond per sostenere la rigenerazione del parco circolante in Europa oggi?». È la proposta della segretaria del Pd Elly Schlein al Forum Teha a Cernobbio. «Lo facciamo sostenendo la produzione di auto europee, questa deve essere la strada - ha aggiunto -, un fondo europeo che sostenga l'industria europea».

condividi l'articolo



martedì 9 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 17:05 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



LA DECISIONE

Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5



L'INCONTRO

Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»



Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5



Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Aprilia Rsv4 X-Gp, dalla pista un concentrato di tecnologia per pochi appassionati. Solo 30 esemplari per i 10 anni della Rsv4



Rally d'Italia, ora Roma ha tutte le carte in regola per fare lo sgambetto alla Sardegna. In dirittura la decisione dell'Ac



F1, l'epopea della Benetton in un docufilm: Alessandro: «Avevamo coraggio e voglia di cambiare»

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Royal Enfield Guerrilla 450, la piccola roadster che va bene per tutti: dai neopatentati ai motociclisti più esperti.



Bmw Vision CE rilancia lo scooter con la "gabbia". Il concept sarà svelato all'IAA di Monaco



Frena la corsa del mercato due ruote: ad agosto -9,2% a 16.202 unità, nei primi 8 mesi -3,79%

IL MATTINO

ACCEDI - REGISTRATI LE TUE NOTIZIE

PRIMO PIANO ECONOMIA CULTURA SPETTACOLI SOCIETÀ SPORT TECNOLOGIA LE ALTRE SEZIONI ▼

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE

ALTRE SEZIONI ▼

VIDEO FOTO

ECONOMIA

SICUREZZA

ECOLOGIA

EVENTI

NORMATIVE

INTERVISTE

STORICHE

SHARING

PNEUMATICI

COMMERCIALI

NAUTICA



Urso vede l'ad Filosa e **Anfia**; focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

condividi l'articolo



Si è tenuto un incontro a Palazzo Piacentini tra il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, Antonio Filosa, Amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, Presidente di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria)

ECONOMIA

Automobilistica). Al centro del confronto, spiega una nota Mimit, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa e un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese.



In particolare, nel corso dell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria.

Altro tema affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti. L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche.

condividi l'articolo



martedì 9 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 17:03 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Schlein: «Serve fondo Ue sorretto da euro bond per sostenere automotive e rigenerare parco circolante»



Diesel, anche in Veneto slitta all'1 ottobre 2026 il blocco circolazione degli Euro 5



Urso vede l'ad Filosa e Anfia, focus veicoli commerciali e segmento piccole. Aggiornamento anche su attività Stellantis in Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

NM VEICOLI INDUSTRIALI

News Articoli Rivista

Cerca...

News | 09 September 2025 | Autore: Redazione

ANFIA al MIMIT: verso norme più flessibili, anche per i veicoli industriali



Durante l'incontro con il Ministro Urso, si è discusso di neutralità tecnologica e flessibilità nelle regolamentazioni CO₂ per veicoli leggeri e pesanti, cruciali per competitività e innovazione.

In un incontro al Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), svoltosi l'8 settembre 2025 a Roma alla presenza del **Ministro Adolfo Urso**, dell'**amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa**, e di **Roberto Vavassori, presidente Anfia**, sono state affrontate le principali sfide per il futuro dell'industria automobilistica.



Il confronto ha avuto come fulcro alcuni **temi strategici per l'industria in Italia e in Europa**, insieme a un **aggiornamento sulle attività di Stellantis** nel nostro Paese, evidenziando l'importanza di **favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni**, segmento considerato centrale per il nostro mercato.

L'incontro ha offerto anche l'occasione di approfondire **questioni cruciali relative ai veicoli commerciali e industriali**, evidenziando la **necessità di rivedere le attuali normative europee**, definite "irrealistiche e potenzialmente dannose" per il futuro del settore.

Le parti hanno concordato di ritrovarsi a breve per **esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività** e le **prospettive della filiera italiana** e per **intensificare il dialogo con la Commissione Europea** e gli Stati membri, con l'obiettivo di ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere maggiore flessibilità nelle regolamentazioni CO₂ di veicoli leggeri e pesanti. L'obiettivo condiviso è trasformare subito il dialogo strategico in azioni concrete.

Neutralità tecnologica e flessibilità

Un punto chiave sottolineato da **Anfia** è il **ripristino della neutralità tecnologica**: le regolamentazioni non devono favorire soluzioni specifiche, ma consentire alle aziende di adottare la tecnologia più adatta alle proprie esigenze operative. Parallelamente, è fondamentale introdurre **flessibilità nelle regolamentazioni CO₂ per veicoli leggeri e pesanti**, così da adattarle alle diverse realtà produttive e stimolare l'innovazione senza compromettere la competitività.

Nella foto di apertura: un momento dell'incontro al MIMIT tra il Ministro Adolfo Urso (al centro), Roberto Vavassori, presidente **Anfia** (a sinistra) e l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa (a destra).

Photogallery



Tags:

Leggi anche

NEWS | 05/09/2025

Camion e bus a zero emissioni: ACEA chiede politiche urgenti per rispettare gli obiettivi al 2030

ARTICOLI | 05/09/2025

SUSTAINera, la sostenibilità secondo Stellantis

NEWS | 31/07/2025

Iveco passa a Tata Motors: nasce un nuovo player globale nei veicoli industriali

Notizie in primo piano

TN Service estende il suo raggio d'azione: operativa la nuova officina di Villanova d'Asti

Per la terza volta, Casertano Ricambi è "Campione della crescita"

VBD: strategie e progetti (in ambito service) di un dealer proiettato al futuro

L'evoluzione del service nel Gruppo Amati

Experica apre la filiale di Alessandria. 11 sedi per un servizio da campioni



Home > Mobilità > Incontro tra MIMIT, Stellantis e Anfia

Incontro tra MIMIT, Stellantis e Anfia

Al centro del confronto, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa.

Di **Redazione** - 9 Settembre 2025

0



Si è tenuto a Roma, presso Palazzo Piacentini, sede del MIMIT, l'importante incontro tra il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, sen. Adolfo Urso, Antonio Filosa, Amministratore delegato di **Stellantis**, e Roberto Vavassori, Presidente di **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

Al centro del confronto, i temi strategici per il futuro dell'industria automobilistica in Italia e in Europa e un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese.

In particolare, nel corso dell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria.

Altro tema affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea.

Il Ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti.

L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche.

adv



anfia MIMIT Stellantis

Articolo precedente

Volvo Trucks, superato il milione di camion connessi nel mondo

POPOLARI OGGI



Il brand Carrefour nelle mani di un imprenditore dei trasporti

28 Luglio 2025

ULTIMISSIME NOTIZIE



Volvo Trucks, superato il milione di camion connessi nel mondo

9 Settembre 2025

CATEGORIE

Mobilità	929
Truck	791
Aziende	679

Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

5 settembre 2025

AUTOMOTIVE, EXPORT
COMPONENTISTICA IN CALO NEL 2024

Alla luce dei dati dello scorso anno, **Anfia** esprime preoccupazione per il 2025 a causa dei dazi Usa

di Federico Fusca

5 settembre 2025

IN AUMENTO L'EXPORT SIDERURGICO
STATUNITENSE A LUGLIO

Crescono le spedizioni di fogli e nastri resistenti a corrosione, calano quelle di nastri a caldo e a freddo

di Federico Fusca

2 settembre 2025

PRODOTTI IN ACCIAIO: L'ITALIA CORRE
PIU' DELL'EUROPA

Le importazioni dai Paesi extra Ue in crescita di oltre il 20% nel primo semestre

di Stefano Ferrari

1 settembre 2025

PRODOTTI IN ACCIAIO: AUMENTA
L'IMPORT

Cina protagonista dell'export in Europa

di Stefano Ferrari

Home / News / Coface: «L'economia italiana fatica a decollare»

Coface: «L'economia italiana fatica a decollare»

Pietro Vargiu (Coface Italia): «I dati mostrano come persistano fragilita che limitano il potenziale di crescita»

9 settembre 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, 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.

9 settembre 2025

COFACE: «L'ECONOMIA ITALIANA FATICA A DECOLLARE»

Pietro Vargiu (Coface Italia): «I dati mostrano come persistano fragilità che limitano il potenziale di crescita»

di Redazione siderweb

[Altre News](#)[Sideralba](#)**MERCATI**

8 settembre 2025

COILS EUROPEI: DOMANDA ANCORA BLOCCATA

Prezzi sostenuti per lo più da dazi, quote e avvicinarsi del Cbam

5 settembre 2025

ROTTAME: EQUILIBRIO SU VOLUMI BASSI

Prezzi per lo più stabili dopo la pausa estiva

3 settembre 2025

TONDO: ACQUISTI LIMITATI ALLO STRETTO NECESSARIO

La prudenza dei compratori e le previsioni sul rottame rallentano le aspettative di rialzo dei prezzi

[Altre analisi](#)**SPECIALI**

pubblicazioni siderweb

31 luglio 2025

Report banda stagnata - luglio 2025

Aggiornamento luglio 2025

[Altri Speciali](#)

5 settembre 2025

AUTOMOTIVE, EXPORT COMPONENTISTICA IN CALO NEL 2024

Alla luce dei dati dello scorso anno, [Anfia](#) esprime preoccupazione per il 2025 a causa dei dazi Usa

di Federico Fusca



5 settembre 2025

IN AUMENTO L'EXPORT SIDERURGICO STATUNITENSE A LUGLIO

Crescono le spedizioni di fogli e nastri resistenti a corrosione, calano quelle di nastri a caldo e a freddo

di Federico Fusca



2 settembre 2025

PRODOTTI IN ACCIAIO: L'ITALIA CORRE PIU' DELL'EUROPA

Le importazioni dai Paesi extra Ue in crescita di oltre il 20% nel primo semestre

di Stefano Ferrari



1 settembre 2025

STAFFETTA QUOTIDIANA
DAL 1933 - IL GIORNALE DELL'ENERGIA

STAFFETTA

Username password

ACCEDI

[Non riesco ad accedere](#)[Ricerca](#)[Abbonamenti](#)[Contatti](#)PRIMA
PAGINA

Società

Politiche
dell'EnergiaLegge e Atti
AmministrativiAttività
ParlamentareMercati
e
PrezziDistribuzione
e Consumi

Petrolio

Energia
ElettricaGas
Naturale
GPL - GNL

Nucleare

Altre
Fonti
EfficienzaAmbiente
Sicurezza

Trova parola

×

[COMMENTI - EDITORIALI](#)[« Politica energetica nazionale](#)

martedì 9 settembre 2025

[LE NOTIZIE GIORNO PER GIORNO](#)

Auto, Stellantis e Anfia al Mimit

L'ad Filosa incontra il ministro Urso: "urgente ridefinire norme UE irrealistiche e dannose"

Si è tenuto ieri a Palazzo Piacentini, sede del Mimit, un incontro tra il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, Antonio Filosa, amministratore delegato di Stellantis, e Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), l'associazione della filiera dell'industria automobilistica. Al centro del confronto, scrive [Anfia](#), i temi strategici per ...

© Riproduzione riservata

Soltanto gli **utenti abbonati alla Staffetta Quotidiana**
possono leggere interamente gli articoli.

[Richiedi un abbonamento di prova](#)[Torna su](#)

NOTIZIE NELLA STESSA SEZIONE

Precedenti

- 08/09 [Idroelettrico, Enel-Teha: quarta via o project financing](#)
- 08/09 [Edison-Teha: Italia in ritardo su transizione, serve approccio bilanciato](#)
- 04/09 [Testo Unico Iva, il 10 settembre in Conferenza Unificata](#)
- 03/09 [Niente energia domani in Consiglio dei ministri](#)
- 03/09 [Governo stretto tra Eni/Enel e Confindustria](#)



La Rivista Digitale

(lunedì 8 settembre)

WATTS+UP la nuova newsletter
di Staffetta Quotidiana
Energia e politica in dieci righe

Email

☐ Accomento al trattamento dei dati. Leggi la [Privacy Policy](#)

Iscriviti



NOTIZIE FLASH - MARTEDÌ 2 SETTEMBRE

[STAFFETTA PREZZI](#)

RUBRICHE

[Prezzi Rete Carburanti](#)[Margini Compagnie](#)[Listini C.C.I.A.A.](#)[Prezzi Italia](#)[Borsa Elettrica](#)[Mercato Tutelato](#)[Indice Selectra - SQ](#)

Normative UE: Stellantis, ANFIA e il ministro Urso vogliono mettere pressione alla Commissione

Chiaro il messaggio: gli obiettivi fissati dalla Commissione per auto e van (progressivo aumento delle vendite a zero emissioni fino allo stop alla vendita dei veicoli con motore termico nel 2035) sono irrealistici e rappresentano una sciagura per il settore e la filiera produttiva. Aperto il dialogo con la Commissione UE.

09/09/2025 di Redazione



Si è svolto a Roma nella giornata di ieri, 8 settembre, un incontro a Roma tra il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, il CEO di Stellantis, Antonio Filosa, e il

In primo piano

Solutrans 2025, Guillaume Schaeffer: "Sarà un'edizione da record". Le anticipazioni sui temi principali

07/24/2025

Eventi, Interviste

Camion elettrici, Scania ne porta sei nel suo roadshow europeo. In Italia a inizio settembre

08/28/2025

Eventi

Monte Bianco, Uggè (presidente FAI): la chiusura mette in seria difficoltà l'economia nazionale

09/01/2025

Succede Oggi

presidente di **ANFIA**, Roberto Vavassori. Sul tavolo, come si dice in casi come questo, il percorso di decarbonizzazione delineato dall'Europa nel settore automotive, con le parti a concordare su un punto focale, peraltro ribadito proprio nella giornata di ieri da un altro dirigente di Stellantis, Jean-Philippe Imparato: gli obiettivi fissati dalla Commissione per auto e van (progressivo aumento delle vendite a zero emissioni fino allo stop alla vendita dei veicoli con motore termico nel 2035) sono irrealistici e rappresentano una sciagura per il settore e la filiera produttiva.

Stellantis, **ANFIA** e il MIMIT mettono in discussione le normative attuali

Significativo, poi, che nel corso dell'incontro di Roma si sia parlato, come recita il comunicato ufficiale di **ANFIA**, in modo particolare dei veicoli commerciali. Lo stabilimento di Atessa, in Abruzzo, è infatti il fulcro della produzione dei veicoli commerciali del gruppo Stellantis, sebbene non sia l'unico a livello europeo. Da quel sito dipende l'economia di un territorio importante in Italia, considerando un indotto non indifferente.

La parola d'ordine, per Stellantis, **ANFIA** e il MIMIT, è far tornare di moda in Europa il concetto di neutralità tecnologica, finora sempre bandito dalla Commissione prima e dagli altri organi di riferimento poi. L'obiettivo, si legge sempre nel comunicato, "è trasformare subito il dialogo strategico (avviato all'inizio di quest'anno dalla presidente von der Leyen e dal commissario Tzitzikostas, ndr) in azioni strategiche".

L'industria, insomma, inizia a far sentire con forza la propria voce. Vedremo se a Bruxelles avranno orecchie per intendere oppure se continueranno per la loro strada, tracciata ormai da qualche anno.

Adolfo Urso

ANFIA

Commissione europea

MIMIT

Stellantis

Articoli correlati

Incentivi, Ford anticipa la rottamazione statale e offre fino a 20.000 euro sui furgoni elettrici

🕒 09/04/2025 🚚 Light Truck

Stellantis smette di sviluppare i furgoni a idrogeno. "Non ci sono prospettive a medio termine"

🕒 07/16/2025 🚚 Light Truck

Stellantis, viaggio ad Atessa nella fabbrica simbolo per gli LCV, tra incertezze e

Ue, Anfia: Bene Vdl su riaffermare sovranità tecnologica, ora misure concrete

10 Settembre 2025

“Accogliamo con favore le parole che la Presidente Von der Leyen ha pronunciato oggi sul settore automotive nel suo discorso sullo stato dell’Unione, in particolare nei punti in cui ha sottolineato la necessità di riaffermare la sovranità tecnologica europea e di rivedere in chiave tecnologicamente neutrale i target del 2030 e 2035”. E’ quanto si legge in una nota dell’Anfia. Che prosegue: “Venerdì prossimo, in occasione del Dialogo Strategico, è necessario però che le parole si tramutino in misure concrete: revisione del metodo di calcolo delle emissioni e i target per auto e veicoli commerciali leggeri; flessibilità sulle sanzioni e anticipo della revisione della regolamentazione per i veicoli pesanti; tutela e sostegno al ‘made in Europe’ di veicoli e componenti con l’adozione di una misura di ‘Local content’ non solo per le batterie. Condivisa la proposta di creazione di una nuova categoria di auto, più piccola e accessibile per le famiglie europee, fermo restando che questo non basta a risolvere gli evidenti problemi della transizione e della competitività globale della filiera automotive”. (Segue)

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche

Ue, Procaccini (Fdi): Attenzione a neutralità tecnologica e più reciprocità con Paesi extra Ue

16 Gennaio 2025

Mobilità, Assosharing: “Bene

Ue, Anfia: Bene Vdl su riaffermare sovranità tecnologica, ora misure concrete-2-

10 Settembre 2025

“Servono immediate azioni di tutela e stimolo delle produzioni europee che hanno uno svantaggio di costo tra il 15 e il 35% (dovuti soprattutto ai costi energetici e del lavoro) e di sostegno alla creazione delle condizioni abilitanti alla diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni che, partendo dalle risposte che il mercato privato ed aziendale ha dato fino ad oggi, ridisegnino le traiettorie di transizione rendendole ambiziose ma raggiungibili, anche grazie alle più efficienti ed innovative tecnologie europee. Per un efficace coordinamento si auspica che il dialogo strategico diventi più frequente, costante e costruttivo”, si conclude la nota di [Anfia](#).

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche

Ue, Procaccini (Fdi): Attenzione a neutralità tecnologica e più reciprocità con Paesi extra Ue

16 Gennaio 2025

Mobilità, Assosharing: “Bene



Mercoledì 10 Settembre 2025, ore 19.57



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](#) priorità per la filiera al Dialogo Strategico

ANFIA: priorità per la filiera al Dialogo Strategico

Economia 10 settembre 2025 - 17.21



(Teleborsa) - In vista dell'incontro del **Dialogo Strategico UE** in programma il **prossimo 12 settembre**, **ANFIA** accoglie con favore le parole pronunciate oggi dalla **Presidente Von der Leyen** nel suo discorso sullo Stato dell'Unione, in particolare quando ha sottolineato l'urgenza di riaffermare la sovranità tecnologica europea e di rivedere in chiave tecnologicamente neutrale i target fissati per il 2030 e il 2035.

Tali dichiarazioni rappresentano un segnale positivo, ma ora è fondamentale che si traducano in misure concrete. Tra le priorità che **ANFIA** sottoporà al **Dialogo Strategico** figurano: la revisione del metodo di calcolo delle emissioni e dei target per auto e veicoli commerciali leggeri; una maggiore flessibilità nell'applicazione delle sanzioni e l'anticipo della revisione della regolamentazione sui veicoli pesanti; la tutela del made in Europe lungo tutta la catena del valore, con l'introduzione di una misura di Local content non limitata alle batterie, ma estesa a veicoli e componenti. **ANFIA**, inoltre, condivide la proposta di istituire una nuova categoria di auto, più piccola e accessibile alle famiglie europee. Tuttavia, **questa misura da sola non è sufficiente** a risolvere le criticità della transizione e della competitività globale della filiera.

È necessario intervenire subito con azioni di tutela e stimolo delle produzioni europee, che oggi soffrono uno svantaggio di costo tra il 15% e il 35%, principalmente dovuto ai costi energetici e del lavoro - prosegue la nota **ANFIA** -. Occorre inoltre sostenere la creazione delle condizioni abilitanti per la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, tracciando traiettorie di transizione ambiziose ma realistiche, fondate sulle tecnologie europee più efficienti e innovative.

Infine, **ANFIA** auspica che il **Dialogo Strategico** diventi un appuntamento più frequente, costante e costruttivo, capace di garantire un coordinamento efficace a sostegno della competitività industriale e della sostenibilità del settore automotive europeo.

Condividi



Altre notizie



- ▶ **Manovra, Lega:** "Priorità pace fiscale definitiva e estensione Flat Tax al 15%,"
- ▶ **Automotive, Anfia:** produzione in Italia giù del 15,2% nei primi sette mesi del 2025
- ▶ **Sicurezza energetica,** il ministro Pichetto
- ▶ **Fratini incontra l'Ambasciatore degli Stati Uniti** Fertitta
- ▶ **Unicredit stanza 8 milioni** per il nuovo hub Ladisa a Colomo
- ▶ **Di Maio incontra i vertici di Antica Tenuta** Palombo
- ▶ **Auto Italia, ANFIA:** a luglio immatricolate 119.000 vetture

Guide



Sistemi di pagamento: quanti sono, quali sono e come funzionano

Carte, wallet digitali, bonifici, POS, BNPL, buoni pasto, pagamenti da smartphone e in-car: i sistemi di pagamento oggi sono numerosi e sempre più integrati nella vita quotidiana.

[leggi tutto](#)



Mercoledì 10 Settembre 2025, ore 21.27



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](#) / Automotive, **Anfia** produzione in Italia giù del 15,2% nei primi sette mesi del 2025

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

Economia 10 settembre 2025 - 19.33



(Teleborsa) - Secondo i dati ISTAT, a luglio 2025 la **produzione dell'industria automotive italiana** registra un calo del 3% rispetto a luglio 2024, mentre nei primi sette mesi dell'anno la flessione raggiunge il 15,2%. Analizzando i singoli comparti, la **fabbricazione di autoveicoli** (Ateco 29.1) segna un -1,1% nel mese e un -20,4% nel cumulato. Più marcato il calo della **fabbricazione di carrozzerie** (-7,2% a luglio), che tuttavia cresce del 2,2% nei primi sette mesi. La **produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori** arretra del 2,6% a luglio e del 10,1% nel periodo gennaio-luglio.

I dati **ANFIA** mostrano una **produzione domestica** di circa **24mila autovetture a giugno**, stabile rispetto al 2024, ma il totale del semestre scende a 270.652 unità (-25,9% annuo).

Il contesto generale dell'industria italiana appare più resiliente: a luglio la **produzione industriale** complessiva cresce dello 0,9% su base annua, pur chiudendo i primi sette mesi a -0,9%. Anche il fatturato industriale, a giugno, mostra un lieve rialzo (+0,3%), con una dinamica positiva sul mercato interno ma negativa sui mercati esteri.

Sul **fronte commerciale**, a gennaio-maggio l'**export di autoveicoli** vale 7,16 miliardi di euro, a fronte di importazioni per 15,71 miliardi. Germania, Stati Uniti e Francia sono i principali sbocchi. Meglio la componentistica, che genera esportazioni per 10,45 miliardi e un saldo positivo di 2,98 miliardi.

Nonostante ciò, il **fatturato automotive** cala dell'1,9% a giugno e del 12,3% nel semestre, penalizzato soprattutto dalla domanda interna.

Condividi



...

Argomenti trattati



Stati Uniti (118) · Germania (62) · Francia (83)

Altre notizie



- Inail, in leggero calo gli infortuni sul posto di lavoro
- ANFIA**: priorità per la filiera al Dialogo Strategico
- Germania, produzione industriale luglio +1,3% m/m e +1,5% a/a
- Mercato auto europeo fermo nei primi 7 mesi 2025
- USA, prezzi alla produzione rallentano ad agosto a -0,1% m/m e +2,6% a/a
- Auto, **Anfia** rivedere strategia decarbonizzazione

Guide



Sistemi di pagamento: quanti sono, quali sono e come funzionano

Carte, wallet digitali, bonifici, POS, BNPL, buoni pasto, pagamenti da smartphone e in-car: i sistemi di pagamento oggi sono numerosi e sempre più integrati nella vita quotidiana.

[leggi tutto](#)

► TRANSIZIONE IMPOSSIBILE

L'INTERVISTA **ROBERTO VAVASSORI**

«Ultima chiamata all'Ue sull'auto Siamo pronti a scendere in piazza»

Il presidente dell'Anfia (fornitori): «Dal vertice di venerdì ci aspettiamo risposte sui tempi del Green deal da allungare e difesa del made in Europe. Byd è un pericolo? Abbiamo incontrato 170 volte i funzionari asiatici»



DIRETTO Roberto Vavassori

di **LAURA DELLA PASQUA**



■ «Il vertice di venerdì prossimo a Bruxelles sarà un'ultima chiamata per la Commissione Ue. Le case automobilistiche e i fornitori metteranno la presidente Ursula von der Leyen di fronte a un bivio: prendere o lasciare. Il settore non si accontenterà più di generiche dichiarazioni come è stato all'incontro di marzo scorso. Siamo pronti a scendere in piazza a Bruxelles, con una manifestazione che coinvolgerà tutti gli attori dell'automotive». Il presidente dell'Anfia (filiera dell'auto), Roberto Vavassori, va dritto al punto. Senza tanti giri di parole sciorina le richieste che la filiera automotive metterà sul tavolo all'incontro con la Commissione: flessibilità nelle scadenze della transizione ecologica 2030-2035, neutralità tecnologica e fondi per incentivare gli acquisti di veicoli Made in Europe.

Sarà un ultimatum?

«Da Ursula von der Leyen, il comparto vuole la concretezza di rivedere le norme sulla decarbonizzazione nel segno delle flessibilità rispetto agli obiettivi che ci siamo dati al 2035, con contenuti e date. Non siamo contro l'elettrico, non disconosciamo l'obiettivo di decarbonizzare il settore, ma servono tempi diversi. E soprattutto chiediamo di con-

trastare la concorrenza, a cominciare da quella cinese ad armi pari. Questo significa incentivi all'acquisto di veicoli elettrici e ibridi che siano Made in Europe. I prodotti locali vanno premiati. È il momento di far riguadagnare centralità e competitività all'automotive europeo. I nostri prodotti vanno premiati. Come negli Stati Uniti dove se un veicolo non ha almeno il 75% di contenuto del Nord America è soggetto a tariffe».

Volete quindi arrivare a colpire con tariffe sul modello americano, l'auto extra Ue?

«Non è questo ciò che chiediamo ma vogliamo che il local content venga premiato rispetto alle importazioni. Un veicolo assemblato in Europa con componenti soprattutto europei deve avere una valorizzazione. Questo deve tener conto dell'accordo raggiunto di recente con gli Stati Uniti che dà il via libera ai veicoli assemblati negli States e quindi non si può usare nei rapporti Ue-Usa».

Quindi non volete rinunciare alla decarbonizzazione?

«No ma invece di guardare al 2035 consideriamo che il parco circolante ha un'età media di oltre 12 anni. Abbiamo un stock di circa 800 milioni di tonnellate di CO₂ l'anno che potremmo aggredire con un piano europeo di aiuto allo svecchiamento dei veicoli tramite sussidi. In questo modo si potrebbero recuperare quei 3 milioni di veicoli che mancano di produzione e vendite rispet-

to al pre Covid. Un piano che premia solo i veicoli europei. Le case automobilistiche avrebbero così i fondi necessari per continuare a fare ricerca e darsi l'obiettivo del 2035 di studiare prodotti e tecnologie alternative rispetto a quelle cinesi».

Lei è convinto che con gli incentivi si riuscirà ad abbattere la concorrenza cinese?

«Ne sono convinto. Noi vogliamo continuare ad essere in competizione ma con una perequazione con i sussidi che le case cinesi hanno avuto dallo Stato. Se una casa cinese vuole conquistare l'Europa, venga qui a produrre, così come hanno fatto i giapponesi a suo tempo. Il più grande stabilimento francese di auto è Toyota. Questo per dire che ci sono altri sistemi più efficaci per mantenere la competizione».

La Byd dice che l'Italia è nella short list per la seconda fabbrica europea.

«L'Anfia ha realizzato mesi fa 170 confronti tra funzionari cinesi e i nostri fornitori. Ora stiamo lavorando per trasformare quei contatti in contratti. È fondamentale però avere costi di energia competitivi e aprire a sistemi di ibridizzazione magari alimentati con carburanti di natura non fossile. L'incontro di venerdì a Bruxelles, in cui verranno elencati questi punti, è un prendere o lasciare. Non abbiamo tempo per dichiarazioni vuote come lo scorso marzo».

E se venerdì dovesse ripresentarsi il copione di sempre?

«Se non ci saranno risultati concreti andremo oltre. Così rischiamo di perdere 13 milioni di lavoratori».

Che significa andremo oltre?

«Significa, come sento dai colleghi, spagnoli, francesi, tedeschi e italiani, organizzare una serie di manifestazioni a Bruxelles con decine di migliaia di lavoratori, imprenditori e manager, per reclamare l'attenzione su un settore che vale il 7% del Pil europeo e 400 miliardi di entrate l'anno, come fatto per l'agricoltura».

Che ne è stata della gigafactory di Termoli?

«Di quante batterie abbiamo bisogno oggi? Poche. Installare oggi una gigafactory a Termoli sarebbe come mettere una serie di caricatori ad alto voltaggio nel deserto. Stellantis per ora si è dotata attraverso di una gigafactory in Spagna ritenuta al momento sufficiente per il fabbisogno. Sono tranquillo che nel momento in cui il mercato lo richiede la gigafactory nel nostro Paese si farà».

Quale è stato il risultato dell'incontro con il ministro del Made in Italy Adolfo Urso e l'ad di Stellantis, Antonio Filosa?

«Ci siamo proposti di continuare a verificare che le tappe del piano Stellantis vengano conseguite e di fare un tagliando di dove siamo. La nostra catena di fornitura è sotto pressione per mancanza di volumi, perché si stanno rifacendo i modelli, situazione molto critica che va monitorata. Volumi produttivi bassissimi».

[TUTTE LE NEWS](#) [SANTEPRIME](#) [EPRO](#) [EPRIMO](#) [TE](#) [SPECIAL](#) [SALON](#) [ATTUALITÀ](#) [AFO](#) [VIDEO](#)[RILEVAMENTI](#)[LISTINO NUOVO](#)[ANNUNCI AUTO](#)ORGANIZZATORE ITALIANO
DEL PREMIO CAR OF THE YEAR

auto.it

[ABBONATI ORA LEGGI LA RIVISTA](#)

auto.it

[ABBONATI ORA LEGGI LA RIVISTA](#)

a

TEMI CALDI • [ROMA](#) • [SALONE DI MONACO](#)

a

[ATTUALITÀ](#)

Stellantis, MiMIT e Anfia a confronto: dal Dialogo in Europa ad azioni strategiche

L'incontro tra il ministro Urso, l'a.d. Filosa e il presidente Vavassori ha toccato temi che saranno centrali nella discussione tra Europa e industria dell'auto



© ministero delle Imprese e del Made in Italy

10 set 2025

Il "primo tempo" del Dialogo strategico ha concesso ai costruttori un triennio per la conformità all'obiettivo di emissioni di CO2 altrimenti previsto nel 2025. Dal "secondo tempo" dovranno arrivare altre **decisioni cruciali, strategiche e rivolte ad applicare, concretamente, le dichiarazioni di neutralità tecnologica che da oltre un anno echeggiano** nelle intenzioni della presidente della Commissione europea. Neutralità tecnologica nel percorso di riduzione delle emissioni inquinanti.

Ad aprire la settimana che porterà al tavolo del 12 settembre, in sede europea, è stato l'incontro presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy tra il ministro Urso, l'a.d. Stellantis Filosa e il presidente dell'Anfia - l'associazione che rappresenta la filiera automobilistica italiana - Vavassori.

Rivedere le regole sulle emissioni dei veicoli commerciali

C'è un punto, più di altri, che preoccupa e coinvolge direttamente la produzione italiana. Sono le normative sulla riduzione delle emissioni nel settore dei veicoli commerciali leggeri, dove Stellantis ha una solidissima posizione sul mercato. Tra 2025 e 2029 il target è fissato a 153,9 g/km per i nuovi furgoni venduti, per poi diminuire tra 2030 e 2034, a 90,6 g/km, ovvero, il 50% in meno di CO2 rispetto ai valori registrati nel 2021. Il dato per le auto sarà un taglio del -55%; dal 2035 in poi la normativa emissioni zero equipara auto e LCV, prevedendo a oggi le emissioni zero.

A lanciare l'allarme sull'effetto delle regole europee, in tema di taglio della CO2 e, quindi, la necessità di aumentare le vendite di auto e veicoli commerciali elettrici, era stato Jean-Philippe Imparato lo scorso luglio. Il responsabile dell'area Europa allargata di Stellantis sottolineava come "Siamo a pochi mesi da un dramma industriale che pochi vedono. Mi si chiede di vendere il 20% di auto elettriche in Europa (percentuale sul totale dei volumi; ndr). Da mesi ci sono tanti commenti ma niente è cambiato. (...) Ogni punto percentuale di elettriche non vendute costa 150 milioni di euro. Il rischio massimo è di dover pagare 2,5 miliardi (in multe; ndr) tra 2-3 anni. Una multa che pago una volta, la seconda chiudo lo stabilimento di Ateesa".

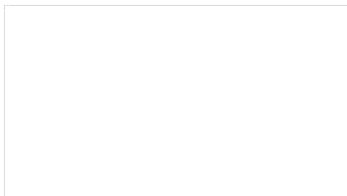
Il tema della filiera italiana

Dall'incontro presso il ministero, "è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali, evidenziando la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria", recita una nota condivisa di Anfia e Palazzo Piacentini.

Altro tema di confronto, ad anticipare l'annuncio fatto dalla presidente von der Leyen, è stata l'esigenza di favorire la produzione di auto piccole.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ATTUALITÀ

[Auto meno care, qualcosa si muove? von der Leyen e il piano per la e-car](#)

"Il ministro Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti. L'obiettivo condiviso è chiedere con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche".

- 
- 
- 
- 
- 
- 

Iscriviti alla newsletter

Le notizie più importanti, tutte le settimane, gratis nella tua mail

Premendo il tasto "Iscriviti ora" dichiaro di aver letto la nostra [Privacy Policy](#) e di accettare le [Condizioni Generali di Utilizzo dei Siti e di Vendita](#).

a

COMMENTI

Loading

a

a

 ATTUALITÀ

Sfrecciava dal 2019 con una (finta) Ferrari da F1, arrestato 51enne

L'uomo, avvistato più volte a folle velocità sulle autostrade ceche, utilizzava una Dallara GP2/08: il VIDEO dell'arresto

 ATTUALITÀ

Fiat Grande Panda diventa super premio de La Ruota della Fortuna

La nuova crossover compatta di Fiat approda in televisione: sarà il super premio de La Ruota della Fortuna per riaffermare valori di accessibilità e familiarità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il tuo treno è ora. Sali a bordo!
Corso preparatore del treno completo
In collaborazione con CFI - Compagnia Ferroviaria Italiana



Anfia: auspici per la prossima riunione del "Dialogo strategico sull'automotive"

Set 10, 2025

(FERPRESS) – Roma, 10 SET – L'Associazione Italiana dell'Industria Automobilistica, che rappresenta i costruttori di autoveicoli con stabilimenti in Italia e una delle più importanti catene del valore dei fornitori in Europa, auspica che la prossima riunione del "Dialogo strategico sull'automotive", prevista per il 12 settembre, sia l'occasione per discutere direttamente e specificamente i seguenti suggerimenti, basati sulla necessità di assicurare uno stretto coordinamento della legislazione con le reali condizioni di mercato, di stabilire tempestivamente la coerenza tra i requisiti normativi e la realtà economica, di aumentare l'innovazione e la competitività e di consentire le necessarie flessibilità.

Revisione della normativa sulle emissioni di CO₂ per veicoli leggeri

- Ripristino dell'approccio tecnologicamente neutrale nel regolamento.
- Introduzione di flessibilità per valorizzare i carburanti rinnovabili (sia biocarburanti che carburanti sintetici) a complemento della mobilità elettrica.
- Modifica della metodologia di calcolo delle emissioni (da Tailpipe a WtW o LCA). Introduzione del meccanismo del Carbon Correction Factor, che permette di distinguere un veicolo alimentato con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) da uno alimentato con carburanti fossili, in attesa di definire una nuova categoria di veicoli alimentati esclusivamente con carbon neutral fuels da riconoscere ai fini del raggiungimento degli obiettivi.
- Maggiore considerazione del ruolo delle auto ibride plug-in e delle tecnologie rangeextender anche oltre il 2035, sospendendo l'adeguamento del fattore di utilità dal 2026 (o 2027).
- I veicoli commerciali leggeri devono essere trattati separatamente dalle autovetture. L'analisi della situazione di mercato, delle condizioni abilitanti, degli obiettivi e delle implicazioni deve essere eseguita separatamente e da una prospettiva diversa. È necessario riconsiderare il meccanismo della media a 5 anni invece dei 3 anni adottati.
- Considerare la flessibilità del raggruppamento dei segmenti auto e furgoni per la conformità alle norme sulla CO₂.

Revisione del regolamento CO₂ per i veicoli pesanti

- adozione di una flessibilità nelle multe per le emissioni di CO₂ di camion e autobus
- anticipare al 2026 la revisione per ripristinare il principio della neutralità tecnologica, consentendo ai carburanti liquidi e gassosi sostenibili – secondo i criteri definiti dalla REDIII – di essere presi in considerazione

per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO2.

- valutazione urgente dello stato delle condizioni abilitanti (infrastrutture di ricarica dedicate e di rifornimento di idrogeno per gli HDV e misure per affrontare la parità di costo TCO per gli ZEV), seguita da un'analisi della fattibilità degli obiettivi di riduzione della CO2.
- rivedere gli obiettivi per i rimorchi e i semirimorchi

Competitività dell'industria automobilistica europea e della catena del valore

- Introduzione di un'ambiziosa politica di tutela del "made in EU", anche attraverso l'adozione di una normativa europea di "local content".
- Intervento per ridurre costi energetici per le aziende automobilistiche definendo un prezzo competitivo.
- estendere l'elenco delle "industrie ad alta intensità energetica" per includere anche i produttori di veicoli e altri fornitori.
- Quadro temporaneo degli aiuti di Stato all'industria automobilistica 2025-2030 per sostenere le imprese di tutte le dimensioni e di tutti i territori nella transizione.

Cercare di salvaguardare e favorire le PMI con le seguenti proposte:

o semplificazione normativa e riduzione della burocrazia per le PMI

o Facilitazione dell'accesso al capitale e alla digitalizzazione

o Innovazione e capacità di crescita

Rinnovo della flotta europea

- Definire un'iniziativa europea per la rottamazione del parco auto attualmente in circolazione in Europa e la loro sostituzione con auto a zero e basse emissioni prodotte in Europa, per accelerare la riduzione delle emissioni del trasporto privato su strada e sostenere la competitività della filiera.

Decarbonizzare le flotte aziendali (prossima proposta della Commissione Europea)

In generale, non si è favorevoli all'introduzione di misure obbligatorie come l'imposizione di una quota obbligatoria di veicoli elettrici da imporre alle aziende, ma si raccomandano 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 basse emissioni che privilegino le produzioni europee di veicoli e componenti.

- Si auspica l'adozione di un approccio tecnologicamente neutrale e uno stimolo importante alla creazione delle condizioni abilitanti come infrastrutture di ricarica adeguatamente diffuse (sia per auto che per veicoli commerciali), disponibilità di elettricità rinnovabile, sviluppo della rete di rifornimento ad idrogeno e diffusione dei carburanti rinnovabili.

- Necessario differenziare le eventuali proposte di normativa tra tipologie di flotte e categorie di veicoli, in particolare autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti e autobus. In particolare per i veicoli commerciali (furgoni, camion, autobus) 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.

[/dc]

CONDIVIDERE:



FLEET

e-Box



Contatti



Media Kit



Soste in Viaggio

**FLEETTIME**
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Fleet Manager

Case auto

Noleggio

Elettriche Ibride

LCV

Industry

News Fuoriorario

OltreFrontiera

Twin Fleet

Podcast

Von der Leyen: ipotesi rinvio al 2035 per le auto a zero emissioni.

🕒 10 Settembre 2025 📄 Breaking news 💬 No Comment



L'industria accoglie le parole della Presidente su sovranità tecnologica, ma chiede misure urgenti per sostenere il "Made in Europe" e una transizione realistica.

Von der Leyen – In un momento di profonda trasformazione per il settore, la filiera automotive italiana ha espresso un cauto ottimismo, accogliendo con favore il discorso sullo Stato dell'Unione pronunciato dalla Presidente Ursula von der Leyen. In particolare, sono state accolte positivamente le sue parole sulla necessità di riaffermare la **sovranità tecnologica europea** e di rivedere in chiave tecnologicamente neutrale i **target di emissioni che porteranno al 2035**, partendo dalla revisione di quelli del 2030. Queste dichiarazioni, percepite come un segnale di apertura da Bruxelles, sono considerate un passo necessario ma non sufficiente per affrontare le sfide imminenti del settore.

Dal dialogo alle misure concrete

L'attenzione si sposta ora sul prossimo **Dialogo Strategico** in programma per il 12

Fleetime magazine digitale luglio 2025



Search ...

Search

Breaking news

VON DER LEYEN: IPOTESI RINVIO AL 2035 PER LE AUTO A ZERO EMISSIONI.



Euro 7 2025: una rivoluzione per l'auto, non solo per i motori

settembre. L'industria italiana auspica che l'incontro si traduca in azioni tangibili, indispensabili per garantire la competitività e la sostenibilità del comparto. Tra le priorità avanzate si sottolinea la necessità di una **revisione del metodo di calcolo delle emissioni** e dei relativi target per auto e veicoli commerciali leggeri. Viene inoltre richiesta una maggiore flessibilità sulle sanzioni e un anticipo della revisione della regolamentazione per i veicoli pesanti, al fine di adattare il quadro normativo alle reali esigenze del mercato e dell'industria.

Per tutelare le eccellenze produttive del continente, è considerata cruciale l'adozione di una misura di **"Local content"** che vada oltre le sole batterie, estendendosi a veicoli e componenti. Questa misura è vista come uno scudo protettivo per il **"Made in Europe"**, che si trova a competere in un contesto globale con uno svantaggio di costo stimato tra il 15 e il 35%, dovuto principalmente ai costi dell'energia e del lavoro.

Transizione ambiziosa ma raggiungibile

Nonostante la condivisione della proposta di creare una nuova categoria di auto più piccola e accessibile, l'industria italiana avverte che questa da sola non basterà a risolvere i problemi di transizione e competitività globale. Per questo motivo, si rendono necessarie azioni immediate di stimolo e tutela delle produzioni europee e di supporto alla creazione delle condizioni abilitanti per la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni. Le traiettorie di transizione devono essere ridisegnate per essere non solo ambiziose, ma soprattutto realisticamente raggiungibili, anche grazie all'impiego delle **più innovative tecnologie europee**.

L'auspicio finale della filiera è che il Dialogo Strategico diventi un appuntamento più frequente, costante e costruttivo, per garantire un coordinamento efficace tra le istituzioni europee e gli attori dell'industria.

Redazione Fleettime

Fonte press [ANFIA](#)

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

No Comments Yet

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *



Mimit 2025: Stellantis e [Anfia](#) chiedono flessibilità all'Europa



Garanzia auto Peugeot estesa a 8 anni/160.000 km per tutti



[Guarda tutte le news](#)

Guarda le altre cover digitali

In vista dell'imminente Dialogo Strategico sull'auto,

Anfia, Associazione nazionale filiera automobilistica, chiede l'adozione di alcune misure: revisione del metodo di calcolo delle emissioni e i target per auto e veicoli commerciali leggeri; flessibilità sulle sanzioni e anticipo della revisione della regolamentazione per i veicoli pesanti; tutela e sostegno al made in Europe di veicoli e componenti con l'adozione di una misura di Local content non solo per le batterie. LE RICHIESTA DELLA FILIERA AUTO ALL'EUROPA **Anfia** chiede il ripristino dell'approccio tecnologicamente neutrale nel regolamento e una maggiore considerazione del ruolo delle auto ibride plug-in e delle tecnologie rangeextender, anche oltre il 2035. Oltre a questo si chiedono misure importanti a tutela del made in EU, anche attraverso l'adozione di una normativa europea di local content e aiuti di Stato all'industria automobilistica 2025-2030 per sostenere le imprese di tutte le dimensioni e di tutti i territori nella transizione, oltre a un intervento per ridurre costi energetici per le aziende automobilistiche definendo un prezzo competitivo. Anche **Anfia** non è favorevole all'introduzione di misure obbligatorie come l'imposizione di una quota obbligatoria di veicoli elettrici da imporre alle aziende. Raccomanda invece incentivi e strumenti di facilitazione, volti a promuovere la transizione verso veicoli a zero e basse emissioni che privilegino le produzioni europee di veicoli e componenti. Abbiamo parlato di: Europa

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Urso: «Sull'auto non c'è più tempo. L'Ue passi all'azione entro fine anno per rimuovere le follie del green deal»

condividi l'articolo



«Non c'è più tempo da perdere. Bisogna passare in Europa dal dialogo strategico alle azioni strategiche da mettere in campo subito rimuovendo le follie del green deal». Lo afferma il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, dicendo che «va assolutamente fatto entro quest'anno». È importante l'incontro a tre fatto oggi tra governo, azienda Stellantis e le migliaia di imprese della componentistica italiana rappresentate da Anfia, nel condividere una posizione congiunta in Europa, così come è stato fatto dalle due associazioni, quella delle case automobilistiche europee e delle imprese dell'automotive e della componentistica europea nel documento inviato alla Commissione», sottolinea Urso a margine della consegna dei premi De Sanctis alla Cassazione.

condividi l'articolo



mercoledì 10 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 16:38 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



IL GIUDIZIO

Ue, Urso: «Serve uno shock di riforme, venerdì giorno verità per industria auto. Aperture von der Leyen troppo timide»



BONUS AL BIVIO

Incentivi auto, possibile ritardo: c'è nodo aree pendolari: l'Istat le sta aggiornando. Pichetto: «Valuteremo se attendere»



Urso: «Sull'auto non c'è più tempo. L'Ue passi all'azione entro fine anno per rimuovere le follie del green deal»

condividi l'articolo



«Non c'è più tempo da perdere. Bisogna passare in Europa dal dialogo strategico alle azioni strategiche da mettere in campo subito rimuovendo le follie del green deal». Lo afferma il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, dicendo che «va assolutamente fatto entro quest'anno». È importante l'incontro a tre fatto oggi tra governo, azienda Stellantis e le migliaia di imprese della componentistica italiana rappresentate da Anfia, nel condividere una posizione congiunta in Europa, così come è stato fatto dalle due associazioni, quella delle case automobilistiche europee e delle imprese dell'automotive e della componentistica europea nel documento inviato alla Commissione», sottolinea Urso a margine della consegna dei premi De Sanctis alla Cassazione.

condividi l'articolo



mercoledì 10 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 16:38 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



IL GIUDIZIO

Ue, Urso: «Serve uno shock di riforme, venerdì giorno verità per industria auto. Aperture von der Leyen troppo timide»



BONUS AL BIVIO

Incentivi auto, possibile ritardo: c'è nodo aree pendolari: l'Istat le sta aggiornando. Pichetto: «Valuteremo se attendere»

Il Messaggero

ACCEDI - REGISTRATI LE TUE NOTIZIE

ITALIA ECONOMIA SPETTACOLI E CULTURA GOSSIP SPORT TECNOLOGIA LE ALTRE SEZIONI ▼

Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE

ALTRE SEZIONI ▼

VIDEO

FOTO

ECONOMIA

SICUREZZA

ECOLOGIA

EVENTI

NORMATIVE

INTERVISTE

STORICHE

SHARING

PNEUMATICI

COMMERCIALI

NAUTICA

Urso: «Sull'auto non c'è più tempo. L'Ue passi all'azione entro fine anno per rimuovere le follie del green deal»

condividi l'articolo



«Non c'è più tempo da perdere. Bisogna passare in Europa dal dialogo strategico alle azioni strategiche da mettere in campo subito rimuovendo le follie del green deal». Lo afferma il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, dicendo che «va assolutamente fatto entro quest'anno». È importante l'incontro a tre fatto oggi tra governo, azienda Stellantis e le migliaia di imprese della componentistica italiana rappresentate da Anfia, nel condividere una posizione congiunta in Europa, così come è stato fatto dalle due associazioni, quella delle case automobilistiche europee e delle imprese dell'automotive e della componentistica europea nel documento inviato alla Commissione», sottolinea Urso a margine della consegna dei premi De Sanctis alla Cassazione.

condividi l'articolo



mercoledì 10 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 16:38 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



IL GIUDIZIO

Ue, Urso: «Serve uno shock di riforme, venerdì giorno verità per industria auto. Aperture von der Leyen troppo timide»



BONUS AL BIVIO

Incentivi auto, possibile ritardo: c'è nodo aree pendolari: l'Istat le sta aggiornando. Pichetto: «Valuteremo se attendere»