

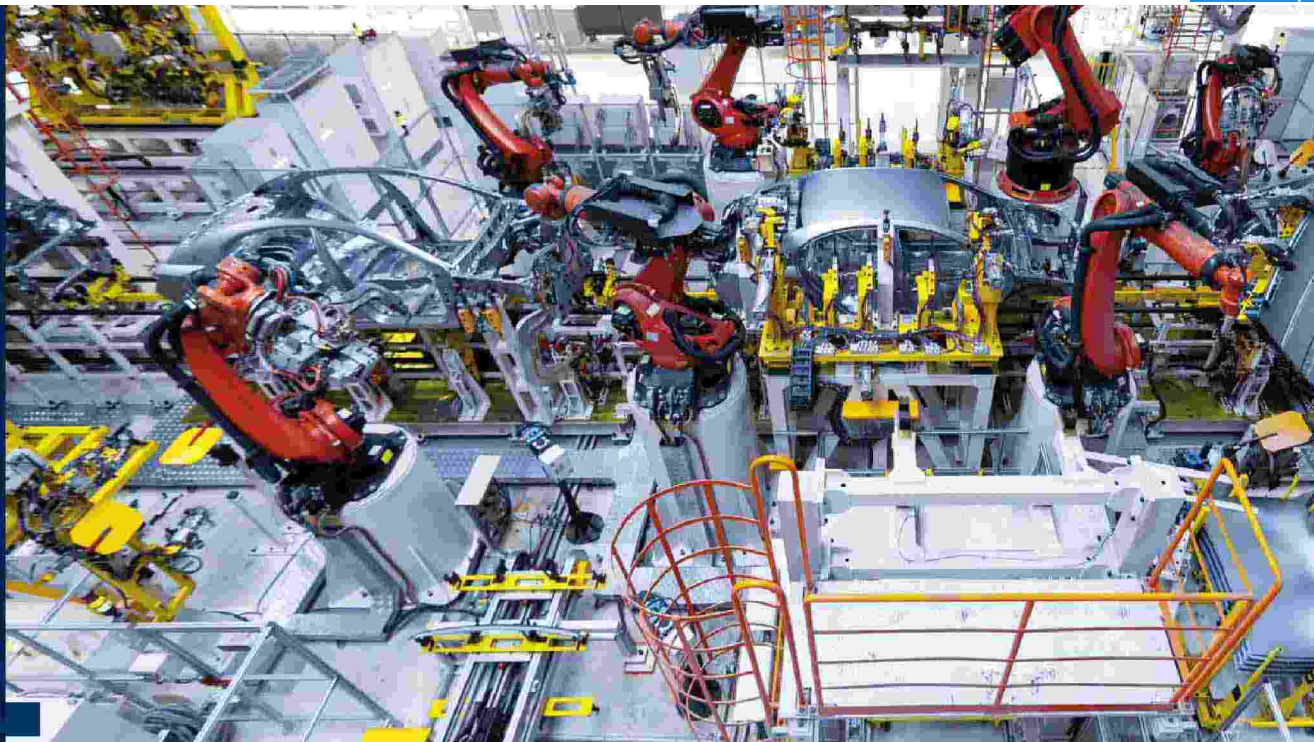


**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 15 al 21 aprile**

*Torino, 28 aprile 2025*

## Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
10/14	Made In	01/01/2025	<i>Sfida globale Azione locale</i>	2
11	Vado e Torno	01/04/2025	<i>Sara' ancora festa</i>	7
24/27	Vado e Torno	01/04/2025	<i>FESTE TOUR E GAMMA AL TOP</i>	8
50/53	Vado e Torno	01/04/2025	<i>MA IL CAMION DOVE'?</i>	12
66	Vado e Torno	01/04/2025	<i>Ancora una volta di top</i>	16
12/13	Fleet Magazine	01/04/2025	<i>Carte in tavola</i>	17
260/68	Aggiornamenti Sociali	01/04/2025	<i>La dissolvenza dell'industria dell'auto</i>	19
1+4/5	Il Bollettino	15/04/2025	<i>INDUSTRIA ITALIANA stretta tra dazi e guerra: gli scenari possibili</i>	28
	Autobusweb.com	15/04/2025	<i>VDL Bus &amp; Coach, torna a crescere il fatturato (+67%), ma il Gruppo rimane in perdita: -30% sul 2023</i>	33
10	L'Eco di Bergamo	16/04/2025	<i>Il piano Industria 5.0 non decolla "Possibile una proroga dei tempi"</i>	37
44	La Guida (CN)	17/04/2025	<i>"Il designer e' un sognatore ma anche uno che risolve i problemi", Katharina da Savigliano al</i>	39
	Vadoetornoweb.com	17/04/2025	<i>Mercato furgoni, primo trimestre dell'anno in profondo rosso. Le elaborazioni VeT sui dati ANFIA</i>	40
1	Corriere dell'Umbria	18/04/2025	<i>imotori - come sta il pianeta motori</i>	43
1+13/4	La Repubblica - Ed. Torino	18/04/2025	<i>Speciale Auto La spinta da ibride e elettriche (M.Sciullo)</i>	44
13+15	La Repubblica - Ed. Torino	18/04/2025	<i>Le tendenze Suv o piccola, purché a nolo</i>	47
	VieTrasportiWeb.com	18/04/2025	<i>Crescono le nuove immatricolazioni di veicoli industriali</i>	48
	Repubblica.it	19/04/2025	<i>Katharina Sachs: Nell'auto un design d'impatto determina la percezione e la crescita di un marchio</i>	50
	Borsaitaliana.it	20/04/2025	<i>Economia e finanza: gli orari della Camera / giovedì'</i>	56
5+24/5	L'Adige	20/04/2025	<i>Inserto - Motori tra crisi e futuro</i>	57
	Agenparl.eu	21/04/2025	<i>comunicato - IL PIEMONTE SI PRESENTA COMPATTO SUL MERCATO AMERICANO. AL VIA LA MISSIONE IN MICHIGAN</i>	59
	Borsaitaliana.it	21/04/2025	<i>Economia e finanza: gli avvenimenti di GIOVEDI' 24 aprile</i>	61
	Torinoggi.it	21/04/2025	<i>Piemonte compatto vola negli Stati Uniti per sostenere il comparto dell'automotive</i>	63
8/9	Auto Tecnica	01/05/2025	<i>IMMATRICOLAZIONI: PRIMO SEMESTRE 2025 COL SEGNO POSITIVO</i>	65



in

Anche a livello regionale occorre puntare sulla diversificazione: nuovi settori, innovazione tecnologica e formazione delle competenze per affrontare la transizione industriale e garantire competitività futura.

*La filiera automotive piemontese prepara la reazione*

# Sfida globale Azione locale

Raffaele Viglione

Produzione in calo, costi energetici elevati, passaggio all'elettrico incerto. Anche il Piemonte, storicamente forte, è chiamato a rispondere alla crisi con investimenti e strategie nuove

**I**l comparto automotive rappresenta da sempre uno dei pilastri industriali più importanti per il Piemonte. Tuttavia, l'attuale fase storica segna una delle sue sfide più ardue. Nonostante il mercato automobilistico globale sia in crescita, la produzione in Eu-

ropa e in particolare in Italia subisce un drastico rallentamento, trascinando con sé incertezze e trasformazioni profonde. Secondo l'ultimo report di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), nel periodo 2019-2024 la produzione mondiale di

autoveicoli è aumentata da 93 a 95,7 milioni di unità (+3%), spinta quasi interamente dalla crescita cinese e indiana. In contrasto, l'Europa ha visto una contrazione di 3 milioni di veicoli prodotti nello stesso periodo. L'Italia, in particolare, ha toccato il livello più basso degli ultimi cinquant'anni con poco più di 300.000 veicoli costruiti nel 2024. Parallelamente, il mercato interno italiano registra una flessione preoccupante: nel primo



Nel contesto piemontese, il comparto automotive si conferma come uno dei pilastri fondamentali dell'economia industriale regionale. Con 713 imprese attive, circa 56.000 addetti e un fatturato annuo che supera i 20 miliardi di euro, il Piemonte detiene il 34% delle imprese italiane della componentistica e contribuisce per il 35% al fatturato nazionale del settore. Secondo la Camera di Commercio di Torino, circa l'83% delle aziende piemontesi del comparto esporta i propri prodotti, con una forte propensione internazionale che rappresenta una delle principali forze del sistema locale. Tuttavia, il 76% delle imprese dipende ancora in modo significativo dal settore automotive tradizionale, con una marcata esposizione verso grandi clienti come Stellantis e Iveco, che sono nel portafoglio clienti di oltre

## Moving

il 78% delle imprese della filiera, ma solo circa il 40% dipende per più della metà del fatturato da questi gruppi.

Un altro elemento critico riguarda la specializzazione produttiva: la metà delle imprese piemontesi fornisce prodotti e servizi direttamente a costruttori di veicoli, ma la dipendenza da pochi grandi gruppi industriali limita la capacità di resistere agli shock di mercato e alle trasformazioni del settore. Inoltre, pur essendo aumentati gli investimenti in innovazione (66% delle imprese) e il numero di addetti in ricerca e sviluppo (70%), resta residuale il numero di collaborazioni attive con istituzioni di ricerca, rallentando così l'adozione di innovazioni di frontiera.

Macchine agricole	42.3%
Elettrodomestici	33.3%
Due ruote	23.4%
Meccanica/meccatronica	23.4%
Ferrotorviario	20.7%
Aerospazio	15.3%
Farmaceutico	12.6%
Macc. utensili	10.8%
Nautica	10.8%
Costruzioni	10.8%

bimestre 2025, le immatricolazioni sono scese del 6,1% rispetto all'anno precedente e del 21% rispetto al 2019. In Piemonte e nella provincia di Cuneo, il calo è ancora più marcato, confermando la vulnerabilità di un tessuto produttivo storicamente forte. Le ragioni di questa crisi sono molteplici: l'aumento dei costi energetici (il 40% in più rispetto alla Spagna), la rigidità del mercato del lavoro, l'assenza di una politica industriale europea coesa e gli effetti della transizione verso la mobilità elettrica, ancora troppo lenta e priva di adeguato supporto infrastrutturale.

madein Cuneo

Sotto, un momento del convegno che si è tenuto a Cuneo. Sopra l'infografica presentata dalla Camera di Commercio di Torino che fa riferimento alla quota di imprese per settori di destinazione diversi dall'automotive



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

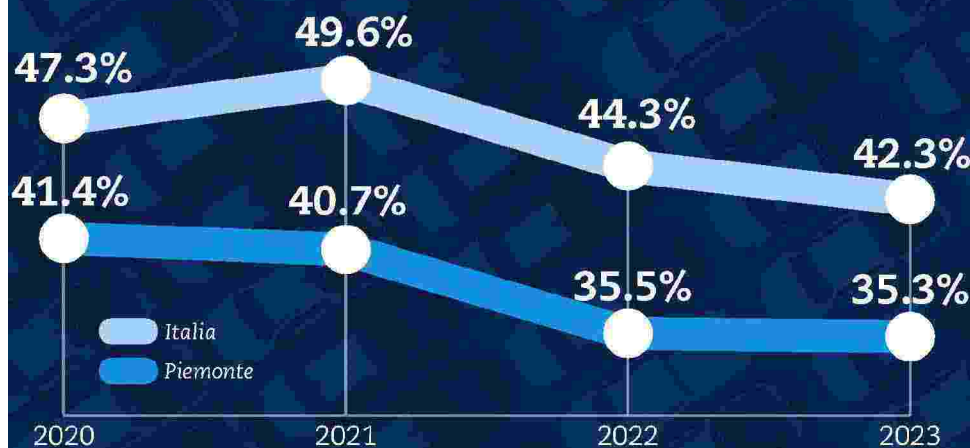
Moving

Negli ultimi anni molte aziende hanno avviato percorsi di diversificazione, spostandosi verso nuovi comparti come la meccanica agricola, l'automazione industriale e la produzione di componentistica per settori legati alla mobilità sostenibile. A questi sforzi si è affiancato un intenso impegno sul fronte della formazione e della riqualificazione del personale tecnico, grazie a collaborazioni con scuole tecniche, università e centri di ricerca, nel tentativo di adeguare le competenze professionali alle esigenze della

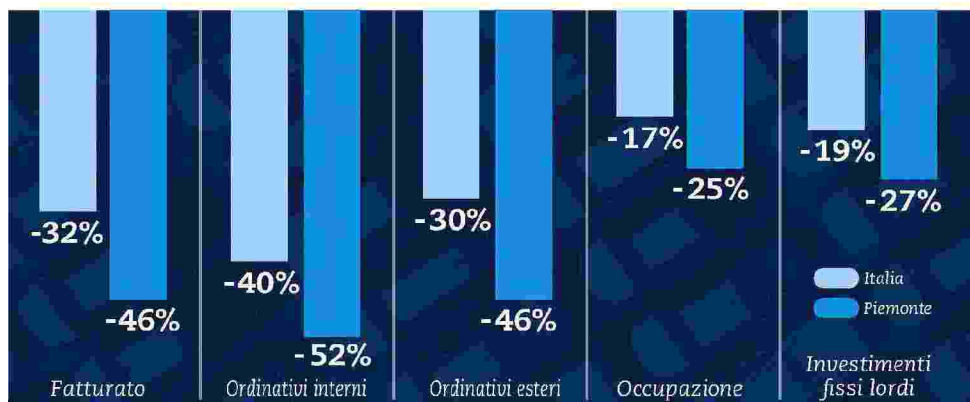
nuova mobilità e dell'industria 4.0. In questo contesto, la sopravvivenza e il rilancio della filiera piemontese dipenderanno dalla capacità di integrare le tecnologie digitali nei processi produttivi, sviluppare piattaforme per veicoli a multi-motorizzazione e adottare modelli di business più flessibili e orientati alla sostenibilità ambientale. Un ruolo fondamentale sarà giocato anche dalla creazione di poli di innovazione tecnologica e dalla partecipazione attiva a programmi di ricerca europei, che potranno fornire risorse, conoscenze e collaborazioni indispensabili per restare competitivi. Il Piemonte ha quindi davanti a sé una doppia sfida: proteggere il patrimonio industriale costruito nei decenni passati e, al tempo stesso, trasformarsi in un hub avanzato di tecnologie per la mobilità del futuro.

LEADERSHIP  
CINESE E RISPOSTA EUROPA

A livello internazionale, la Cina si conferma leader assoluta nel settore automotive, con una produzione di oltre 31,5 milioni di veicoli nel 2024, pari al 33% del totale mondiale. La leadership tecnologica cinese si estende anche ai settori strategici come batterie, semiconduttori e componentistica avanzata. Pechino ha investito in maniera massiccia fin dal 2008 nella transizione verso un'economia verde, anticipando mosse che in Europa sono arrivate solo molti anni dopo. Questo vantaggio temporale si è tradotto oggi in un controllo quasi monopolistico delle materie prime e delle tecnologie indispensabili per l'automotive del futuro. Gli Stati Uniti, per contrastare questo dominio, hanno introdotto dazi del 25% su motori, trasmissioni, parti del gruppo propulsore e componenti elettrici, con l'obiettivo di proteggere la propria filiera interna. Una misura che mette a rischio circa 6 miliardi di euro di esportazioni italiane. In questo scenario, l'Europa appare in difficoltà, schiacciata tra la pressione asiatica e le tensioni commerciali atlantiche, e priva di una politica industriale comune davvero incisiva. La transizione verso l'elettrico, sebbene strategica, procede in modo disomogeneo tra i vari Stati membri e



Nell'infografica sopra: l'andamento della quota di fatturato medio generato da vendite a Stellantis e Iveco. Sotto: i saldi tra previsioni di aumento e riduzione rispetto al 2023 per alcuni indicatori economici



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

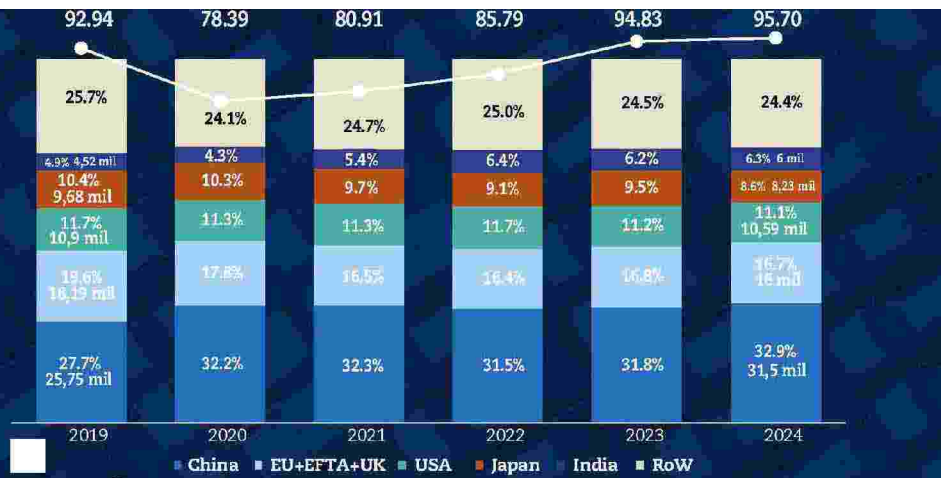
senza una chiara strategia di sostegno. Le percentuali di auto elettriche sul parco circolante variano infatti sensibilmente: in Italia si attesta al 4%, mentre in Germania supera il 13% e nel Regno Unito arriva al 18%. Questa frammentazione riflette la mancanza di strumenti di incentivo coordinati e adeguati a livello comunitario.

Inoltre, l'assenza di neutralità tecnologica, ossia la scelta di puntare esclusivamente sulla motorizzazione elettrica senza considerare soluzioni complementari come i biocarburanti o l'idrogeno, è stata indicata da più voci come uno dei principali errori strategici delle politiche europee. Una correzione di rotta verso una maggiore apertura alle diverse tecnologie potrebbe risultare cruciale per mantenere viva la competitività industriale del Vecchio Continente.

**IL CONVEGNO DI CUNEO "FILIERA AUTOMOTIVE: SORVEGLIATA SPECIALE"**

Il quadro descritto è emerso con forza nel convegno "Filiera automotive: sorve-

*La Cina domina il mercato controllo delle tecnologie strategiche, produzione record e leadership nei veicoli elettrici mettono in crisi Europa e Italia, costrette a rincorrere*



I dati presentati da Anfia sulla produzione automotive tra il 2019 e il 2024 (Eu+ Efta+Uk = Unione Europea, Svizzera, Islanda, Norvegia, Liechtenstein e Regno Unito; RoW sta per resto del mondo)

gliata speciale", organizzato da Confindustria Cuneo e Confartigianato Cuneo con il patrocinio della Camera di Commercio di Cuneo. L'evento, condotto da Andrea Bignami, caporedattore economia di Sky Tg24, ha visto la partecipazione di rappresentanti di istituzioni, imprese e associazioni di categoria. La sindaca di Cuneo, Patrizia Manassero, ha aperto i lavori con un saluto istituzionale, sottolineando l'importanza del settore automotive per l'economia locale e richiamando alla «necessità di un'alleanza tra istituzioni, imprese e associazioni per affrontare la transizione ecologica anche come opportunità». Giorgio Rolfo, presidente della sezione Meccanica di Confindustria Cuneo, ha



tracciato un quadro preciso della situazione: «Negli ultimi vent'anni l'Italia ha perso il 30% del mercato automotive e l'Europa il 12%. Per la prima volta anche la provincia di Cuneo risente in modo forte della crisi». Rolfo ha sottolineato la necessità di difendere la competitività attraverso la valorizzazione del capitale umano e l'investimento nella qualità. Luca Crosetto, presidente di Confartigianato Cuneo e della Camera di Commercio di Cuneo, ha sottolineato: «La sfida che ci troviamo davanti richiede coesione tra le imprese e nuove strategie. Dobbiamo puntare sulla qualità, sull'innovazione e sulla diversifica-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



## Moving

celerato la crisi» industriale, richiamando l'urgenza di apportare «correzioni immediate agli obiettivi climatici e industriali» fissati dalla Commissione Europea, per evitare un impoverimento del tessuto manifatturiero continentale.

Michele Crisci, amministratore delegato di Volvo Italia e presidente dell'Unrae, ha evidenziato l'importanza di «collaborare strategicamen-

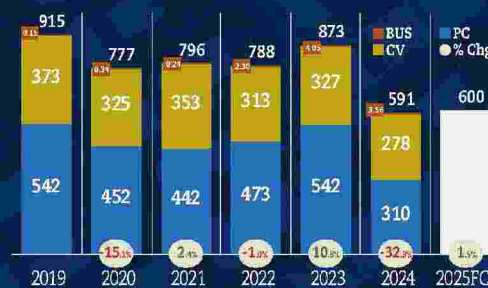
**in**

Gli istogrammi sotto si riferiscono alla produzione autoveature in Italia per alimentazione. Quelli più in basso, la analizzano in base alla tipologia di veicolo (PC = autovettura, CV= veicolo commerciale)

zione», guardando anche al comparto delle macchine agricole, come ribadito dal consigliere di Arproma Marco Rosatello. Mariano Costamagna, presidente di Confindustria Cuneo, ha ribadito l'importanza del "made in Italy": «Abbiamo ancora margini di crescita: il mercato non è saturo. Dobbiamo posizionare la nostra offerta su tecnologia, cultura e innovazione». Durante la tavola rotonda, Patrizia Paglia, presidente della Commissione Automotive di Confindustria Piemonte, ha rilanciato con forza il tema della "neutralità tecnologica" come bussola per guidare la transizione industriale. Paglia ha evidenziato come la scelta di puntare su una sola tecnologia, come l'elettrico, rischi

di penalizzare il sistema produttivo europeo, sottolineando la necessità di mantenere aperte tutte le opzioni tecnologiche, comprese quelle legate ai motori endotermici e ai carburanti alternativi. L'europarlamentare Giovanni Crosetto ha ribadito che: «le politiche europee hanno ac-

*La neutralità tecnologica torna al centro del dibattito: per affrontare nel migliore dei modi la transizione verso una mobilità sempre più sostenibile servono politiche che valorizzino anche l'utilizzo di carburanti alternativi*



te con la Cina» per colmare il gap tecnologico che si è aperto negli ultimi anni, caldeggiando alleanze industriali e progetti comuni di ricerca e sviluppo. Oliver Zander, direttore generale di Gesamtmetall (l'associazione tedesca dell'industria metalmeccanica), ha rimarcato la necessità di «non abbandonare completamente i motori a combustione interna», soprattutto in un'ottica di neutralità che tenga conto di tutte le tecnologie disponibili. ☺

# periscopio



**TRAINATI, SEGNALI DI RIPRESA**  
Finalmente un segno più. A febbraio le immatricolazioni di veicoli trainati hanno fatto segnare un incoraggiante più 18,2 per cento. Si chiude così leggermente in positivo il primo bimestre.

raduni, infrastrutture, burocrazia, cabotaggio

**Q**uello che per tutti gli appassionati di truck continua a essere il 'weekend del camionista' rimane l'appuntamento clou dell'anno per chi vuole far festa (e non solo) intorno agli amati camion. Al circuito Marco Simoncelli di Misano Adriatico ci si ritroverà nel weekend del 17 e 18 maggio: dunque, tra poco più di un mese.

**Sarà un grande momento di ritrovo** che vivrà, come ogni anno, di tanti eventi lungo le giornate di sabato e domenica e si concluderà, nel tardo pomeriggio di domenica 18 maggio, con la tradizionale e attesa sfilata dei camion decorati. Che lo scorso anno sono stati quasi 280, a strombazzare in pista dopo la fine delle gare del truck racing. E, sempre lo scorso anno, furono oltre 40 mila le presenze totali, a conferma del successo della manifestazione che, da oltre trent'anni, richiama professionisti e appassionati del settore da tutta Europa nel cuore della Motor valley.

**Tra gli eventi clou** del fine settimana misanese ci sono sicuramente i test drive organizzati da eventT (*Vado e Torno* e Trasportare Oggi), aperti, su prenotazione, a tutti coloro abbiano la patente C (europea) in corso di validità. **Quasi tutte** le principali case costruttrici di camion, Iveco, Daf, Renault, Ford, Man, Mercedes-Benz e Volvo (manca solo Scania, con grande disappunto degli appassionati dei decorati), metteranno a disposizione i loro ultimi modelli, compresi veicoli diesel, a gas naturale ed elettrici, a riprova di una transizione energetica che è già in atto anche nel mondo dei truck e che i partecipanti ai test drive potranno toccare con mano.

**Ancora più** veicoli, insomma, rispetto agli ultimi anni,

SI AVVICINA IL WEEKEND DI MISANO

## Sarà ancora festa

Manca poco all'appuntamento più atteso dagli appassionati. E quest'anno disponibili per i test drive di eventT ci saranno ancora più camion



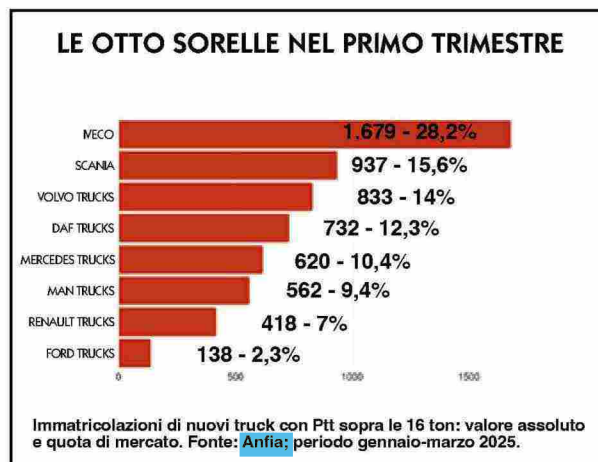
**L'AREA DEDICATA ai test drive presso il Misano world circuit Marco Simoncelli.**

a testimonianza del successo dell'iniziativa che la nostra testata co-organizza già da qualche anno. **Per quanto** riguarda le competizioni, il campionato eu-

ropeo dei camion (European truck racing championship) vivrà anche quest'anno il suo esordio proprio a Misano, dove si svolgerà il primo dei sette weekend di gare,

in programma in altrettanti paesi europei, per eleggere l'erede di Norbert Kiss, sei volte campione europeo e detentore del titolo.

*Matilde Casagrande*



**12** Ancora furbetti del trasporto

**13** I ponti in Germania

**14** Eccezionali in Francia

**15** Caccia ai driver messicani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'anno dei 50 di Iveco

# FESTE TOUR E GAMMA

# AL TOP

In archivio un 2024 da 26 mila immatricolazioni, via alle iniziative che celebrano il 50° anniversario del costruttore nazionale. Tra queste, l'Iveco S-Way Tour porta in giro per l'Italia i trattori stradali model year 2024, pronti per aggredire il mercato. Vi racconteremo tutto

**Q**uello che celebra i 50 anni (eh sì, era il 1975...) dalla fondazione dell'azienda non può essere un anno come tutti gli altri. In attesa della festa vera e propria, prevista per giugno a Torino (ça va sans dire), anche l'ormai tradizionale conferenza stampa d'inizio anno è stata permeata dall'anniversario ormai pienamente in corso. E ad aprile partirà l'Iveco S-Way Tour: vero e proprio giro d'Italia che coinvolgerà ben cinque Iveco S-Way della nuova gamma e toccherà i principali interporti italiani, oltre ad alcune location d'eccezione (ne parliamo più diffusamente nel box). Con queste premesse, il numero uno del mercato Italia di Iveco, Massimiliano Perri, da ben 27 anni in azienda, ha in qualche modo aperto ufficialmente l'anno celebrativo.

2025 che per il country manager del mercato Italia dovrà essere quello del «ritorno alla normalità», inteso come ritorno alle normali dinamiche del mercato dopo lo shock della pandemia e gli effetti di guerre ed eventi geopolitici degli ultimi anni.

Di sicuro, in Iveco si dicono molto soddisfatti del 2024, che ha portato all'immatricolazione di circa 26 mila tra veicoli industriali e commerciali (lo scorso anno erano stati circa 25 mila), cifra che lo stesso Perri ha definito 'monstre' e che si deve in larghissima parte alle vendite dei veicoli model year 2022.

«La gamma 2024, frutto dell'investimento complessivo da un miliardo di euro, deve ancora mostrare le sue potenzialità e ci aspettiamo che lo faccia a partire da quest'anno», ha detto Perri nel corso della conferenza.

**Fiducia all'approccio multi-energetico**

E sebbene, al momento, l'Europa non abbia offerto aperture sul tema, Iveco prosegue nel solco di quella strategia multi-carburante più volte rivendicata. Tema, quello dell'approccio multi-energetico, molto caro anche a Fabrizio Buffa, responsabile gamma media e pesante Iveco mercato Italia: «Abbiamo quattro linee di prodotto, dall'Eurocargo alla gamma Way, con tre tipi di alimentazione: diesel compatibile con Hvo, gas ed elettrico, con le prime consegne dei cabinati S-eWay per corto e medio raggio (presentati alla Iaa 2024) previste entro la fine di quest'anno».

Stimolato sulla questione gas: «È vero che diverse aziende che puntavano sul gas stanno virando sull'Hvo», dice Buffa, «il cui costo di produzione è però molto alto. Dall'altro lato



**PRONTI PER PIÙ DI 4 MILA CHILOMETRI IN TRE MESI**  
Saranno quattro gli Iveco S-Way diesel, compatibili con l'Hvo, impegnati nel tour, a cui si aggiunge anche un veicolo Lng. Sotto, il top management del mercato Italia di Iveco: da sinistra, il country manager, Massimiliano Perri, il responsabile gamma leggera, Massimo Revetria, il responsabile gamma media e pesante, Fabrizio Buffa, la marketing manager, Sara Castaldi e Luca Perrini, responsabile customer service.

il gas, specialmente quando ottenuto da fonti rinnovabili, ha una migliore struttura delle garanzie di origine, che le aziende di autotrasporto possono facilmente utilizzare come certificazione affidabile». E proprio grazie alle certificazioni, secondo

*Ci aspettiamo che la gamma 2024 mostri da quest'anno tutte le sue potenzialità*

Massimiliano Perri

Iveco, il veicolo alimentato a biometano può essere iscritto a bilancio come veicolo a emissioni zero per i criteri Esg.

«Il biometano è assolutamente in competizione con il veicolo elettrico», aggiunge Perri. «Con costi e Tco inferiori e con un veicolo che dà al committente e al trasportatore esattamente gli stessi vantaggi dell'elettrico, ovvero con emissioni zero».

I numeri snocciolati da Fabrizio Buffa parlano di oltre 8 mila camion Iveco targati nel 2024 nel segmento



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## eventT vi racconta l'Iveco S-Way Tour

Si chiamerà Iveco S-Way Tour, e partirà il prossimo 4 aprile dal Truck park di Brescia, l'iniziativa con cui Iveco vuol far conoscere ancora più in profondità al mercato italiano la sua nuova gamma di pesanti. Un vero e proprio giro d'Italia che toccherà interporti e punti nevralgici, inclusa l'attesa festa dei camion, a metà maggio a Misano, e che si concluderà il 21 giugno all'interporto di Catania. Saranno quattro gli Iveco S-Way diesel, compatibili con Hvo, protagonisti del tour, insieme al gemello alimentato a Lng. Nove in totale le tappe per dieci settimane di viaggio e la previsione di oltre 4 mila chilometri da percorrere. In qualità di media partner del tour, eventT racconterà puntualmente ogni singola tappa,

con trasmissioni dedicate e contenuti pubblicati sui social. «L'obiettivo», ha spiegato Sara Castaldi, responsabile marketing, Iveco mercato Italia, «è portare i veicoli della nuova gamma non soltanto ai nostri dealer e clienti, ma anche agli autisti, per permettere loro di conoscerli meglio e apprezzarne le caratteristiche. Oltre, naturalmente, a iniziare le celebrazioni per i 50 anni di Iveco». Dopo la partenza da Brescia, ci si sposterà a Parma (11-12 aprile) e da lì

a Prato (4-5 maggio). L'appuntamento successivo sarà nel weekend di Misano (17-18 maggio) per poi proseguire a Orte (23-24 maggio) e a Colleferro, nel Lazio (26-27 maggio). Ultime tre tappe nel mese di giugno a Nola (6-7), Bari (13-14) prima della chiusura di Catania (20-21 giugno). In basso, insieme a Massimiliano Perri e Sara Castaldi (al centro) e Fabrizio Buffa (a destra), ci sono il formatore Ezio Camusso e la squadra dei driver che saranno impegnati nel tour.



over 7,5 ton, con una quota di mercato vicina al 32 per cento. Secondo i dati Anfia 2024, la quota Iveco sarebbe del 28,3 per cento, però riferita alla fascia over 16 ton.

### La carica dei Daily ma non dell'elettrico

Quota Iveco che sale notevolmente (siamo vicini al 50 per cento) tra i veicoli allestiti e nel segmento delle missioni gravose, «grazie alla collaborazione instaurata da anni con gli allestitori».

A Massimo Revetria, responsabile gamma leggera, Iveco mercato Italia, il compito di fare il punto sullo stato di salute del Daily, leader

di mercato nella fascia da 3,5 a 7,49 tonne con poco più di 17.500 unità immatricolate, sempre dati Iveco.

«Vendite trainate soprattutto dai cabinati allestiti, che hanno inciso per il 62 per cento contro il 38 per cento dei furgoni», ha spiegato Revetria. Che annuncia nel 2025 ulteriori promozioni commerciali e, spera, nella maggiore incidenza dell'e-Daily, che ben si comporta, dati alla mano, in un mercato che rimane tuttavia «piccolo e molto clusterizzato», per dirla con Revetria, e che pesa per appena il 2 per cento sul totale delle vendite di Daily. «Possiamo però essere molto

soddisfatti della scommessa fatta con Gate, la cui formula è stata scelta nel 64 per cento delle vendite di eDaily lo scorso anno», aggiunge.

Forte, infine, il focus sui servizi e sulla rete di assistenza territoriale, composta da 34 dealer e circa 480 officine autorizzate, come sottolineato dal responsabile del customer service, Luca Perrini: Iveco ha siglato infatti lo scorso anno oltre il 50 per cento di contratti di manutenzione e riparazione. In più, del 75 per cento dei casi di fermo macchina, il problema è stato risolto nel giro di 6 ore.

Fabrizio Dalle Nogare



50

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nel piano d'azione europeo

# MA IL CAMION DOV'È?

Il tavolo di confronto avviato a gennaio dalla Commissione Ue ha partorito tante buone intenzioni, il rinvio delle multe per i costruttori di veicoli leggeri e promesse di nuovi fondi. Per il trasporto pesante, al momento, non cambia nulla rispetto alla roadmap. Ma c'è ancora tempo per rimediare

**I**n fondo, ce lo si poteva immaginare che il piano d'azione presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione europea non avrebbe sconvolto il quadro, l'arcinota 'roadmap', delineato dalle istituzioni Ue negli scorsi anni per ridurre gradualmente le emissioni dell'autotrasporto. Tuttavia, era lecito aspettarsi maggiore attenzione verso il trasporto pesante, visto anche il coinvolgimento dei manager dei principali costruttori europei di camion nel tavolo di confronto promosso dalla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen.

Non è stato così: le poche aperture nei confronti dei costruttori sono sì arrivate, ma solo se si parla di auto e van, quindi di trasporto leggero. E se è vero che il 'ban' alla vendita di veicoli termici riguarda questa categoria, e non i camion (che dovranno, però, ridurre le emissioni del 90 per cento entro il 2040 rispetto ai livelli del 2019), gli sforzi richiesti anche a chi opera nel trasporto pesante sono notevoli, in termini di risorse e investimenti necessari per raggiungere gli obiettivi europei.

**Per i camion l'ora X arriva a luglio**

Ce lo ha detto il country manager Italia di Iveco, Massimiliano Perri, durante la conferenza stampa del costruttore nazionale: la data fatidica per chi costruisce camion è il 1° luglio, con lo spettro delle sanzioni sempre più vicino, e la revisione anticipata degli obiettivi di decarbonizzazione, al momento, lontana.

Vedremo se le puntualizzazioni e le lamentele di molte organizzazioni internazionali (un compendio di reazioni nel box) avrà l'effetto di cambiare le carte in tavola da qui ai prossimi mesi.

Ma proviamo a riavvolgere il nastro e fare un po' di chiarezza. Lo scorso gennaio, la presidente von der Leyen e il commissario europeo ai trasporti, il greco Apostolos Tzitzikostas, annunciavano l'apertura del confronto con i principali protagonisti dell'automotive europea, con tanto di foto di gruppo rappresentativa del primo incontro, per cercare di porre un argine all'ormai conclamata crisi dell'automotive nel Vecchio continente.

*Il 20 marzo dal Consiglio europeo è arrivata la prima apertura sulla neutralità tecnologica*

Non un dietrofront rispetto agli ambiziosi obiettivi della roadmap, ma un'opportunità per valutare quegli aggiusta-



menti necessari per riportare l'industria europea al centro dello scacchiere ed evitare di consegnare la leadership ad altri, Cina in testa.

**La revisione anticipata delle norme**

Anche perché con il passare dei mesi diventa sempre più chiaro come il livello di penetrazione della mobilità elettrica, che si tratti di auto o di veicoli commerciali, sia molto inferiore alle attese.

Detto della sostanziale immobilità sul trasporto pesante, il piano d'azione presentato a inizio marzo promette la revisione anticipata delle norme sulle emissioni che

avrebbero portato i costruttori di auto e van inadempienti a pagare le prime multe già quest'anno.

La conformità verrà invece



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Le reazioni al Piano dall'Italia e dall'Europa



### L'IMMAGINE DEL DIALOGO

Sopra, la foto di gruppo che ritrae la presidente della Commissione Ue Von der Leyen con i leader di alcune delle maggiori aziende automotive d'Europa durante i negoziati. A lato, un caricatore da 400 kW nell'hub italiano di Milence.

Partiamo da casa nostra e dalle parole del presidente di Federauto, Massimo Artusi: «È sorprendente l'accanimento terapeutico che la Commissione Ue mostra di voler esercitare nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale. Ci si chiede quali effetti tangibili possa produrre un piano d'azione che intende supportare la tipologia di prodotto meno interessante per il mercato al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie». Artusi si chiede anche perché la questione della revisione delle multe non riguardi, in questo momento, anche il settore dei truck, ma soltanto quello dei veicoli leggeri; questione sollevata anche da Acea tramite la

direttrice generale, Sigrid de Vries (nella foto). «Vediamo alcune misure interessanti, specialmente per quanto riguarda l'infrastruttura di ricarica, ma il segmento dei veicoli pesanti non è stato preso nella giusta considerazione dalla Commissione». Soddisfatta per l'attenzione rivolta alle infrastrutture anche l'Iru, non per l'all-in sull'elettrico. «I carburanti carbon-neutral, i combustibili da fonti rinnovabili, i biofuel e anche l'idrogeno sono completamente assenti dal piano d'azione», ha commentato Raluca Marian. Tornando a casa nostra, l'Anfia esprime tutta la sua delusione.

«Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extenders alimentati con carburanti di origine non fossile». Per contro, il piano europeo non è piaciuto molto nemmeno alla contestata associazione Transport & Environment, che teme un possibile graduale ripensamento dell'intero Green Deal europeo e denuncia la possibilità che le case rallentino i propri investimenti nei veicoli a zero emissioni.



calcolata non su uno, ma su tre anni, rimandando sostanzialmente la questione al 2027 per «compensare eventuali risultati negativi ottenuti in uno o due anni con i risultati migliori conseguiti nell'altro o negli altri anni».

### Transizione davvero sostenibile

Questo per tenere conto di una transizione che sia «sostenibile anche dal punto di vista economico», come puntualizzato in una nota.

Nessuna apertura ufficiale sul versante della neutralità tecnologica, quindi della possibile inclusione dei biocarburanti (e dei combustibili sintetici) nel novero delle soluzioni a impatto zero, ma dichiarazioni che lasciano la porta socchiusa.

Senonché a fine marzo il Consiglio europeo ha esortato la Commissione a includere anche altre tecnologie che non siano l'elettrico nel suo piano d'azione per il comparto automotive, facendo

riapparire la tanto desiderata formula della neutralità tecnologica. Il che ha scatenato le reazioni positive di Fai-Contrasporto e Federauto.

### Un miliardo di buone ragioni

Di certo, l'Europa vuole mettere sul piatto risorse per supportare la transizione, o per meglio dire la mobilità elettrica. Circa un miliardo di euro dovrebbe essere veicolato dal programma Horizon Europe. Programma non

nuovo, ma che avrebbe il vantaggio della disponibilità di risorse abbastanza certe.

Nel mirino c'è la creazione di infrastrutture di ricarica più capillari, col potenziamento della rete ad alta potenza nell'ambito dell'AFIF (il sistema di finanziamento che regola infrastruttura elettrica e carburanti alternativi).

Il piano europeo parla di 570 milioni per gli anni 2025 e 2026, oltre a quelli messi in campo finora.

Fabrizio Dalle Nogare

# trucknews

team, solidarietà, unioni, aperture

ALTRO ANNO OK PER MAN ITALIA

## Ancora una volta al top

Per il secondo anno consecutivo, la filiale italiana del Leone brilla a livello continentale ed è Market of the year. Tutti i numeri del 2024

**M**an Italia ritocca i risultati fatti segnare nel 2023 e celebra un altro anno decisamente positivo dopo le note questioni, perlopiù legate ai rallentamenti nella catena di fornitura, che avevano carat-

terizzato il post-Covid. **Nel 2024** la filiale italiana del Leone ha registrato un leggero incremento (3 per cento) dei veicoli venduti per un totale di 2.621 unità piazzate sul mercato italiano. Cresce anche il fatturato

che tocca quota 557 milioni di euro, in aumento anche in questo caso del 3 per cento rispetto al 2023.

**Secondo i dati** diffusi da Man, nel segmento over 6 ton la quota di mercato in Italia è stata del 9,6 per cento, in aumento rispetto all'anno prima. Secondo i dati **Anfia**, su cui si basano le nostre elaborazioni, il Leone ha un market share del 9,2 per cento tra gli over 3,5 ton e addirittura del 10,5 per cento (10,3 secondo Man) se si considera la fascia più alta, quella uguale o superiore a 16 ton. In entrambi i casi, parliamo di crescita a doppia cifra rispetto al 2023.

**Anche**, se non soprattutto, per queste ragioni la filiale italiana di Man ha ottenuto per il secondo anno consecutivo l'ambito titolo di 'Man Market of the year' conferito ogni anno alla filiale che si contraddistingue per la crescita del business.

«**Da sempre** penso che l'Italia abbia un enorme potenziale per Man e questo premio ne è ulteriore conferma. Continueremo a lavorare sulla nostra capacità di fornire ai clienti soluzioni di trasporto efficienti, sostenibili ed economicamente vantaggiose per dimostrare ancora di più la nostra affidabilità e il nostro impegno verso un futuro della mobilità più responsabile, innovativo e sicuro», ha commentato il managing director, Marc Martinez.

### FOTO DI GRUPPO CON RITOCO

Man ha annunciato i risultati 2024 a metà marzo. Dal primo di aprile il responsabile dell'area Truck David Siviero (nella foto, il primo a sinistra) è stato sostituito da Lorenzo Boghich.



### LE BREVI

**VOLVO: PIOGGIA DI PREMI**  
Il Volvo Fh Aero, detentore del record di consumo di tutti i tempi nel Superfest di Vado e Torno, ha vinto il premio Green truck 2025, organizzato annualmente dalle riviste specializzate tedesche Trucker e Verkehrs-Rundschau. Il fest è stato effettuato su un percorso di 343 km nella Germania meridionale, in autostrada e su strade nazionali. Il Volvo Fh Aero quest'anno si è inoltre aggiudicato il premio Sustainable Truck of the Year 2025 sia nella categoria Tractor che in quella eTruck.

**ACCORDO COREANO**  
Una collaborazione tutta coreana è quella che si prospetta tra Kia e Lg Electronics per lo sviluppo dei nuovi furgoni Pbv definiti dal software che il costruttore ha presentato lo scorso anno in occasione della Iaa di Hannover. Kia e Lg stanno già lavorando per lanciare i concept sul mercato nella seconda metà del 2026. Secondo quanto dichiarato, l'accordo consente di integrare la tecnologia Pbv di Kia con l'esperienza di Lg nelle soluzioni con l'intelligenza artificiale.

**OBIETTIVI PER IL TGE**  
Man ha le idee ben chiare per quanto riguarda il segmento dei furgoni, sempre più centrale nella strategia del costruttore tedesco. Il Tge, veicolo commerciale leggero già da tempo inserito nel portfolio del Leone e dallo scorso anno disponibile anche nella configurazione ultra-accessoriata Next level, potrebbe toccare le 30 mila unità nel 2025 in tutta Europa, superando l'attuale quota di mercato che, sempre a livello continentale, è fissata al 3,5 per cento per quanto riguarda il 2024.

# CARTE IN TAVOLA

Cosa è emerso dal tavolo automotive del Mimit, punto di incontro tra le istituzioni e gli attori dell'intera filiera automotive



di Maria  
Francesca Moro

L'automotive è in crisi, in balia di tempeste tecnologiche e geopolitiche. A nulla serve la capacità imprenditoriale, a poco aiuta un buon prodotto, quel di cui le case hanno davvero bisogno è un aiuto dall'alto. Serve il sostegno delle istituzioni. Così, l'intera filiera, lo scorso 14 marzo si è riunita nelle sale del Ministero dell'Impresa e del Made in Italy pendendo dalle labbra del ministro **Adolfo Urso**. Quel che gli attori della mobilità si

sono trovati ad ascoltare, tuttavia, non è stato un oracolo di salvezza, bensì parole faustive di ulteriori dubbi e incertezze.

## L'INVITO DEL MINISTRO: "CONVERTITEVI"

"Siamo un governo responsabile" ha fin da subito sottolineato Urso. "Il nostro obiettivo è mettere in sicurezza le imprese e tutelare i lavoratori, per questo incentiviamo le aziende della filiera a diversificare e riconvertire le

proprie attività verso settori ad alto potenziale di crescita come la difesa, l'aerospazio, la blue economy, la cybersicurezza". Non riuscite a vendere le auto? Provate con carri armati e navicelle spaziali. Il ministro, d'altronde, si trova sulla stessa lunghezza d'onda della premier Giorgia Meloni, da tempo convinta e non così dispiaciuta all'idea che "la vendita di automobili è destinata a diminuire progressivamente dappertutto". E va bene lo stesso,

## FOCUS

## TAVOLO AUTOMOTIVE

l'importante è trovare il modo, per tornare alle parole di Urso, di "salvaguardare e valorizzare le competenze dei lavoratori con le loro capacità tecniche e il capitale umano già formato".

## LA MAGRA VITTORIA IN UE

In seguito, Urso ha con piacere ricordato la "vittoria" ottenuta a Bruxelles. Il non paper di cui l'Italia è stata firmataria e promotrice, ha convinto, in primo luogo, l'Unione Europea ad anticipare la revisione del regolamento sui veicoli leggeri (inizialmente prevista nel 2026). Ancora, ha avuto non poca influenza nella scelta di posticipare di due anni le sanzioni legate alle emissioni di Co2 che sarebbero dovute partire da quest'anno e che, considerata l'ancora non sufficiente produzione di BEV, sarebbero potute costare fino a 15 miliardi di euro ai costruttori. Non una consolazione da poco, evitare la salatissima multa mentre le vendite arrancano. Eppure, non basta. Quel che serve è far digerire all'Ue la tanto agognata "neutralità tecnologica", la possibilità, cioè, di sfruttare tutte le tecnologie a disposizione e non solo il full electric per abbattere le emissioni dei veicoli europei. La scadenza al 2035, però, è ancora segnata in rosso sul calendario comunitario. "La battaglia è ancora lunga, ma noi non molliamo" rassicura il ministro.

INCENTIVI SÌ,  
ECOBONUS NO

1,8 miliardi di euro ha messo in ballo l'Unione Europea nell'Industrial Action Plan for the European Automotive Sector. 2,5 sono invece i miliardi stanziati dal Governo italiano nel biennio 2025-2027 per la riconversione della componentistica, di cui



1,6 miliardi dedicati al sostegno dell'innovazione, contratti di sviluppo e credito d'imposta per le attività di ricerca e sviluppo. Quest'ultima azione ha suscitato l'entusiasmo del presidente Anfia **Roberto Vavassori**: "Ci impegneremo per far sì che diventino un volano di innovazione per le nostre imprese". Qualche soldo alle aziende, qualcuno in meno ai consumatori. Urso dichiara l'ufficiale stop all'ecobonus, se ci sarà dovrà essere continentale, l'Italia non è più intenzionata a portarlo sul groppone. Seppur, ed ecco l'ennesimo contentino, si parla di 100 milioni per "interventi mirati sulla domanda", da stabilirsi in successivi colloqui con la filiera.


"LA BATTAGLIA  
È ANCORA LUNGA"

Torniamo alla ancora lunga battaglia – per parafrasare il nostrano ministro – in Europa. L'Ue, come già accennato, ha presentato l'Industrial Action Plan for the European Automotive Sector che, in poche parole, è il Green Deal presentato con un nuovo nome. Sì al rinvio delle sanzioni e all'anticipo delle discussioni, per il resto non cambia nulla: tra dieci anni esatti scatta il divieto di vendita di veicoli a combustione

e non c'è niente da fare. Chiede che si guidi elettrico e magari senza mani, e invece di investire su tecnologie alternative promette un miliardo per lo sviluppo e l'implementazione della guida autonoma. Molto interessante, ma poco pratico in un momento in cui, oltreoceano, c'è qualcuno impegnato a rendere impossibili – o per lo meno infruttuose – le esportazioni. E a proposito dei dazi di Donald Trump, come ha intenzione di reagire l'Ue? Con strumenti di difesa commerciale, negoziati con i paesi partner e semplificazione delle normative per i costruttori europei. Tante, all'apparenza validissime, misure di cui, tuttavia, non è ancora stata svelata la reale entità.

## Il piano Italia di Stellantis

*Non si fa torto a nessuno nel dire che una grande fetta dei lavoratori automotive in Italia sono dipendenti Stellantis, e non stupisce dunque che il Governo dedichi al colosso maggiore attenzione che ad altri. Nel corso del tavolo al Mimit, il ministro ha lodato il cosiddetto Piano Italia del costruttore, che promette di investire già quest'anno 8 miliardi tra poli produttivi e acquisti da fornitori italiani, garantendo al contempo la stabilità occupazionale. Urso si fida, ma per star più sicuro, convoca un ulteriore incontro per fare il punto sul futuro dello stabilimento di Termoli.*


 scenari economici

# La dissolvenza dell'industria dell'auto

## Ernesto Cassetta

Docente di Economia applicata, Università di Udine, e di Economia industriale, LUISS Guido Carli, Roma, <ernesto.cassetta@uniud.it>

## Cesare Pozzi

Docente di Economia applicata, Università di Foggia, e di Economia industriale, LUISS Guido Carli, Roma, <cpozzi@luiss.it>

# economia industriale • germania • industria automobilistica • italia • occupazione • politica industriale • sviluppo economico • transizione ecologica • unione europea

La crisi che ha colpito l'industria automobilistica europea trova le sue radici nell'evoluzione tecnologica del settore e nel profilo concreto del processo di globalizzazione. Quali ne sono gli effetti socioeconomici, visto che per lungo tempo è stata l'industria dell'auto a plasmare il volto delle società industriali? Quali ulteriori cambiamenti genera l'opzione per la decarbonizzazione e il passaggio alla propulsione elettrica? Una risposta politica adeguata non può limitarsi ai sussidi e agli ammortizzatori sociali.

**L**o scorso 5 marzo la Commissione europea ha pubblicato un piano industriale di azione per il settore europeo dell'automotive<sup>1</sup>, cioè la filiera dell'industria automobilistica, basato su un dialogo strategico avviato a fine gennaio con i principali operatori europei del settore (produttori di autoveicoli e fornitori di componenti di prima fascia), le parti sociali e gli altri principali portatori di interessi. Con l'obiettivo di affrontare quella che viene ormai riconosciuta come una crisi profonda del settore, il piano delinea una serie di azioni prospettiche in cinque aree principali: innovazione e digitalizzazione; mobilità sostenibile; competitività e resilienza della catena di fornitura; competenze e dimensione sociale; relazioni di scambio internazionale.

In effetti, l'ultimo anno ha visto un ulteriore peggioramento dei principali indicatori di mercato che ha coinvolto anche il sistema tede-

<sup>1</sup> EUROPEAN COMMISSION, *Industrial Action Plan for the European automotive sector*, COM(2025) 95 final, 5 marzo 2025.

scenari economici



sco, finora percepito come il modello di riferimento dell'industria europea. Sotto il profilo della domanda, le immatricolazioni di nuove autovetture nel 2024 hanno subito una significativa riduzione nei principali Paesi (Francia, Germania e Italia), pur in un quadro comunque di lieve crescita a livello di Unione Europea. A soffrire particolarmente è stato il segmento delle auto *full electric*, con una diminuzione dei volumi del 5,9% rispetto al 2023 e una quota di mercato sul totale delle immatricolazioni del 13,6%, in contrazione rispetto al 14,6% del 2023 e inferiore a un'aspettativa del 25%. Numerosi produttori europei – tra cui i due maggiori, Volkswagen e Stellantis – hanno deciso o annunciato sospensioni e riduzioni delle attività produttive e il taglio di numerosi posti di lavoro, con un impatto potenziale significativo anche sulla filiera della componentistica, stimato in circa 54mila dipendenti dalla CLEPA, l'Associazione europea di settore. **Ne è derivata una richiesta sempre più insistente, oltre che di sussidi e incentivi alla domanda, di una modifica del quadro regolatorio**, in particolare relativamente agli obiettivi di riduzione delle emissioni, e di un maggiore coordinamento con le altre politiche di stimolo al processo di decarbonizzazione.

L'approfondimento delle proposte contenute nel piano industriale europeo va al di là delle finalità di questo articolo. È tuttavia importante far emergere gli elementi fondamentali delle diverse problematiche che l'industria dell'auto europea si trova ad affrontare, così da poter valutare, seppur sinteticamente, la potenziale efficacia delle azioni definite e offrire qualche spunto per elaborare una strategia che abbia qualche possibilità di successo. Per questo, partiamo dalla comprensione del ruolo che il settore dell'auto ha avuto nel plasmare la manifattura moderna e le attuali strutture socioeconomiche, per poi ricostruirne il processo di commoditizzazione e i cambiamenti della distribuzione geografica della produzione, a cui si aggiunge oggi la rivoluzione elettrica.

## La macchina che ha cambiato il mondo

Nel 1990 veniva pubblicata dal Massachusetts Institute of Technology (MIT) una delle più grandi analisi di settore della storia con il coinvolgimento di tutti i principali operatori del pianeta: *La macchina che ha cambiato il mondo*<sup>2</sup>. La ricerca, piuttosto che sollecitare un confronto sul complesso dei problemi sottostanti al titolo, estremamente evocativo della valenza sociale e culturale dell'industria automobilistica, ha finito per stimolare un dibattito limitato, di fatto circoscritto al cosiddetto modello gestionale giapponese della *lean production*.

In effetti, le relazioni tra industria dell'auto e società moderne sono per certi versi simbiotiche: **i grandi cambiamenti dell'industria dell'auto**

<sup>2</sup> WOMACK J.P. – JONES D.T. – ROOS D., *La macchina che ha cambiato il mondo*, Rizzoli, Milano 1991 (ed. or. 1990).

### Lean production

Il concetto di *lean production* (produzione snella) trae origine dal sistema di produzione adottato da Toyota e volto alla gestione dei processi aziendali ai fini del miglioramento continuo.

**narrano l'evoluzione della nostra società.**

Agli inizi del secolo scorso, essa ha mutato il mondo nella misura in cui ha aperto la strada al passaggio da una manifattura di processo a una di prodotto. Se nella prima i beni finali sono l'esito di una trasformazione totale o parziale, attraverso processi chimico-fisici, di materie prime (come nel

caso delle industrie chimiche, petrolchimiche, siderurgiche, ecc.), **nella manifattura di prodotto la produzione in serie** di prodotti durevoli e nel tempo sempre più differenziati **è il risultato dell'assemblaggio di un gran numero di componenti e semilavorati**. Il punto di svolta di questa evoluzione può essere identificato proprio nella "scommessa" fatta da Henry Ford, che nel 1913 adottò la catena di montaggio, cioè una linea di produzione per la manifattura in serie di un prodotto durevole, come un'automobile, che richiede l'assemblaggio di un numero estremamente elevato di componenti resi standardizzati. Negli anni successivi questa decisione rappresentò il riferimento dell'organizzazione della produzione di tutti i beni durevoli, come elettrodomestici, dispositivi elettronici, ecc.

Sotto il profilo industriale, nella manifattura di prodotto l'incremento della dimensione di impresa procede per salti discreti, che, in un contesto di integrazione verticale (nel quale, in estrema sintesi, tutto ciò che serve per realizzare un'auto è prodotto da un'unica impresa) come quello dell'inizio del XX secolo, sono di misura assai rilevante e generano inevitabilmente eccessi di capacità produttiva, se non in presenza di una crescita cospicua e continua dei mercati. In questa prospettiva, l'affermazione del modello divisionale della General Motors offre una prima risposta parziale ai problemi della concorrenza attraverso l'opportunità di introdurre una differenziazione orizzontale e verticale sempre più ampia dei prodotti finali assemblati, ma affidando all'esterno un crescente insieme di fasi di produzione di componenti e semilavorati per gestire i rischi legati alla variabilità della domanda.

Si apre così la strada al **progressivo emergere di ecosistemi industriali costituiti da reti di piccole e medie imprese**, variamente collegate e a diverso titolo coinvolte nella progettazione e nella produzione di componenti e semilavorati destinati all'assemblaggio, generando al contempo un sistema di competenze industriali e conoscenze disperso, ma coeso grazie al consolidamento di legami duraturi di natura sociale, economica e culturale, la cui gestione rappresenta un cardine dei processi di creazione e distribuzione di valore. L'incremento e la diffusione di conoscenze e competenze genera a sua volta rilevanti ricadute, che incrementano la capacità di innovazione degli ecosistemi industriali nei diversi ambiti tecnologici (metalli, meccanica, chimica, plastica, vetro, elettronica, ecc.), consentendone il trasferimento su mercati anche distanti da quelli iniziali e rappresentando

scenari economici



la motivazione principale che aveva portato il teorico dell'organizzazione austriaco-statunitense Peter Drucker (1909-2005) a definire quella dell'auto «l'industria delle industrie»<sup>3</sup>.

È nella prospettiva appena descritta che **l'evoluzione dell'organizzazione della produzione avviata nell'industria dell'auto comporta cambiamenti radicali della struttura delle società moderne**. Intorno alla nuova idea di mobilità, resa possibile dall'ampia accessibilità di un bene in precedenza esclusivo, si modifica il significato attribuito al tempo, cambiano cultura e stili di vita e si creano nuove classi sociali, distinte sulla base della partecipazione al ciclo produttivo e alla distribuzione del valore generato, senza la quale non sarebbe possibile assorbire l'esponenziale incremento nella produzione di beni e servizi che il nuovo modello organizzativo consente. All'annuncio di Henry Ford del gennaio 1914 che la sua società avrebbe pagato a tutti i lavoratori qualificati un minimo di cinque dollari al giorno per una giornata lavorativa di otto ore corrisponde la modifica dell'assetto istituzionale, che si concretizza primariamente nell'approvazione del Clayton Act nello stesso 1914. Nell'affermare il principio che «*the labor of a human being is not a commodity or an article of commerce*» («il lavoro dell'essere umano non è una merce o un articolo di commercio», nostra trad.), quest'ultimo esenta dal divieto di intesa le associazioni di lavoratori e pone le basi per la creazione di un sindacato la cui funzione è contribuire a una distribuzione del valore generato dalle imprese tale da rendere le società resilienti.

Il processo qui sommariamente descritto ha attraversato il mondo cosiddetto occidentale. **La modifica delle strutture sociali ha alimentato la produzione e il consumo di massa, che a sua volta ne ha sostenuto il cambiamento**, si è riflesso nel consolidamento di una concezione del lavoro come valore fondante della società in quanto manifestazione del contributo dell'individuo al benessere della comunità e trova concreta espressione nelle opportunità di intraprendere, amplificata dall'organizzazione della produzione in ecosistemi industriali e nell'affermazione delle moderne forme di democrazia politica. Così, **la manifattura moderna è stata senza dubbio il punto di forza dell'Europa**, dando vita a una rete di piccole e medie imprese distribuite su diversi territori, che ne hanno promosso la diffusione e la crescita, creando un benessere diffuso e la più grande varietà di proposte socioeconomiche e culturali che il mondo abbia mai conosciuto.

## Il processo di commoditizzazione dell'industria dell'auto

È proprio rispetto al mutamento delle strutture socioeconomiche e ai cambiamenti nella distribuzione del valore nella chiave della sostenibilità

<sup>3</sup> DRUCKER P.F., *L'organizzazione e la direzione della grande impresa*, Angeli, Milano 1972 (ed. or. 1946), 20-41.

delle comunità coinvolte nella produzione che occorre continuare a leggere l'evoluzione dell'industria dell'auto lungo gli ultimi decenni, in particolare a seguito dell'emergere di tre fattori fondamentali, la cui interazione è tra le cause del cambiamento d'epoca cui stiamo assistendo.

Il primo è che il reale motivo della maggiore competitività delle imprese giapponesi fin dall'ultimo quarto del secolo scorso consisteva nella **capacità di coordinare il processo di progettazione e produzione disperso in ecosistemi industriali formati da un numero estremamente elevato di imprese di piccola e media dimensione**, ciascuna delle quali specializzata nella manifattura di specifici componenti di base o semilavorati e in grado di generare innovazione di prodotto oltre che di processo<sup>4</sup>.

Il secondo riguarda la **crescente divaricazione fra l'impresa in senso economico**, i cui confini sono definiti dalla domanda dei beni e servizi finali a cui risponde la produzione, **e l'impresa in senso giuridico**, la cui natura e dimensione è legata invece alle opportunità che i differenti ecosistemi industriali offrono in materia di assetti istituzionali, opzioni di gestione e attribuzione dei diritti di proprietà.

Il terzo è il convitato di pietra delle nostre società: **un sistema finanziario internazionale che** dal 1971 adotta un regime di cambi flessibili, il quale **può consentire di alterare i rapporti di prezzo tra le valute** che emergerebbero dal confronto tra le economie reali dei diversi Paesi attraverso i movimenti e il controllo dei flussi finanziari non legati al regolamento delle partite commerciali.

L'intreccio di questi fattori avrebbe consentito una diversa lettura del processo di commoditizzazione dell'industria dell'auto, che ha progressivamente coinvolto tanto la produzione

### Commoditizzazione

Il termine **commoditizzazione** è un calco dell'inglese *commoditization*, che indica la capacità di ottenere facilmente qualcosa di molto complicato. Sebbene il termine sia spesso utilizzato in relazione a beni omogenei, la commoditizzazione non riguarda tanto la natura del bene coinvolto, quanto le caratteristiche delle tecnologie e delle competenze e conoscenze coinvolte nella sua manifattura che, in quanto diffuse e facilmente trasferibili, ne consentono comodamente l'adozione per la realizzazione di prodotti in sé complicati e differenziati.

La produzione della componentistica quanto l'assemblaggio del prodotto finale. In un quadro di globalizzazione deregolamentata in regime di cambi flessibili, la concorrenza fra imprese si muove attraverso la possibilità per i principali operatori storici dell'automotive di recidere progressivamente i vincoli con gli ecosistemi produttivi di origine, spostare i propri stabilimenti di assemblaggio in aree del globo in grado di offrire condizioni favorevoli in termini di prezzo relativo dei fattori produttivi (dalle

<sup>4</sup> SAKAI K., «The Feudal World of Japanese Manufacturing», in *Harvard Business Review*, 6 (November-December) 1990, <<https://hbr.org/1990/11/the-feudal-world-of-japanese-manufacturing>>.

scenari economici



materie prime al lavoro) e gestire le forniture di componenti ricorrendo a quelle che, con un'espressione capziosamente seducente, sono oggi chiamate "catene globali del valore", piuttosto che alle logiche della *lean production*.

## La nuova geografia dell'automotive e la crisi europea

Le dinamiche appena sintetizzate forniscono la chiave di comprensione dei mutamenti della distribuzione geografica della produzione di autoveicoli. In un contesto di forte crescita della produzione globale, passata da 54 milioni di autoveicoli del 1999 a più di 93 milioni nel 2023, il modello giapponese ha rappresentato il riferimento fino al 2008, per poi essere sostituito da quello cinese (con una produzione passata da 1,8 milioni di autoveicoli nel 1999 a 30,2 milioni del 2023, pari a quasi un terzo di quella mondiale) e dall'emergere di nuove aree produttive, quali India, Thailandia e, in misura inferiore, Indonesia, Iran e Malesia (cfr Tab. 1 a p. seguente).

**Il dramma dei produttori europei è evidente.** Tra il 1999 e il 2023, l'Italia ha registrato una contrazione della produzione di autoveicoli del 48,2%, passando dai circa 1,7 milioni del 1999 a poco più di 880 mila nel 2023, pari a meno dell'1% del totale globale (contro il 3,1% nel 1999). La contrazione è percentualmente ancora maggiore (-61,6%) se si guarda alle sole autovetture, che passano da 1,4 milioni del 1999 a circa 542 mila nel 2023. Come ha reagito **il nostro Paese?** Per usare una metafora medica si è anestetizzato. Da un lato **ha fatto esplodere il ricorso ai cosiddetti ammortizzatori sociali**, conquiste dei nostri tempi che servono però a guadagnare tempo, non certo a curare; dall'altro **ha modificato la propria struttura industriale**, trasformandosi sostanzialmente in un "terzista" e specializzandosi progressivamente nella produzione di componenti, parti e accessori di autoveicoli. Nel 2023, circa il 50% delle imprese del comparto erano attive nel settore della manifattura di parti e accessori per motori a combustione e circa il 61% delle aziende realizzava all'estero più del 50% del proprio fatturato, sebbene nello stesso anno la quota di imprese che risultava avere Stellantis e/o IVECO nel proprio portafoglio clienti, direttamente o indirettamente, era pari al 69,4%. Sempre nel 2023, a fronte di un saldo negativo della bilancia commerciale dell'intero settore automotive di circa 13,4 miliardi di euro, il nostro Paese ha registrato un surplus commerciale di parti e componenti di 5,7 miliardi di euro, con il 20,5% dell'export italiano di componentistica indirizzato verso la sola Germania (escludendo dunque gli stabilimenti dei gruppi tedeschi localizzati in altri Paesi).

Quest'ultima tra 2014 e 2024 ha perso circa il 27% della produzione, passando da 5,6 a 4,1 milioni di autovetture. Nello stesso periodo, in media, quasi quattro autovetture su cinque prodotte in Germania sono state esportate, mentre la quota delle autovetture prodotte internamente sul totale delle nuove immatricolazioni si è mantenuta, sempre in media, pari a circa il 70%

La dissolvenza dell'industria dell'auto • 265

del totale. Nei primi otto mesi del 2024, poi, quasi un terzo delle autovetture prodotte in Germania era alimentata da motori elettrici, mentre le auto elettriche erano pari al 18,9% del totale delle nuove immatricolazioni, con un calo sensibile rispetto al 2021 (26,2%), al 2022 (30,1%) e al 2023 (24,2%).

Proprio il processo di commoditizzazione dell'industria dell'auto, unito all'alterazione dei tassi di cambio legata ai movimenti finanziari, pone oggi agli assemblatori europei **fortissimi limiti alla possibilità di produrre in Paesi a valuta forte**, come dollaro, euro, sterlina e yen, **per vendere in mercati a valuta debole**, che tra l'altro sono quelli che sperimentano la più forte crescita della domanda, non limitata alla sola sostituzione. Peraltro, le stime dell'associazione automobilistica tedesca VDA parlano chiaro: nel 2022 il salario orario per i lavoratori dell'industria automobilistica era pari a 56 euro in Germania, rispetto ai 45 della Francia, ai 32 dell'Italia, ai 28 della Spagna, ai 21 della Repubblica Ceca, ai 16 dell'Ungheria. In Cina il salario orario è stimato nell'ordine dei 3 euro. È in questo contesto che vengono prospettate operazioni di ristrutturazione, come quella recente-

**tabella 1**
**Principali Paesi produttori di autoveicoli (anni 1999, 2008 e 2023)**

N.	Paese	1999	Paese	2008	Paese	2023
1	USA	13.024.835	Giappone	11.575.644	Cina	30.160.966
2	Giappone	9.895.476	Cina	9.299.180	USA	10.611.555
3	Germania	5.687.590	USA	8.672.283	Giappone	8.997.440
4	Francia	3.035.731	Germania	6.045.730	India	5.851.507
5	Spagna	2.852.389	Sud Corea	3.826.682	Sud Corea	4.243.597
6	Sud Corea	2.843.114	Brasile	3.215.976	Germania	4.109.371
7	Canada	2.735.257	Francia	2.568.978	Messico	4.002.047
8	UK	1.972.528	Spagna	2.541.644	Spagna	2.451.221
9	Cina	1.804.500	India	2.332.328	Brasile	2.324.838
10	<b>Italia</b>	<b>1.701.114</b>	Messico	2.167.944	Thailandia	1.841.663
11	Messico	1.549.925	Canada	2.082.241	Canada	1.553.026
12	Brasile	1.345.515	UK	1.649.515	Francia	1.505.076
<b>Totale primi 12</b>		<b>48.447.974</b>		<b>55.978.145</b>		<b>77.652.307</b>
			<b>Italia</b>	<b>1.023.774</b>	<b>Italia</b>	<b>880.085</b>
<b>Totale globale</b>		<b>54.455.953</b>		<b>70.729.792</b>		<b>93.546.599</b>

Fonte: OICA (Organizzazione internazionale dei costruttori di autoveicoli)

scenari economici



mente avviata dal Gruppo Volkswagen, che prevede, tra l'altro, un taglio della capacità produttiva in Germania di circa 700mila autoveicoli e una riduzione progressiva di oltre 35mila posti di lavoro al 2030.

## Il processo di decarbonizzazione e la rivoluzione elettrica

Nel quadro finora descritto, il progressivo abbandono della trazione endotermica a favore di quella elettrica rappresenta un evento di portata esplosiva. L'auto elettrica, assai più semplice di quella con motore endotermico sotto il profilo tecnologico, **rappresenta un fattore di ulteriore destabilizzazione** all'interno del processo di commoditizzazione accennato. Si tratta di un mercato che, a prescindere dalle motivazioni che ne giustificano l'opportunità, è stato creato in via amministrata, sulla base di valutazioni politiche, in presenza di una tecnologia consolidata e di un sistema di conoscenze ormai diffuso, che richiede un numero di componenti estremamente inferiore (nell'ordine di un sesto) rispetto agli autoveicoli con motore endotermico, oltre che interventi di manutenzione più limitati e meno frequenti.

Da un lato, questo **rende possibile la nascita di nuove imprese**, con Tesla e BYD quali principali esempi, in grado di realizzare un prodotto complicato con meno personale usufruendo delle moderne tecnologie della robotica e dell'intelligenza artificiale, con un enorme vantaggio competitivo rispetto agli operatori tradizionali, gravati da strutture produttive retaggio degli investimenti passati e sicuramente ridondanti per tale nuova produzione.

Dall'altro lato, la riduzione del numero di componenti, una vita media molto più lunga, le minori esigenze di manutenzione e la minore usura di molte componenti delle autovetture elettriche rispetto a quelle tradizionali sono destinate ad avere un **impatto rilevante non solo sulla filiera della componentistica, ma anche sulla rete distributiva e sui servizi legati alla riparazione e alla ricambistica**, anch'essi chiamati a un difficile processo di riconversione e ricollocazione produttiva.

Nell'affastellarsi di analisi volte a quantificare il potenziale impatto socioeconomico, **ANFIA** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) ha recentemente stimato i posti di lavoro a rischio in un intervallo compreso fra 20 e 40mila (ovvero fino a quasi un terzo dell'occupazione complessiva) nella sola filiera italiana della componentistica auto<sup>5</sup>, escludendo dunque sia i produttori di autoveicoli sia l'indotto indiretto.

## La contraddizione delle attuali politiche

Il quadro che emerge dall'evoluzione del settore dell'automotive dà conto di problematiche che si estendono all'intera industria manifatturiera e delle più ampie difficoltà della struttura socioeconomica europea.

<sup>5</sup> Cfr **ITA-ANFIA-UCIMU**, *Impatto ed evoluzione dell'elettrificazione dei veicoli. Executive report*, in collaborazione con Alix Partners, 2024, in [www.anfia.it](http://www.anfia.it)

Proprio l'esperienza dell'industria dell'auto, per il suo particolare ruolo all'interno del sistema socioeconomico, avrebbe dovuto fornire indicazioni su come progettare gli assetti istituzionali e le politiche industriali per garantire condizioni di resilienza. Il mantenimento degli attuali standard di vita nei Paesi occidentali non può essere basato su assetti istituzionali che richiedano alle altre aree del mondo di rinunciare all'ambizione di ridefinire i propri modelli di produzione e di consumo, rimanendo ancorati alla produzione di commodity a uso e consumo dei Paesi ricchi.

A fronte della fine dell'industria delle industrie, con la dissolvenza di buona parte degli ecosistemi industriali europei, **la ricetta seguita, limitata a politiche di carattere emergenziale** volte a gestire gli effetti economici e occupazionali derivanti dal progressivo assottigliamento della propria base produttiva mediante sussidi, ammortizzatori sociali e agevolazioni, **ha finora determinato un aumento dell'indebitamento degli Stati senza generare nuove opportunità di creazione di valore**. Ne deriva l'enorme contraddizione fra due posizioni inconciliabili in termini diacronici: il debito pubblico degli Stati ricchi è aumentato a dismisura, ma sempre più a discapito delle fasce deboli, compresa la cosiddetta classe media che, da maggioranza, tende ad assottigliarsi. In questo quadro, la decarbonizzazione, per quanto auspicabile, non può essere credibilmente realizzata senza recuperare una capacità di fare e una distribuzione del reddito in grado di sostenerla nel tempo.

Proprio in questa prospettiva andrebbero valutate le azioni prospettate dalla Commissione europea, con modalità e tempi tuttavia incerti, che in sostanza tendono a reiterare una logica di intervento prevalentemente finanziaria. Essa si fonda sul sostegno alla domanda e sullo stimolo della produzione interna di componenti (in particolare nel segmento a maggiore valore aggiunto delle batterie) e autoveicoli, attraverso il recupero di strumenti, quali sussidi diretti, vincolo all'uso di prodotti locali e partnership di collaborazione, in aggiunta all'adozione di politiche di difesa commerciale giustificate da ragioni compensative e di contrasto a pratiche scorrette.

Se nel cambio d'epoca che stiamo vivendo il rischio è che si affermino gli istinti peggiori, di cui le attuali tensioni geopolitiche sono il sintomo più evidente, **gestire il cambiamento in maniera positiva richiede il dialogo tra comunità portatrici di conoscenze, storie e interessi diversi**. Sotto questo profilo andrebbe prima di tutto affrontato il nodo della distribuzione del valore, facendo emergere le contraddizioni dei percorsi oggi battuti e restituendo centralità al lavoro nella sua capacità di contribuire al benessere della comunità. Il recupero di una reale capacità di fare, espressione di quella vocazione manifatturiera che ha rappresentato il punto di forza del modello socioeconomico europeo, non può che partire da un rinnovato consenso su quale sarà il nostro modello insediativo, ovvero sulla scelta di che cosa produrre e consumare, di dove abitare e di come muoversi.

**ANALISI****INDUSTRIA ITALIANA  
stretta tra dazi e guerra:  
gli scenari possibili**

| di Marco Battistone

**S**otto tiro: dopo l'annuncio delle nuove "tariffe reciproche" imposte dall'amministrazione Trump, le industrie di mezzo Mondo si leccano le ferite, cercando soluzioni o pianificando rappresaglie.

«L'economia globale soffrirà immensamente», è stato il commento della Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen, che ha annunciato di preparare un pacchetto di contromisure. L'Europa è tra i più colpiti: per le sue esportazioni, arrivano dazi indiscriminati del 20%, che salgono al 25% per l'industria automobilistica. Si incrina così quella che fino a poche settimane fa era la relazione commerciale più proficua del Pianeta, per un valore che, contando solo lo scambio di beni, nel 2024 era di 531,6 miliardi di euro di export e di 333,4 miliardi di import da Oltreoceano. L'industria italiana è in prima linea: con i suoi 67,2 miliardi di

→ segue a pag. 4

esportazioni totali rappresenta il terzo esportatore europeo verso gli Stati Uniti, dietro a Germania e Irlanda. Il tutto a fronte di 25,172 miliardi di import dagli USA, per un surplus commerciale che nel 2023 sfiorava i 38 miliardi di euro (Fonte: Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale). Quel che è peggio, le tariffe arrivano in un clima già complesso, che vede la produzione industriale arrancare, mentre gli shock geopolitici internazionali accrescono l'incertezza per il futuro. In breve, il tessuto produttivo è a un crocevia di sfide che richiedono scelte radicali.

## Il peso delle tariffe

Con gli annunci del Liberation Day americano, molte delle incertezze che hanno caratterizzato i primi mesi di Presidenza assumono una forma più chiara. Non per questo lo scenario si fa più rassicurante. Anzi, la minaccia per i vari comparti dell'industria nazionale è più concreta che mai. Gli effetti sul PIL, dice Confindustria, potrebbero raggiungere lo 0,4-0,5% già nel 2025, per poi salire allo 0,6% nel 2026.

**A rischio alcuni dei settori simbolo del Made in Italy.** Si parla di un costo potenziale di ben più di un miliardo per il comparto alimentare e quello delle bevande - in particolare il vino - che esporta circa 6,6 miliardi di euro di prodotti ogni anno. O ancora, il mondo del tessile e dell'abbigliamento, che vendeva finora 2,8 miliardi l'anno.

Ma i veri campioni di vendite in terra americana sono altri: su tutti, macchinari e apparecchiature, per un valore annuo di 12,39 miliardi. Anche autoveicoli, rimorchi e semirimorchi - i più colpiti in termini di sanzioni - rappresentano una voce notevole, per 5,78 miliardi di euro, superati di poco dai 6,15 miliardi di altri mezzi di trasporto come navi, locomotive, aeromobili e mezzi militari. In altre parole, chi rischia di rimetterci di più è l'industria pesante, con tutto il suo indotto nella componentistica.

Al secondo gradino del podio ci sono invece i prodotti farmaceutici, con oltre 8 miliardi annui di prodotti esportati, derivanti soprattutto dalla vendita di medicinali di base e di uso comune. Al momento escluso dalle tariffe extra americane, il

settore resta timoroso di fronte all'eventualità di essere colpito da una tornata di dazi separata.

## Energia e materie prime

Guardando alla situazione contingente, osserviamo una persistente debolezza dell'industria. A gennaio 2025, l'indice destagionalizzato della produzione industriale registra un aumento del 3,2% rispetto al mese precedente, ma mantiene un calo dello 0,6% sui 12 mesi prima (Fonte: ISTAT). Un miglioramento comunque notevole rispetto ai risultati di dicembre, con una ben più drastica diminuzione anno su anno del 7,1%. Situazione analoga al dato aggregato per quasi tutti i sottosectori, eccezion fatta per i beni durevoli, che crescono del 4,4% da un mese all'altro e del 5,1% su base annua. Beni non durevoli, strumentali e intermedi, oltre all'energia, registrano invece tutti diminuzioni annue nei decimali.

**In altre parole, le nuove tariffe entrano in vigore in un periodo non certo roseo, con problemi che risalgono a ben prima del nuovo mandato di Trump alla**

**Casa Bianca.** Alla base, un cocktail di fattori che ferma la crescita da più di due anni. Dal febbraio 2023 a oggi, la produzione industriale è andata diminuendo ininterrottamente nei suoi valori anno su anno. E il problema risale ancora più a monte: negli ultimi 5 anni ha registrato 16 mesi con andamento positivo su 48. Insomma, la produzione nazionale non sembra mai essersi realmente ripresa dagli effetti della crisi pandemica. A contribuire, i costi ancora elevati di energia e materie prime, che nonostante il calo dai picchi raggiunti nel 2022, all'indomani dell'invasione russa dell'Ucraina, si attestano ancora su valori ben più alti che in passato. L'elettricità, ad esempio, costa oggi poco più di 115 euro al megawattora. La distanza dai 500 registrati ad agosto 2022 è evidente, ma lo è anche quella dai 36 euro del prezzo spot di 5 anni fa, nel marzo 2020.

A questo aspetto si aggiunge il calo della domanda di beni e servizi. E se quella interna è al momento fiaccata dalle spinte inflazionistiche degli ultimi anni e dalla crescente incertezza degli scenari, neanche quella internazionale fa meglio. Anzi. Spinte di varia natura stanno rallentando la crescita economica globale - stimata tra il 3,1 e il 3,2% da Fondo Monetario Internazionale e OCSE. Al tempo stesso, il crescere delle tensioni geopolitiche

mette in difficoltà le catene di approvvigionamento internazionali e il modello di produzione e scambio globalizzato degli ultimi decenni. Una illustre vittima di questi rivolgimenti è la Germania, la cui economia si è contratta nel 2024 per il secondo anno di fila, trascinata da un'industria in netto declino.

**Ebbene, le difficoltà dello storico alleato sono un fenomeno che colpisce duramente anche le nostre imprese, in particolare nei campi della componentistica, meccanica, metallurgico e chimico, che da decenni sono impegnate nella fornitura di semilavorati alle aziende tedesche.** Tra il 2022 e il 2024, le importazioni da parte del primo partner commerciale dell'Italia si sono contratte di quasi 7 miliardi di euro, passando da 77,5 a 70,7 miliardi di euro annui.

## I settori in difficoltà

Al di là degli indici di produzione, ciò che preoccupa è il fatturato. L'inizio dell'anno dà anche in questo caso qualche speranza: a gennaio, si è registrato un incremento

congiunturale del 3,8% e dell'1,7% rispetto a un anno prima (Fonte: ISTAT). Anche in questo caso, però, l'incremento di gennaio segue un calo nel mese precedente: a dicembre 2024, il fatturato era diminuito del 2,7% rispetto al mese precedente e di un preoccupante 7,2% su base annua.

**La contrazione non è equamente distribuita ma, com'era da aspettarsi, colpisce più duramente alcuni settori.** Agli ultimi banchi, il comparto automobilistico, che negli ultimi mesi ha fatto notizia per le vicende del colosso Stellantis. A gennaio 2025, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA) registra una produzione domestica di autoveicoli di circa 10.800 unità, in riduzione netta - del 63,4% - rispetto a 12 mesi prima. Anche il fatturato non è da meglio, con un -14,7% ripartito tra un -16,9% della domanda interna e un -12,6% del Mercato estero. A trascinare con sé il settore è proprio il primo produttore nazionale, Stellantis, il cui output raggiunge i livelli più bassi dal 1956, dopo un crollo del 37%.

**Ma a soffrire è anche il mondo fashion, tradizionalmente associato al Made in Italy e al know-how italiano senza tempo.** Dai Fashion Economic Trends della Camera Nazionale della Moda emerge un calo dei ricavi del 5,3%,

che li riporta nel 2024 a 96 miliardi di euro, dopo un 2023 che aveva segnato il superamento di quota 100 miliardi grazie a una crescita del 4%.

Da segnalare, infine, le difficoltà nella lavorazione dei metalli, che risente dei guai dell'industria tedesca. In quest'ambito, diminuiscono sia la produzione - tanto per le fonderie quanto per il mondo metalmeccanico - sia il fatturato, che cala del 12,1% su base annua per le prime e del 4,2% per il secondo.

## Tra sfide e opportunità

In un modo o nell'altro, è chiaro come l'industria italiana ed europea si trovi a un punto di svolta. E i dazi di Trump non sono l'unica prova da superare per proiettarsi verso il futuro: il nostro presente è fitto di fattori disruptive in grado di cambiare l'assetto globale in tutti i campi. A noi la scelta se adattarci e mantenere una posizione privilegiata nello scenario economico globale oppure restare fermi al palo, lasciando spazio a nuovi e più innovativi attori.

**Nel breve termine, il fattore più innovativo con cui bisognerà fare i conti è l'avvento dell'intelligenza artificiale.** La possibilità di aumentare la produttività grazie a questi nuovi strumenti porta una vera e propria rivoluzione tecnologica. Stare al passo sarà cruciale.

Nel breve termine, però, la novità che promette di cambiare gli orizzonti dell'industria europea è la priorità crescente assegnata alla sicurezza. Con l'annuncio del piano Rarm EU, la Commissione ha comunicato chiaramente l'intenzione di tornare a investire massicciamente in difesa, grazie a un mosaico di finanziamenti che vale 800 miliardi di euro di qui al 2030. Se approvato, il piano offre opportunità di rilancio notevoli, specie se, come pare possibile, vi fossero margini di reimpiego per gli operatori e gli impianti civili nell'ambito militare. In tal caso, il progetto di riarmo potrebbe prefigurare risollevarle le sorti dei settori pesanti dell'industria.

## Il futuro: visioni divergenti

Ma perché uno scenario di rilancio si possa concretizzare ci vogliono investimenti massicci e una direttrice comune con l'Europa. «Occorre un piano straordinario su tre capitoli» ha detto il Presidente di Confindustria Emanuele Orsini a proposito delle tariffe dagli USA. «Investimenti, sburocratizzazione per eliminare i dazi interni, e recupero di competitività su fattori chiave quali l'energia. Contiamo su una

risposta compatta e responsabile di tutte le forze politiche per arrivare ad un'azione che sia immediata e tangibile». Un punto di vista, almeno sulla carta, coerente con quello assunto dalla Commissione Europea, che punta a rilanciare gli investimenti in industria e innovazione per rendere più competitiva l'economia europea.

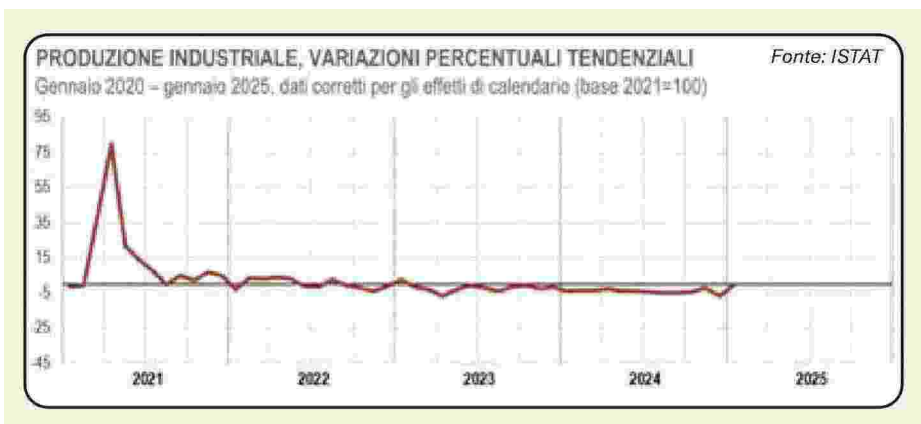
Il punto in cui le opinioni si dividono è quello della transizione verde. Fino a pochi mesi fa, priorità assoluta. Oggi, relegata in seconda fila dall'arrivo di shock ben più immediati. Su questo piano, Bruxelles è adamantina: essere competitivi è essere più verdi. Non per nulla, lancia un nuovo "Patto per l'industria pulita a favore della competitività e della decarbonizzazione dell'UE" volto ad accelerare la transizione Green.

Netto invece Orsini, che all'indomani della presentazione del Patto ha dichiarato: «Se vogliamo andare avanti a salvaguardare l'industria dobbiamo pensare che quel Green Deal deve essere per forza cambiato». E la voce di Confindustria non è la sola a levarsi contro l'approccio scelto dalla Commissione: sono in molti a invocare un "realismo" maggiore nelle scelte di sostenibilità comuni.

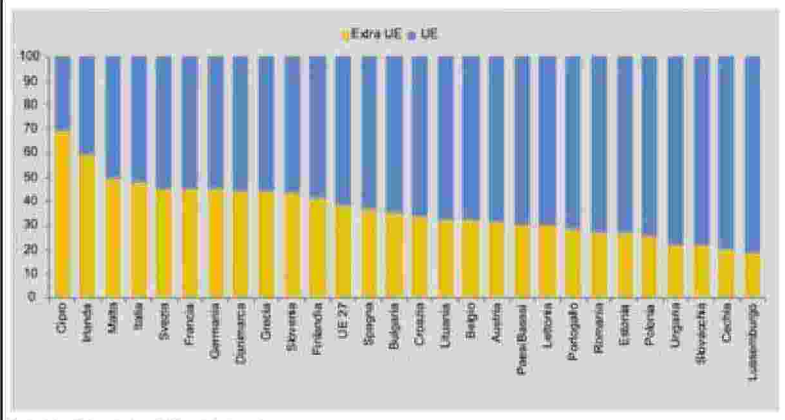
**Un fattore con cui bisognerà fare i conti, soprattutto di fronte alla chiamata alle armi lanciata di recente.** La difficile conciliazione tra gli ambiziosi obiettivi verdi che l'Europa si è data e la necessità di essere più competitivi è più evidente che mai. Soprattutto perché molti dei settori più strategici per il futuro restano ancor oggi tra quelli hard-to-abate, in cui le emissioni sono ridotte con più fatica: il primo di questi è la difesa. E se vorrà unire efficacemente le forze per produrre in questo campo, l'UE non potrà che superare questa controversia.©

**Marco Battistone**

*Nel breve termine, la novità che promette di cambiare gli orizzonti è la priorità crescente assegnata alla sicurezza*



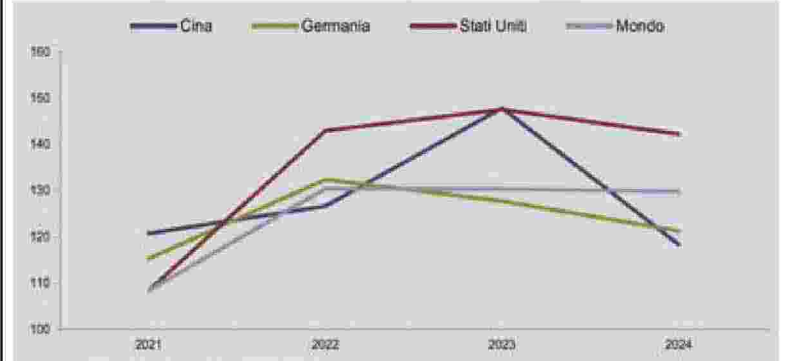
Peso delle esportazioni di beni dirette verso i mercati UE ed extra UE. Anno 2024 (composizioni percentuali) (a)



Fonte: Istat, Elaborazioni su dati Eurostat - Comext  
(a) Dati previsionali che fanno riferimento al periodo gennaio-novembre 2024.

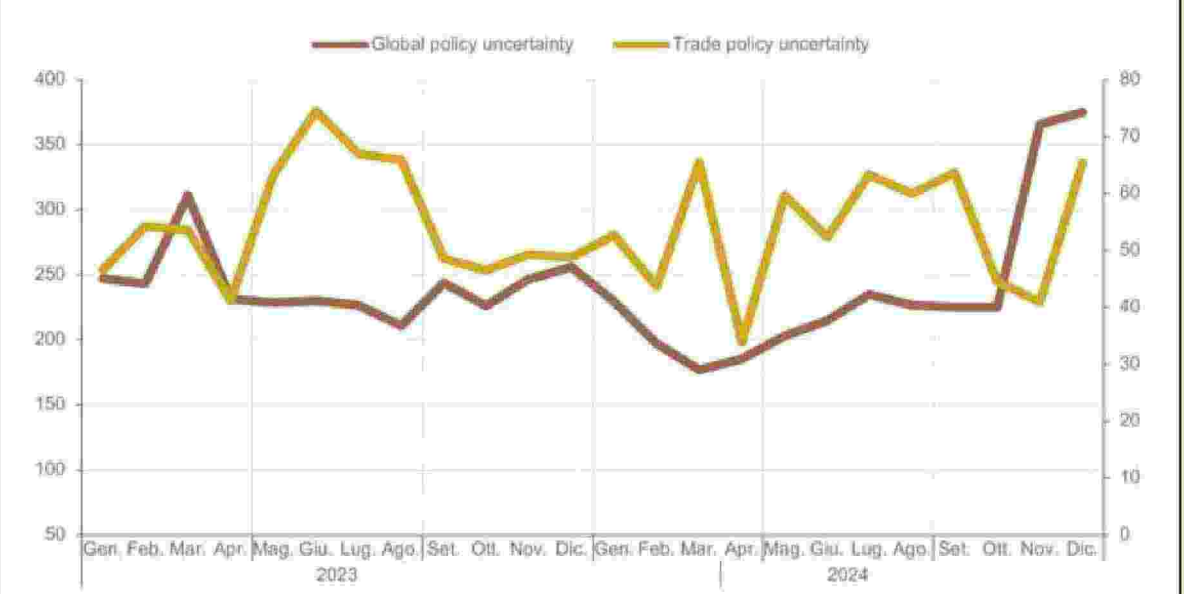


Andamento dell'export dell'Italia. Anni 2021-2024 (indici 2021=100) (a)



Fonte: Istat, Elaborazioni sulle Statistiche del commercio estero  
(a) Per il 2024 dati previsionali.

Indici di incertezza mondiale e di incertezza della politica commerciale. Anni 2023-2024 (valori assoluti) (a)

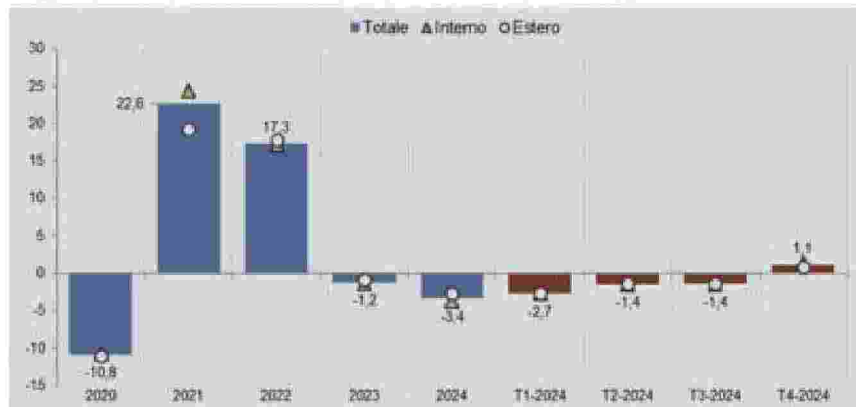


Fonte: Economic Policy Uncertainty  
(a) L'indice di incertezza mondiale (World Uncertainty Index - WUI) è costruito sulla base di articoli pubblicati dai principali quotidiani nel mondo riguardanti l'incertezza politica. Conta il numero di articoli contenenti i termini "incerto" o "incertezza", "economico" o "economia". Analogamente, l'indice di incertezza della politica commerciale (Trade Policy Uncertainty - TPU) è costruito sulla base del numero di articoli che menzionano eventi avversi riguardo alla politica commerciale (Cfr. <https://www.policyuncertainty.com/gpr.html>).

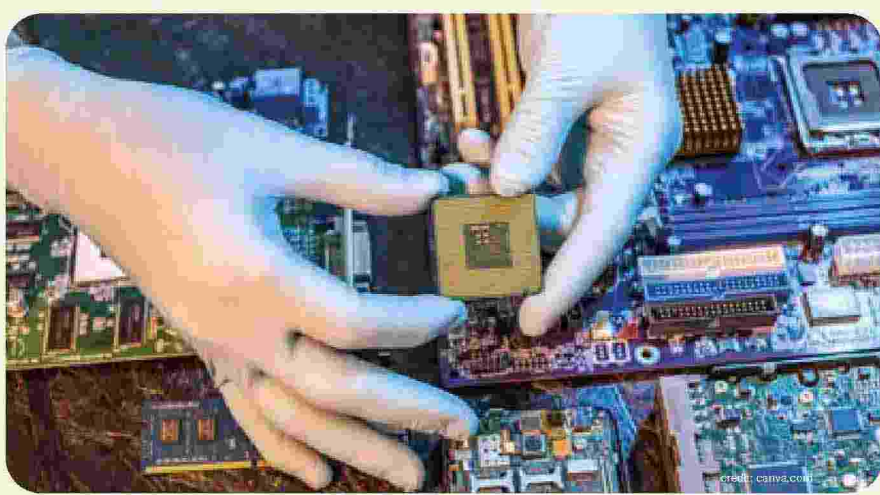
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Fatturato dell'industria in senso stretto. Anni 2020-2024 (dati annuali: variazioni su dati grezzi; variazioni congiunturali; dati destagionalizzati, anno base 2021=100; valori percentuali) (a)



Fonte: Istat. Elaborazioni su dati dell'indagine mensile sul fatturato dell'industria (a). In azzurro le variazioni annuali; in rosso le variazioni congiunturali.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Aziende che contano Contatti Podcast Feed Rss

f y t in

Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista  
 Mobility Innovation Tour  
 Vedi tutte le categorie v

Naviga per  
 marca v

Home ▶ VDL Bus & Coach, torna a crescere il fatturato (+67%), ma il Gruppo rimane in perdita: -30% sul 2023

# VDL Bus & Coach, torna a crescere il fatturato (+67%), ma il Gruppo rimane in perdita: -30% sul 2023

Anche il 2024 è stato un anno difficile per VDL: nonostante il fatturato della divisione bus&coach sia cresciuto del 67% sul 2023, il Gruppo perde il 30% rispetto al 2023, un anno peraltro non così positivo. L'azienda stessa, a commento del bilancio 2024, ha dichiarato: «Il 2024 è stato un anno di minor successo per [...]

15 Aprile 2025 di Redazione



## In primo piano

Yutong U15, l'urbano elettrico di nuova generazione: più prestazioni, autonomia, sicurezza... e meno consumi!

🕒 14 Aprile 2025 📁 Bus elettrici

PODCAST / AUTOBUS  
 Weekly – Ascolta l'ultimo episodio!

🕒 11 Aprile 2025 📁 News

Il replay del Mobility  
 Innovation Tour a  
 Savona – VIDEO

🕒 2 Aprile 2025  
 📁 Mobility Innovation Tour

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**Anche il 2024 è stato un anno difficile per VDL: nonostante il fatturato della divisione bus&coach sia cresciuto del 67% sul 2023, il Gruppo perde il 30% rispetto al 2023**, un anno peraltro non così positivo.

L'azienda stessa, a commento del bilancio 2024, ha dichiarato: «*Il 2024 è stato un anno di minor successo per VDL Groep rispetto all'anno precedente. Tuttavia, dopo un primo semestre negativo, i risultati operativi hanno mostrato segni di ripresa nella seconda metà del 2024. Escludendo la divisione Car Assembly, il fatturato annuo è il più alto di sempre. Si prevede che le vendite rimangano invariate nel 2025, con un'ulteriore ripresa dei risultati operativi*». Quindi, insomma, l'Oem di Eindhoven vede la luce in fondo al tunnel.

## Migliora la divisione bus&coach, ma rimane in perdita

Come detto, **buone notizie arrivano dalla divisione autobus, per quanto rimanga in perdita**: il fatturato, però, è aumentato del 67%, passando dai 304 milioni di euro nel 2023 ai 509 milioni di euro. Ma va detto che nel 2023 il fatturato della divisione bus&coach era calato del 33%, passando dai 454 milioni di euro nel 2022 ai 304 milioni di euro. Nel 2024, in Europa, VDL ha immatricolato 400 e-bus, secondo i dati DVV, per una crescita del +270% in termini di volumi. Mentre ne ha targato solo uno in Italia, stando ai dati [Anfia](#).

Secondo VDL, il fatturato del settore del trasporto pubblico dovrebbe crescere ulteriormente nel 2025. L'ulteriore aumento della produzione dell'**autobus urbano elettrico Citea** porterà a un numero maggiore di consegne: il portafoglio ordini è completo per tutto 2025, mentre quello degli altri modelli di casa è salito del 27% negli ultimi dodici mesi.



**Lato coach, ricordiamo come nel corso del 2024 VDL abbia rilevato la fallita Van Hool** mettendo piede nel mercato nordamericano (dove l'Oem belga era presente grazie al [dealer ABC Companies](#)), che ha rafforzato la posizione di Van Hool come costruttore. A tal proposito, l'azienda dice: «*Il processo di integrazione e di avvio delle consegne non sono stati impresa da poco. Tuttavia, l'iter sta procedendo in modo soddisfacente. Il tempo necessario per far sì che VDL Bus & Coach e VDL Van Hool si avvicinino sempre di più l'una all'altra, diventando un'unica azienda con più gruppi di prodotti*».

Inoltre, cosa non da poco, anzi, **il 2025 sarà finalmente l'anno in cui verrà presentata la**

terza generazione del turistico Futura (che era attesa a fine 2024...). I primi modelli saranno consegnati nel corso dell'anno corrente.



## Il fatturato di VDL Groep è sceso del 30% nel 2024

VDL ha riassunto i suoi risultati del 2024 negli ultimi giorni, sottolineando che «*gli eventi che hanno avuto un impatto immediato convergevano: la chiusura di VDL Nedcar, i venti contrari dovuti alla carenza di materiali e i conseguenti ritardi nelle consegne di autobus, la stagnazione degli sviluppi del mercato e l'aumento dei costi per i salari, l'energia, gli interessi, la legislazione*».

**Il fatturato annuo complessivo del Gruppo VDL è stato di 4,281 miliardi di euro nel 2024, con un calo di oltre il 30% rispetto al fatturato dell'anno record 2023** (6,354 miliardi di euro). Il risultato netto è sceso di quasi il 20%, passando da 82 milioni di euro nel 2023 a 66 milioni di euro. E nel 2022 era di 298 milioni di euro. Il numero di dipendenti è rimasto invariato e ammonta a 13.800 unità.

## VDL, terminato il contratto di produzione con BMW

Il fatturato della divisione **“montaggio auto”** è precipitato da 2,489 miliardi di euro nel 2023 a 185 milioni di euro nel 2024. Questo enorme calo si spiega con la **fine del contratto di produzione con BMW** e spiega come la divisione stessa sia ora in perdita. Dalla fine di questo contratto, l'attenzione di VDL si è spostata sul dare un nuovo futuro al sito di Born: *“L'obiettivo per il 2025 è attrarre nuove attività commerciali e trasformare il sito di Born in un luogo di produzione autonomo e sostenibile per l'industria manifatturiera nazionale ed europea di alta qualità, con un impatto positivo sull'occupazione e sull'economia regionale”*, afferma il gruppo.

## Le altre divisioni

Il fatturato della divisione **“subforniture”** è leggermente aumentato da 2,733 miliardi di euro nel 2023 a 2,795 miliardi di euro nel 2024, con un incremento di oltre il 2%. Citando le parole di VDL, «*le operazioni nei mercati in crescita, come foodtech, infratech ed energia, stanno andando bene. Nell'hightech e nella mobilità, le società operative stanno affrontando ritardi dovuti al cosiddetto raffreddamento dell'economia. Stiamo utilizzando le risorse liberate dalla stagnazione dell'industria dei semiconduttori per creare un'accelerazione in altri mercati in crescita, come quello della difesa. In effetti, i primi segnali di ripresa sono visibili a livello mondiale nell'industria dei semiconduttori. Poiché le società operative di VDL in questa divisione hanno sede in tre continenti, possono rifornire i nostri clienti in tutto il mondo, assicurandoci di essere meno influenzati dagli*

sviluppi geopolitici. La divisione Subcontracting è redditizia. Il portafoglio ordini della subfornitura è stabile a 920 milioni di euro»

Quindi il segmento “**prodotti finiti**”, che ha generato un fatturato di 792 milioni di euro nell'ultimo anno, rispetto agli 828 milioni di euro del 2023, una divisione ben posizionata sul mercato e redditizia.

## Le parole del presidente e Ceo di VDL Groep

«Nel 2024 l'attenzione è stata rivolta a sfide importanti che, come avevamo previsto, avranno un impatto sostanziale sulle nostre cifre annuali: la chiusura di VDL Nedcar a Born e, a seguito della pandemia di Covid, i problemi nelle catene di approvvigionamento e i conseguenti ritardi nelle consegne di autobus. Tuttavia, abbiamo continuato a cercare opportunità e, con Van Hool, abbiamo realizzato una delle più grandi acquisizioni della nostra storia. Questo ha permesso di mantenere circa 1.600 posti di lavoro nel settore degli autobus e di rafforzare ulteriormente la nostra posizione di produttori di autobus. L'integrazione di Van Hool nella nostra organizzazione sta procedendo bene», ha dichiarato **Willem van der Leegte, presidente e Ceo del Gruppo VDL**.

### Articoli correlati

Rigenerazione delle batterie per gli eCitaro: il nuovo servizio di Daimler Buses, in attesa del prossimo fornitore (BMZ) nel 2026

🕒 14 Aprile 2025 📁 Azienda, Componenti

Pronti, partenza... via! MAN ha iniziato la produzione di batterie per truck & bus a Norimberga

🕒 14 Aprile 2025 📁 Azienda, Componenti

Gotion si prende il 9% di Ebusco e “piazza” il suo vice presidente Duan Wei come vice Ceo dell'Oem olandese

🕒 8 Aprile 2025 📁 Azienda

Quantron è salva

🕒 8 Aprile 2025 📁 Azienda



# Il piano Industria 5.0 non decolla «Possibile una proroga dei tempi»

**Giornata del made in Italy.** Dei 6,3 miliardi a disposizione ne è stato speso soltanto uno Pasini (Confindustria Lombardia): Cina la vera incognita che può minare le nostre imprese

**FRANCESCA BELOTTI**

Bello il made in Italy. Se poi lo sostiene qualcuno (il governo) è ancora meglio. Eppure nella «Giornata nazionale del made in Italy» (celebrata per la prima volta nel 2024), che cade il 15 aprile, anniversario della nascita di Leonardo da Vinci, all'evento organizzato in Confindustria Bergamo c'è chi rileva la debolezza del Piano Transizione 5.0. Per intenderci, la misura concepita per sostenere gli investimenti delle imprese (ad esempio per l'acquisto di nuovi macchinari). Dice infatti il presidente di Confindustria Lombardia, Giuseppe Pasini, che «il Piano non è decollato e ci sono circa 6 miliardi bloccati che avrebbero potuto fare qualcosa in un momento del genere».

## «Rinegoziazione in corso»

La risposta arriva a stretto giro di posta da Paolo Casalino, dirigente generale del ministero delle Imprese e del made in Italy, che spiega che dei 6,3 miliardi a disposizione (anche grazie a fondi Pnrr), a dicembre erano stati «spesi» circa 200 milioni, ma «dopo che la misura è stata semplificata con la legge di Bilancio, oggi siamo vicini al miliardo e una semplificazione ulteriore ci potrebbe

portare a estendere la durata temporale», senza più la scure di giugno 2026. Ma difficilmente la cifra si andrà a esaurire e «la parte inutilizzata sarà riprogrammata (è già in corso una negoziazione con la Commissione europea) e destinata ad attività utili alle imprese».

C'è poi chi - Roberto Vavassori di Brembo e presidente di Anfia - stila una piccola classifica dei finanziamenti alle imprese più efficaci. «Al primo posto abbiamo Regione Lombardia, che nel tempo si è dotata di una flessibilità operativa che aiuta le aziende (i bandi funzionano)», afferma Vavassori. «Al secondo posto i bandi europei, perché sono consolidati: possono fare paura la prima volta, ma poi i soldi arrivano, la rendicontazione funziona ed è chiara e trasparente». Al terzo posto, «molto distanziato», c'è «il contratto di sviluppo» e al quarto «l'accordo innovazione». «Brembo, che è un'azienda strutturata, ha dovuto abbandonare il contratto di sviluppo dopo un anno, perché c'erano difficoltà pazzesche». E «per l'accordo innovazione che rendicontiamo da due anni e mezzo, non abbiamo ancora ricevuto il primo pagamento». Vavassori precisa che la sua «non è una critica

sterile», ma «aiutiamoci a mettere a terra questi fondi», perché «è inutile finanziare corposamente» misure scarsamente utilizzate.

## Le Case del made in Italy

A dare una mano alle aziende ci sono le 16 Case del made in Italy, che, come rileva il ministro Adolfo Urso (in video collegamento) «forniscono assistenza anche per avvicinare le imprese sempre di più alle nuove tecnologie emergenti, all'utilizzo appropriato dell'intelligenza artificiale e a quello che sta seguendo in maniera incalzante, alla meccanica quantistica in cui siamo leader in Europa e altre tecnologie per comunicare al meglio quello che esprimiamo: l'uomo al centro di ogni cosa anche nell'era dell'intelligenza artificiale».

Per una regione - la Lombardia - che «rappresenta circa il 26% dell'intera manifattura nazionale», sottolinea Pasini, le incertezze non mancano. E, secondo il presidente di Confindustria Lombardia, «la Cina è la vera incognita che può minare le nostre imprese, perché si trova con una sovracapacità di prodotti, con un Pil che non va oltre il 3-4% ed è chiaro che nel momento in cui troverà

delle barriere doganali negli Usa, riverserà i propri prodotti all'interno dell'Europa (lo fa già con l'acciaio)». E «per proteggere il sistema manifatturiero l'Unione europea deve pensare a delle misure di salvaguardia, altrimenti il rischio è che non riusciremo a essere competitivi sui nostri mercati e il primo nostro grande mercato è quello europeo».

## La gru «robot»

Tra i 17 relatori intervenuti ieri, c'era anche Gianluigi Viscardi, presidente di Intelimech e Cluster Fabbrica Intelligente, che ha portato un esempio tangibile di eccellenza italiana. «L'anno scorso, attraverso Joint Lab (laboratorio voluto dall'Istituto italiano di tecnologia di Genova e Intelimech, ndr) si è portato avanti un progetto per comandare da remoto gru con un braccio di 40 metri di Fassi Gru». E, sul fronte lavoro, Roberto Sella, direttore di Its Rizzoli, ricorda il progetto con «un gruppo di aziende, tra cui Schneider Electric, per formare «energy digital process specialist»: 25 giovani sono già assunti da queste realtà con un contratto di apprendistato di alta formazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un momento del confronto, ieri, alla sede di Confindustria Bergamo al Kilometro Rosso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La giovane tedesca che ha studiato al Centro Europeo di Modellismo Industriale dell'Agenform di Savigliano dove è tornata

## “Il designer è un sognatore ma anche uno che risolve i problemi”, Katharina da Savigliano alla Volvo di Goteborg

Prima gli studenti, poi i giornalisti da tutta Italia e infine la gente. Katharina Sachs, giovane pluripremiata designer tedesca, mercoledì scorso ha fatto il tutto esaurito nei vari incontri che ha tenuto a Savigliano. Perché Savigliano? Perché è lì che Katharina ha studiato, ad AgenForm Cemi, il Centro Europeo di Modellismo Industriale, scuola fondata da Giorgetto Giugiaro.

Katharina ha frequentato il corso per tecnico di modellismo industriale dell'Agenform a Savigliano, dove ha appreso le tecniche del clay modelling, la modellazione a mano con materiali plastici che, ancora oggi, rappresenta una fase fondamentale nella progettazione di veicoli, nonostante l'avvento delle tecnologie digitali. Un ritorno emozionante là dove, a soli 17 anni, tutto ebbe inizio.

Oggi è la designer di punta della Volvo, lavora e vive a

Göteborg, in Svezia, dove oggi guida il team di design di esterni che ha dato vita alla Volvo EX30, SUV elettrico compatto che le è valso prestigiosi riconoscimenti.

La giornata organizzata in collaborazione con Anfia, Volvo Italia e il Comune di Savigliano, aveva come titolo “Ritorno alle Origini”, una giornata speciale che si è aperta con un incontro al Teatro Milanollo, gremio di studenti delle scuole superiori. Davanti a un pubblico attento e curioso, Sachs ha raccontato il suo percorso professionale, segnato da successi, ma anche da difficoltà, “no” e porte chiuse, in un cammino tutt'altro che lineare.

Nel pomeriggio, l'evento si è spostato nella suggestiva sede temporanea dell'Università di Torino, che ospita AgenForm Cemi, dove Katharina ha incontrato i giornalisti. Nel corti-

le interno, ad accogliere i visitatori, la Volvo EX30, il modello disegnato proprio dalla Sachs.

Al centro del suo intervento, il valore del design come connubio di arte, tecnologia ed emozione. Un racconto appassionato, arricchito da riflessioni personali sul processo creativo, le sfide dell'industria automotive e la ricerca estetica ispirata alla natura e alla luce scandinava.

A concludere la giornata, Katharina è tornata sul palco del Milanollo per un'intervista condotta da Franco Daudo direttore della rivista Auto Tecnica, affiancato da Miriam Gangi (Anfia) ed Elena Dalmasso (AgenForm), durante la quale la designer ha ricevuto il saluto di numerose autorità regionali e l'affetto sincero di ex tutor, docenti e compagni di classe. Appassionata fin da bambina di auto, arte e design, Sachs ha lasciato

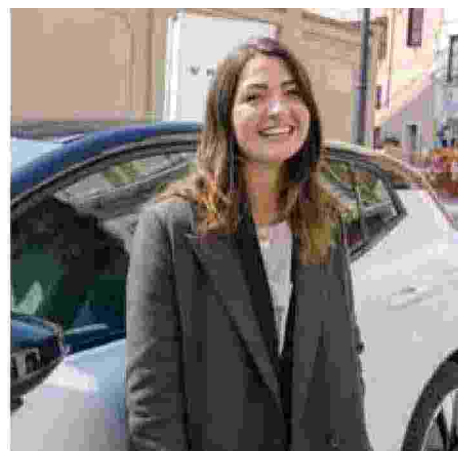
il suo villaggio natale di Naila, in Baviera, per formarsi in Italia, attratta da un percorso unico nel suo genere: il corso per Tecnico di Modellismo Industriale, oggi Tecnico di Costruzione Modelli e Prototipi, finanziato dal Fondo Sociale Europeo. Un'opportunità che ha saputo cogliere con determinazione, distinguendosi sin da subito per talento e visione creativa.

Non è mancato un approfondimento sul clay modelling, tecnica chiave nella fase progettuale e cuore della formazione ricevuta in AgenForm. Una competenza che Sachs ha saputo portare ai più alti livelli, con modelli 1:1 di precisione assoluta realizzati nei centri stile delle grandi case automobilistiche.

“Il designer è un sognatore, ma anche un risolutore di problemi, un membro di squadra e un agente del cambiamento. Una bellissima responsabilità”, ha concluso Sachs.



Katharina Sachs premiata sul palco del Milanollo e nel cortile della sede Agenform con la Volvo EX30



## Mercato furgoni, primo trimestre dell'anno in profondo rosso. Le elaborazioni VeT sui dati ANFIA

secondo quanto comunicato da ANFIA, le immatricolazioni in meno nel Q1 del 2025 sono quasi diecimila rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Un 'buco' importante, quasi una voragine, che non può che preoccupare i costruttori presenti in Italia. Ecco la nostra consueta analisi.

04/17/2025 di Redazione



Il mercato dei furgoni in Italia [paga dazio](#) nel primo trimestre dell'anno. In soldoni, secondo quanto comunicato da ANFIA, le immatricolazioni in meno nel Q1 del 2025 sono

### In primo piano

IVECO S-Way Tour, eventT racconta in tempo reale sui social tutte e 9 le tappe in programma

🕒 04/01/2025 📁 Eventi

Mercato camion: si chiude in flessione il primo trimestre dell'anno. Le elaborazioni VeT sui dati ANFIA

🕒 04/17/2025 📁 Mercato

Mercato furgoni, primo trimestre dell'anno in profondo rosso. Le elaborazioni VeT sui dati ANFIA

🕒 04/17/2025 📁 Mercato

Misano Grand Prix Truck: l'evento della community dell'autotrasporto torna il 17 e 18 maggio

🕒 04/07/2025 📁 Truck

quasi diecimila rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. **Un 'buco' importante, quasi una voragine, che non può che preoccupare i costruttori presenti in Italia. I dati sono molto simili a quelli elaborati da UNRAE, che evidenzia come il settore abbia sofferto l'ottavo mese consecutivo di calo. La flessione rispetto al 2024 è nell'ordine del 15%.**



### Mercato furgoni Q1, 2025. La top five dei costruttori

Anche in questo caso, come successo tra i camion, nessuno scossone nella top-5 dei costruttori, con FIAT, Ford, IVECO, Renault e Peugeot saldi nelle loro posizioni. Tutti, comprensibilmente, in calo rispetto allo scorso anno. Anche Ford che, invece, aveva aperto in positivo il 2025.

**MERCATO FURGONI - TOP FIVE COSTRUTTORI 2025**

Elaborazione su dati forniti da CANFIA

Costruttore	Immatricolazioni gen-mar 2025	Trend % 2025 / 2024	Market share % gen-mar 2025
FIAT	11.903	-15,9	24,9
Ford	9.343	-5,9	19,6
IVECO	3.470	-21,8	7,3
Renault	3.061	-28,2	6,4
Peugeot	2.563	-17,1	5,4

Furgoni fino a 3,5 ton

Scandagliando l'andamento dei modelli, il FIAT Ducato si riprende lo scettro dopo averlo temporaneamente consegnato al più piccolo Doblò, adesso secondo in graduatoria. Seguono il Daily e i due modelli Ford, il Transit e il Transit Custom che abbiamo recentemente provato nelle versioni 'alla spina'.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Capitolo finale sulle alimentazioni. Il diesel lascia le briciole agli altri. Crescono in valore assoluto le immatricolazioni di veicoli elettrici che toccano ora il 3% del mercato, guadagnando poco più di un punto percentuale rispetto alla chiusura del 2024. Se si considerano anche le alimentazioni ibride (non plug-in), la quota inizia a farsi più significativa.



**Articoli correlati**

Mercato camion: si chiude in flessione il primo trimestre dell'anno. Le elaborazioni VeT sui dati [ANFIA](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

 **Come sta il pianeta motori**

 **Jeep Avenger full electric entra a far parte del parco auto dell'Arma dei carabinieri**

 **E' il momento di tornare agli pneumatici estivi: dal 15 aprile via al cambio gomme**

 **L'annuncio: la pasta Barilla diventa partner ufficiale del mondiale di Formula 1**

 **Anfia: a febbraio prodotte in Italia 22 mila vetture, crollo del 49,7% rispetto lo scorso anno**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Speciale Auto  
La spinta da ibride e elettriche

→ da pagina 13



# Ibride e elettriche spingono il mercato che riparte

Scatto in avanti delle immatricolazioni a marzo, soprattutto grazie alla provincia di Torino. Quasi triplicate le vendite di motori a zero emissioni. Tengono i benzina, frenano i diesel

di MASSIMILIANO SCIULLO

→ alle pagine 14 e 15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Il mercato riparte ibride e elettriche trascinano le vendite

## Marzo con il segno più per le immatricolazioni in Piemonte soprattutto grazie a Torino. Balzo in avanti delle vetture più green

di MASSIMILIANO SCIULLO

Un marzo decisamente “primaverile”, per il mondo delle auto in Piemonte. Soprattutto se inteso nel senso di rinascita e ripartenza: secondo i dati diffusi dal ministero dei Trasporti, elaborati poi da Anfia, in tutta la regione il numero di immatricolazioni è stato decisamente superiore rispetto allo stesso mese del 2024: si è saliti da 16.306 a 22.893 unità.

Una crescita che, nelle province piemontesi, vede soprattutto una protagonista: Torino. Alla luce degli andamenti dei vari territori, infatti, soltanto la città della Mole e la sua provincia sono quelle che hanno spinto sull'acceleratore: da 11.624 vetture messe su strada a marzo 2024 si è passati a 18.456. A ben vedere, peraltro, è addirittura l'unica tendenza ad aver chiuso in aumento, visto che in tutte le altre province i numeri delle immatricolazioni - seppur sostanzialmente stabili - diminuiscono di una manciata di unità.

A cominciare dalla provincia di Cuneo, che scende da 1264 a 1149. E lo stesso si può dire dalla provincia di Alessandria, scesa da 936 a 931. Un'inezia, ma comunque in calo come per Novara (da 956 a 925 in un anno) e ancora Asti (da 429 a 405), Biella (da 390 a 364), Verbania (da 326 a 318) e Vercelli, da 381 a 345. Insomma, a portare acqua al mulino del settore è stato solo il capoluogo.

Una tendenza che si può riscontrare anche nel medio periodo: la conferma arriva dalle cifre articolate su tutto il primo trimestre del 2025. Anche in questo caso la tendenza è in netto miglioramento rispetto al primo trimestre del 2024, con le immatricolazioni che passa-

no da 48.103 a 53.339. Ma pure qui, analizzando le performance delle singole province, si scopre come sia Torino a trainare, mentre le altre faticano a non perdere terreno.

Più in dettaglio, nella città della Mole le immatricolazioni sono passate da 34.321 a 40.969. Andando di fatto a coprire tutto lo “sforzo” a livello settoriale regionale. Tutte le altre province sono infatti in calo: a cominciare da Cuneo, che perde da 3902 a 3288 vetture, passando per Alessandria, che scende da 2867 a 2639. In discesa anche Novara (da 2673 a 2491), così come Asti (da 1238 a 1114), Biella (da 1096 a 991), Vercelli (da 1089 a 944) e Verbania, che scende da 917 a 903 dimostrandosi la provincia meno vivace del gruppo.

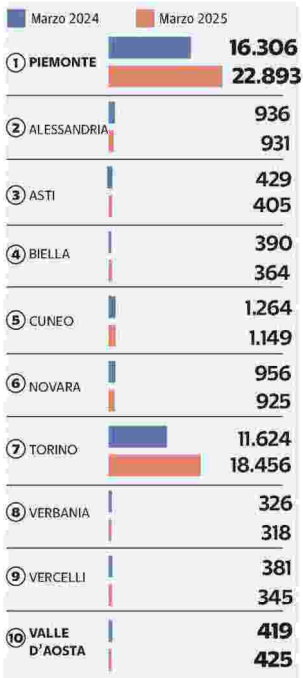
A mostrare segni di crescita, in particolare, sono le autovetture a benzina, che salgono nel giro di un anno dalle 5072 di marzo 2024 alle 6823 del marzo scorso. Nonostante l'andamento generale, invece, continuano a flettere le vetture diesel: da un anno all'altro, infatti, la discesa è da quota 2745 a 2395. Sono sostanzialmente stabili invece le autovetture alimentate a Gpl: nel giro di dodici mesi le immatricolazioni sono rimaste in quota, erano 1232 e sono state il mese scorso 1226. Scomparse del tutto le vetture a metano. Chi mostra invece una vivacità notevole è il settore delle automobili ibride. In questo caso la crescita è netta ed evidente: da 6611 a 11.186. E anche il settore dell'elettrico mostra una vitalità che in passato gli era del tutto sconosciuta: si supera il raddoppio dei volumi, anche se i valori assoluti sono piuttosto ridotti. Si passa comunque da 269 a quasi settecento. Resta per il momento ampiamente

marginale il contributo alla causa da parte del biodiesel: sono soltanto due le vetture immatricolate nei primi tre mesi dell'anno 2025.

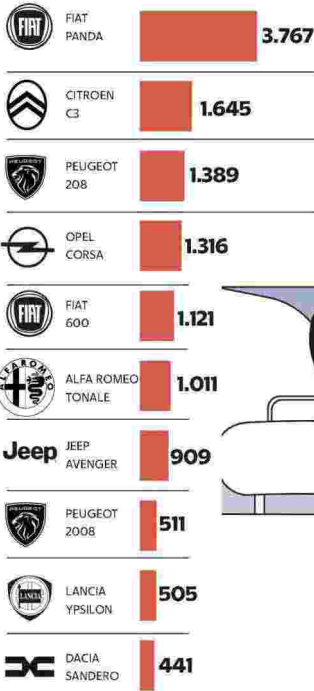
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL MERCATO DELL'AUTO A MARZO**

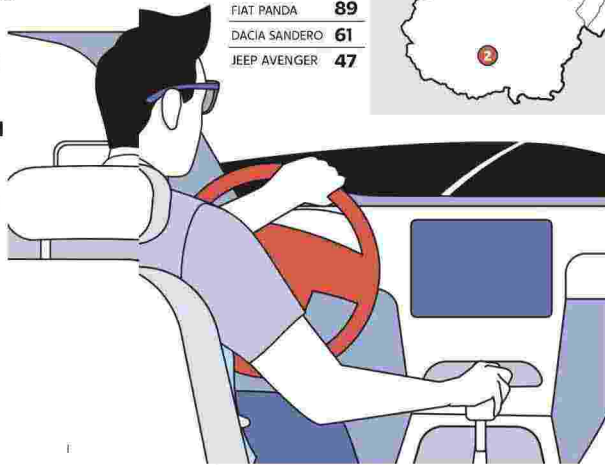
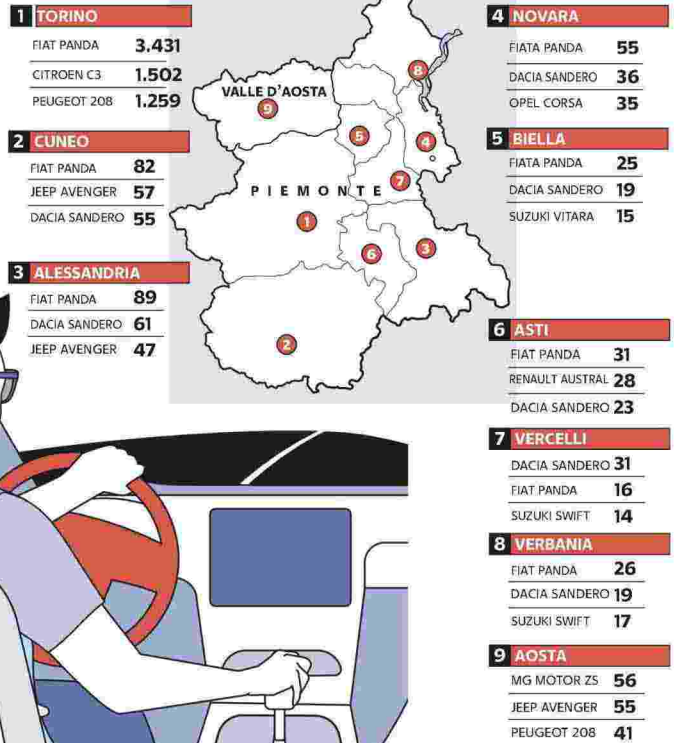
Vetture immatricolate



**LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA**

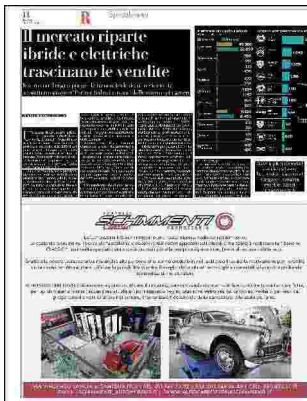


**LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA**



Quasi triplicati i modelli a emissioni zero  
Tra i motori tradizionali tengono i benzina mentre i diesel calano ancora

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Le tendenze  
Suv o piccola, purché a nolo

➔ a pagina 15

# Suv o piccola, ma a nolo identikit dell'auto che va

È tornata l'onda lunga del noleggio. Dopo mesi in cui questa tipologia di acquirente era rimasta in seconda fila, a livello piemontese, marzo ne ripropone prepotentemente il ruolo da protagonista. Lo dicono i dati diffusi dal ministero delle dei Trasporti sulle immatricolazioni, elaborati da **Anfia**.

Si scopre, così, che nel giro di un anno la quota destinata non al possesso "personale", ma alla condivisione a pagamento è quasi triplicata. A marzo 2024 erano 5316 le immatricolazioni per questa tipologia, mentre lo scorso mese sono salite a quota 13.797. Sono sostanzialmente stabili, invece, gli acquirenti di tipo privato, che da marzo a marzo sono passati da 6920 a 6854. La voce che si mostra particolarmente in calo è quella degli acquisti tramite società: si passa da 4489 a 2667.

Una tendenza che, nella sostanza, si può riscontrare anche lungo l'arco cronologico del trimestre: anche in questo caso i privati calano, anche in maniera significativa. Scendendo da 11.522 a 6722 lo spettro del dimezzamento è piuttosto concreto, mentre diminuiscono (anche se in maniera meno evidente) i privati, che sono scesi da 21.594 immatricolazioni a 19.658. Chiudo-

## I NUMERI

### 13.797

#### Vetture in affitto

Più di una vettura su due tra quelle immatricolate in Piemonte a marzo è proprietà di una società di autonoleggio, un settore che ha quasi triplicato gli acquisit. Stabili i privati, calano le società, passate da 4.489 a 2.667 esemplari immatricolati.

### 10.644

#### I modelli più piccoli

E la quantità di utilitarie immatricolate a marzo tra Piemonte e Valle d'Aosta.

### 10.863

#### La carica dei suv

Tornano a crescere le immatricolazioni dei suv: erano 7.634 a marzo 2024. Molto staccate le auto di segmento medio (1.394), i monovolume (250) e le auto di lusso e sportive, che però passano da 36 a 60

no il cerchio - ancora una volta in maniera decisamente vivace - le immatricolazioni per il noleggio: in questo caso si è passati da 16.174 a 28.146. Non un raddoppio, ma quasi.

All'interno di questa tendenza, sono comunque due i grossi filoni che sembrano trainare l'andamento: da una parte ci sono i Suv, che nell'arco del mese di marzo hanno rappresentato 10.863 immatricolazioni (erano 7634) e le utilitarie, che in un anno sono passate da 6790 a 10.644. Sostanzialmente stabili le vetture medie (erano 1895, sono diventate 1394), mentre le altre tipologie sono marginali.

Nell'arco del trimestre, invece, pur confermandosi la tendenza di fondo, si nota un certo disallineamento tra le due locomotive: i suv, infatti, crescono, ma di poco più di un migliaio di unità (23.124 da gennaio a marzo 2024, per diventare adesso 24.277), mentre le utilitarie appaiono più vivaci, salendo da 21.041 esemplari messi su strada a 25.979. La terza forza rimangono le vetture di classe media, che però calano dalle 4169 di un anno fa alle attuali 3072.

— **M.SCI.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Crescono le nuove immatricolazioni di veicoli industriali

I dati forniti da **ANFIA**



Nel terzo mese del 2025, il **comparto degli autocarri torna ad avere segno negativo, mentre i veicoli trainati si mantengono in crescita**. Infine, gli autobus registrano una flessione a doppia cifra.

A marzo sono stati rilasciati **2.293 libretti di circolazione di nuovi autocarri** (-11,9% rispetto a marzo 2024) e **1.183 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti**, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+7,9%), suddivisi in 94 rimorchi (-13,8%) e 1.089 semirimorchi (+10,3%).

Nei primi tre mesi del 2025 si contano **7.145 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, il 9,4% in meno rispetto al primo trimestre del 2024, e 3.388 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+3,8% rispetto a gennaio-marzo 2024), così ripartiti: 327 rimorchi (-1,2%) e 3.061 semirimorchi (+4,4%). Per gli autocarri, nel primo trimestre del 2025 tre aree geografiche su quattro registrano una variazione negativa: -12,7% il Nord-Est, -12% l'area Sud e Isole e -8,3% il Nord-Ovest. In lieve crescita, invece, le regioni del Centro (+0,8%).

Nei primi tre mesi del 2025, **gli autocarri rigidi risultano in lieve crescita**, dello 0,4%, mentre i trattori stradali chiudono a -17,7%. Nello stesso periodo, calano i veicoli da cantiere (-9%) e registrano una variazione negativa anche i veicoli stradali (-9,4%).

Analizzando il mercato per **alimentazione**, nel primo trimestre dell'anno la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,8% (era del 2,2% a gennaio-marzo 2024), per un totale di 129 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 2,1% del totale

(lo 0,8% a gennaio-marzo 2024).

*"Il calo nelle immatricolazioni di autocarri che ha caratterizzato il mese di marzo conferma e aggrava l'andamento negativo già registrato nei mesi precedenti e richiama la necessità di un intervento strutturale da parte del decisore pubblico in favore delle imprese dell'autotrasporto – ha commentato **Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci**.*

*Come già evidenziato assieme alle principali associazioni di settore e dell'automotive, si esprime apprezzamento per il recente intervento pubblico del Ministro dei Trasporti in cui è stato annunciato lo stanziamento di circa 600 milioni di euro per il rinnovo del parco veicolare. Tale iniziativa risponde infatti alla richiesta più volte avanzata dall'intera filiera di superare gli attuali strumenti discontinui di supporto agli investimenti in favore di una programmazione pluriennale che dia piena valorizzazione a tutte le tecnologie veicolari in grado di contribuire alla decarbonizzazione dal comparto, partendo dalle motorizzazioni a gas naturale compresso e liquefatto o a diesel di ultima generazione, pienamente compatibili con i rispettivi biocarburanti (biometano e HVO).*

*Si auspica pertanto una tempestiva approvazione di questo strumento, al fine di abilitare le imprese dell'autotrasporto alla programmazione dei propri investimenti promuovendo un vero svecchiamento del parco circolante. Al tempo stesso, si chiede la rapida messa in esercizio dei fondi già stanziati per il settore dall'ultima legge di bilancio. In ultimo, si apprezza l'attenzione espressa dal Ministro verso le ulteriori misure sistemiche necessarie alla promozione degli investimenti in tecnologie sostenibili come la possibile introduzione di un credito d'imposta sugli acquisti di biocarburanti, a cui si ritiene necessario accompagnare la reintroduzione di una fiscalità di vantaggio per l'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa."*

*In riferimento ai veicoli trainati, nel primo trimestre del 2025 registrano una crescita le regioni del Nord-Est (+14,5%) e del Nord-Ovest (+12,9%), mentre restano in flessione il Centro (-14,8%) e l'area del Sud e Isole (-0,5%).*

*"Anche a marzo il mercato dei rimorchi e semirimorchi mostra segnali contrastanti: il segmento dei rimorchi registra nel terzo mese del 2025 una contrazione del 13,8% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, segnando un calo dell'1,2% anche nel cumulato da inizio anno; confermato, invece, il trend positivo del settore dei semirimorchi, che segna +10,3% rispetto a marzo 2024 e +4,4% nel cumulato da inizio anno – ha riferito **Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA**. Abbiamo appreso con favore l'annuncio del Ministro Salvini sulla misura straordinaria di 600 milioni di euro da destinare all'autotrasporto e auspichiamo che nella rapida messa a terra della misura ci sia spazio anche per sostenere il settore dei rimorchi e semirimorchi attraverso un incentivo rivolto a tutto il mercato e non limitato all'intermodalità. **ANFIA rinnova la sua disponibilità a delineare un piano strategico nazionale sull'autotrasporto che possa identificare strumenti efficaci di sostegno al settore, nel rispetto dei target europei**".*

**Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a marzo 2025 436 nuove unità, con un decremento dell'11,7% rispetto a marzo 2024.**

*"I dati del mercato autobus di marzo confermano il perdurare del trend negativo per il settore, che registra una contrazione dell'11,7% nel mese e del 7,3% nel cumulato da inizio anno. Per quanto riguarda la tipologia di alimentazioni, nel primo trimestre del 2025 si rileva un calo per le immatricolazioni del diesel (-16%), dell'ibrido gasolio/elettrico (-41,8%) e dell'ibrido metano/elettrico (-86%), mentre crescono l'elettrico (+76,6%) e il metano (+26,2%)" - ha commentato **Andrea Rampini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA**.*



Seguici su:

# Motori

CERCA

HOME ATTUALITÀ MODELLI THE BEST TECNOLOGIA&AMBIENTE E-BIKE 2RUOTE CLASSIC CARS FOTO DOSSIER OFFERTE AUTO

adv



● **Ultim'ora** 11:41

**Caso Huawei, revocato il mandato d'arresto europeo per la segretaria di Martusciello Luciana Simeone**

● **Ultim'ora** 11:51

**Bper, il governo non eserciterà il golden power per Ops su Popolare Sondrio**

L'INTERVISTA

## Katharina Sachs: “Nell’auto un design d’impatto determina la percezione e la crescita di un marchio”

di Margherita Scursatone



▲ Katharina Sachs e la Volvo EX 30

*La creatrice della Volvo EX30: “Nella mia formazione il CeMi di Savigliano è stato molto importante. Nei prossimi modelli sarà fondamentale l’integrazione tra forma e tecnologia”*

19 APRILE 2025 ALLE 12:07

4 MINUTI DI LETTURA

VIDEO IN EVIDENZA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SAVIGLIANO - Diventare car designer era il suo sogno da bambina. Katharina Sachs, oggi trentatreenne, tedesca di Naila, in Baviera, l'ha realizzato a 25 anni, quando nel settembre del 2017 è stata assunta da Volvo Cars.

Dopo aver contribuito a diversi progetti tra cui la EC40 e il restyling dei modelli EX-XC40, come lead exterior designer ha poi firmato il design esterno della piccola EX30, un successo a livello globale e celebrato da molti riconoscimenti.

Sachs è arrivata in Italia a 17 anni per frequentare un corso per tecnico di modellismo industriale a Savigliano, così da acquisire competenze nella modellazione in clay, un tipo di argilla molto usato nel design automobilistico. L'abbiamo incontrata proprio a Savigliano, dove è ritornata dopo 15 anni, in quello che oggi si chiama Centro Europeo di Modellismo Industriale, CeMi, un'eccellenza italiana nata nel 1998 con la collaborazione dell'Anfia che attrae studenti da ogni parte del mondo.



### Perché ha scelto la scuola di modellismo industriale?

“Per candidarsi all'Università di Pforzheim, dove ho poi proseguito la mia formazione, l'esperienza in laboratorio è un requisito di ammissione. Questo corso di un anno mi ha permesso di sviluppare sia le competenze tecniche sia la mentalità creativa, indispensabili nella formazione come car designer”.

**L'esperienza di modellatore offre ancora vantaggi competitivi nel processo di design sempre più orientato al virtuale?**



Così Giorgia Meloni racconta sui social l'incontro con il vicepresidente Vance

“Dopo il corso ho passato circa un anno all’Italdesign di Giugiaro proprio nella divisione modelli. Le due esperienze mi hanno permesso di acquisire competenze nella progettazione 3D e sperimentare il passaggio dall’idea su carta alla realizzazione del modello fisico. Comprendere il processo di modellazione in clay è fondamentale, perché rimane ancora oggi una parte essenziale del nostro processo creativo”.

### Lavorare per aziende di design indipendenti come Italdesign e Makkina (Londra) e poi entrare in un grande costruttore come Volvo: che sfide ha dovuto affrontare?

“Per un designer è prezioso acquisire esperienza in aziende diverse per sapersi adattare a stili e direzioni di design molteplici. In Italdesign e Makkina, lavorare su più marchi mi ha aiutato a sviluppare la versatilità. In Volvo il cambiamento è stato lavorare in modo strategico e coerente all’interno di un unico marchio, contribuendo a costruire un’identità e una visione a lungo termine. Adattarsi a una struttura più ampia mi ha spinto a crescere e mi ha reso capace di bilanciare creatività, chiarezza e direzione”.



▲ Un'immagine del Centro europeo di modellismo industriale (CeMi) di Savigliano

### Quanto è importante il design per un nuovo modello così da distinguersi e avere successo a livello globale?

“È uno degli strumenti più potenti, soprattutto in un mercato affollato. Quello visivo è il primo contatto emotivo per creare un legame con un marchio, prima ancora di guidare l’auto. Un design d’impatto comunica istantaneamente valori come innovazione, sostenibilità o prestazioni. Ma per avere successo a livello globale, deve anche essere culturalmente sensibile, equilibrato e senza tempo, qualcosa che risulti comprensibile in diversi mercati senza perdere la propria identità. Un design di qualità crea un impatto duraturo che influenza la percezione del marchio e ne guida la

crescita”.

**Quali sono le ultime innovazioni nel design degli esterni e ci saranno cambiamenti radicali nei prossimi dieci anni?**

“Direi la crescente integrazione tra forma e tecnologia. Elementi come sensori nascosti, illuminazione dinamica ed elementi aerodinamici attivi fanno ormai parte del linguaggio del design e non sono semplici componenti aggiuntivi. Le esigenze di sostenibilità ci spingono verso materiali innovativi e forme che riducono la resistenza aerodinamica. Le piattaforme elettriche e la tecnologia legata alla guida autonoma permetteranno di studiare nuove proporzioni. La sfida sarà creare un design audace e iconico ma anche umano ed emotivamente coinvolgente, soprattutto in un mondo che sta diventando sempre più digitale”.



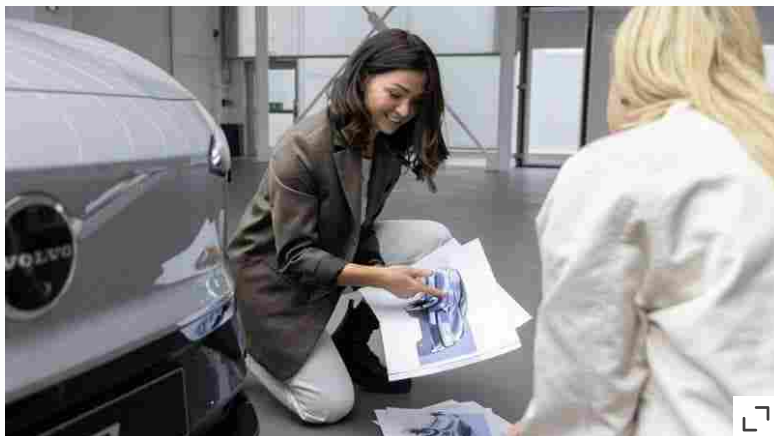
**Natura e tecnologia sono spesso considerate opposte, nel mezzo ci sono l'uomo, le sue esigenze e il suo stile di vita come conciliare il tutto?**

“In Volvo siamo impegnati a creare una connessione significativa tra natura e tecnologia, con al centro l'esperienza umana. La natura porta con sé un senso di calma, onestà e atemporalità, mentre la tecnologia offre precisione, innovazione e progresso. Il nostro obiettivo è progettare prodotti che siano intuitivi, sostenibili ed emotivamente coinvolgenti. Traendo ispirazione da forme, materiali e luce naturali e combinando questi elementi con una tecnologia intelligente e fruibile possiamo creare qualcosa di evoluto e al tempo stesso umano”.

**Lavorare in un settore a predominanza maschile ha condizionato il suo metodo di lavoro e l'impatto sulla carriera?**

“Non è un segreto che l'industria automobilistica sia tradizionalmente dominata dagli uomini e altamente competitiva. A volte può fare paura, soprattutto all'inizio. Ma ho avuto la

fortuna di lavorare con capi e colleghi uomini che mi hanno dimostrato fiducia e dato grande sostegno. Questo ha fatto la differenza nella mia crescita. Sentirmi considerata e apprezzata per il lavoro svolto mi ha dato la fiducia necessaria per fare un passo avanti, assumermi maggiori responsabilità e affidarmi al mio istinto di designer. Credo che la diversità nei team di progettazione porti a risultati migliori e sono orgogliosa di essere parte di questo processo”.



### **Come è cambiato il suo stile di vita dopo il trasferimento in Svezia e come influenza il modo di concepire un nuovo modello?**

“La Svezia ha avuto un grande impatto. Personalmente, mi ha trasformato in un'appassionata di attività all'aria aperta: quando la natura è davvero dietro l'angolo, si apprezzano la semplicità, la quiete e gli elementi che ci circondano. Professionalmente, mi ha insegnato a preferire la chiarezza, lo scopo e la moderazione. Il design svedese punta su equilibrio e umanità, un oggetto deve essere funzionale, onesto e duraturo. Quindi, quando mi approccio a un nuovo modello, ora penso in modo più olistico: non solo a come appare, ma a come si inserisce nel mondo. Come interagisce con l'ambiente circostante, come fa sentire le persone e come può migliorare la qualità della vita”.

### **Quali le principali fonti di ispirazione?**

“Le mie principali fonti di ispirazione sono l'architettura, le nuove tecnologie e il product design, ma cerco di essere curiosa e di tenere gli occhi aperti ovunque vada. Credo che l'ispirazione si possa trovare nella quotidianità: come la luce cade su una superficie, il ritmo della facciata di un edificio o anche i dettagli del paesaggio o dell'artigianato locale. L'architettura mi insegna le proporzioni, la struttura e le sensazioni che gli spazi suscitano nelle persone. La tecnologia mi spinge a pensare all'innovazione e

a come il design possa evolversi con nuovi strumenti e materiali. E il design di prodotto mi ispira in termini di usabilità, qualità tattile e connessione emotiva. In definitiva, si tratta di osservare il mondo con intenzione e tradurre quelle impressioni in forme che siano funzionali e significative”.



**Michelangelo sosteneva che la forma fosse già nascosta nella pietra, in attesa di essere liberata dall'uomo con martello e scalpello. Vale anche per un blocco di clay?**

“Mi ritrovo molto nell'idea che la forma sia già lì, in attesa di essere rivelata. Per me, progettare è un processo scultoreo. Che lavori digitalmente o con strumenti fisici come spatole o raschietti, sono sempre alla ricerca di un equilibrio tra tensione e morbidezza, tra luce e ombra, tra emozione e funzione. Credo che il buon design consista nel perfezionare, rimuovere ciò che è superfluo finché non rimane solo l'essenza. È lì che avviene la magia. Non si tratta di aggiungere altro, ma di rivelare ciò che deve davvero esserci. In questo senso, il processo è molto simile alla liberazione di qualcosa che era già nascosto nell'argilla”.

#### Argomenti

[motori](#)[design](#)[volvo](#)[LEGGI I COMMENTI](#)

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

## ECONOMIA E FINANZA: GLI ORARI DELLA CAMERA / GIOVEDI'



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 20 apr - 9,00 Dfp 2025 (Aula) 13,30 pregiudiziali DI sicurezza (Aula) 13,30 Dlgs concordato preventivo biennale (Finanze) 13,30 audizioni Federmeccanica, Federmanager, Motus-e, Unione energie per la mobilita' e Automotoclub storico italiano ; Cna, Confartigianato Imprese e Anie; Ancma, Aniasa, Associazione nazionale rivenditori auto e Associazione italiana costruttori autoattrezzature; [Anfia](#), Unione industriali di Torino, e Federauto su Comunicazione Ue automotive (Attivita' produttive) 13,30 DI polizze catastrofali (Ambiente e Lavori pubblici) 15,00 Ddl prevenzione e cura obesita' (Aula).

Bof

(RADIOCOR) 20-04-25 17:00:25 (0327) 5 NNNN

### TAG

**EUROPA ITALIA PIEMONTE PROVINCIA DI TORINO  
COMUNE DI TORINO TORINO ECONOMIA ARTIGIANATO  
POLITICA PARLAMENTO ITA**

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN



Borsa Italiana Spa - [Dati sociali](#) | [Disclaimer](#) | [Privacy](#) | [Cookie policy](#) | [Credits](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

24 Motori tra crisi e futuro

# Motori tra crisi e futuro

Nel cuore del Trentino-Alto Adige, l'automotive lotta tra eccellenze locali, mercati in calo e una transizione ancora incerta.

Il settore automotive costituisce da anni un pilastro importante dell'economia del Trentino-Alto Adige, con una filiera che spazia dalla componentistica alla ricerca avanzata, fino alla produzione di veicoli sportivi. Tuttavia, il 2025 si apre sotto il segno dell'incertezza e delle difficoltà, in un contesto internazionale sempre più complesso e segnato da trasformazioni profonde, tra cui il calo della produzione, la transizione elettrica e la fragilità dei mercati esteri di riferimento.

In Alto Adige operano circa 800 aziende nel comparto automotive e mobilità, molte delle quali gravitano intorno al NOI Techpark, il polo tecnologico di Bolzano che punta a trasformare la provincia in un laboratorio avanzato per la mobilità elettrica, condivisa e off-road. In Trentino, invece, si contano circa 15 aziende principali e 3.000 addetti, con una forte specializzazione nella produzione di componentistica. L'area si distingue anche per la presenza di centri di ricerca, università e laboratori che supportano l'innovazione tecnologica del settore.

Tra le realtà industriali più significative si trova MAHLE Componenti Motori Italia Srl, con sede a Trento. L'azienda, che produce semicuscinetti e boccole per motori, impiega oltre 200 dipendenti e realizza componenti destinati a



una varietà di veicoli, dai motocicli ai mezzi pesanti. Il processo produttivo è altamente specializzato e prevede la lavorazione di nastri bimetallici, seguita da trattamenti galvanici avanzati per migliorare le prestazioni. Accanto alle grandi aziende, si fanno strada anche realtà emergenti come Bermat,

impresa emergente innovativa insediata nel Polo Meccatronica di Rovereto. Bermat ha progettato una sport car biposto con motore GT4 destinata alla pista, ma omologata anche per la strada. Il progetto è stato sviluppato in collaborazione con il laboratorio ProM Facility e rappresenta un raro esempio di produzione automobilistica artigianale "made in Trentino", con un posizionamento nel segmento di lusso. Il territorio regionale può contare su competenze altamente specializzate in diversi ambiti: progettazione meccanica e strutturale, sensoristica avanzata, analisi dinamica, realtà aumentata, studio dei materiali e tecnologie per l'efficienza energetica. Infrastrutture come il Laboratorio per la caratterizzazione dei nuovi materiali e la Clean Room, rappresentano risorse strategiche per le imprese del settore, in grado di dare linfa alla sperimentazione e alla prototipazione.

Nonostante questi punti di forza, il comparto deve fronteggiare un periodo critico. Il 2025 rischia di chiudersi con un calo del 30% delle immatricolazioni secondo Federauto Trentino, flessione che fa seguito a un'ulteriore diminuzione verificatasi negli ultimi cinque mesi del 2024. A livello nazionale, i dati forniti da Anfia mostrano un crollo della produzione del 25%

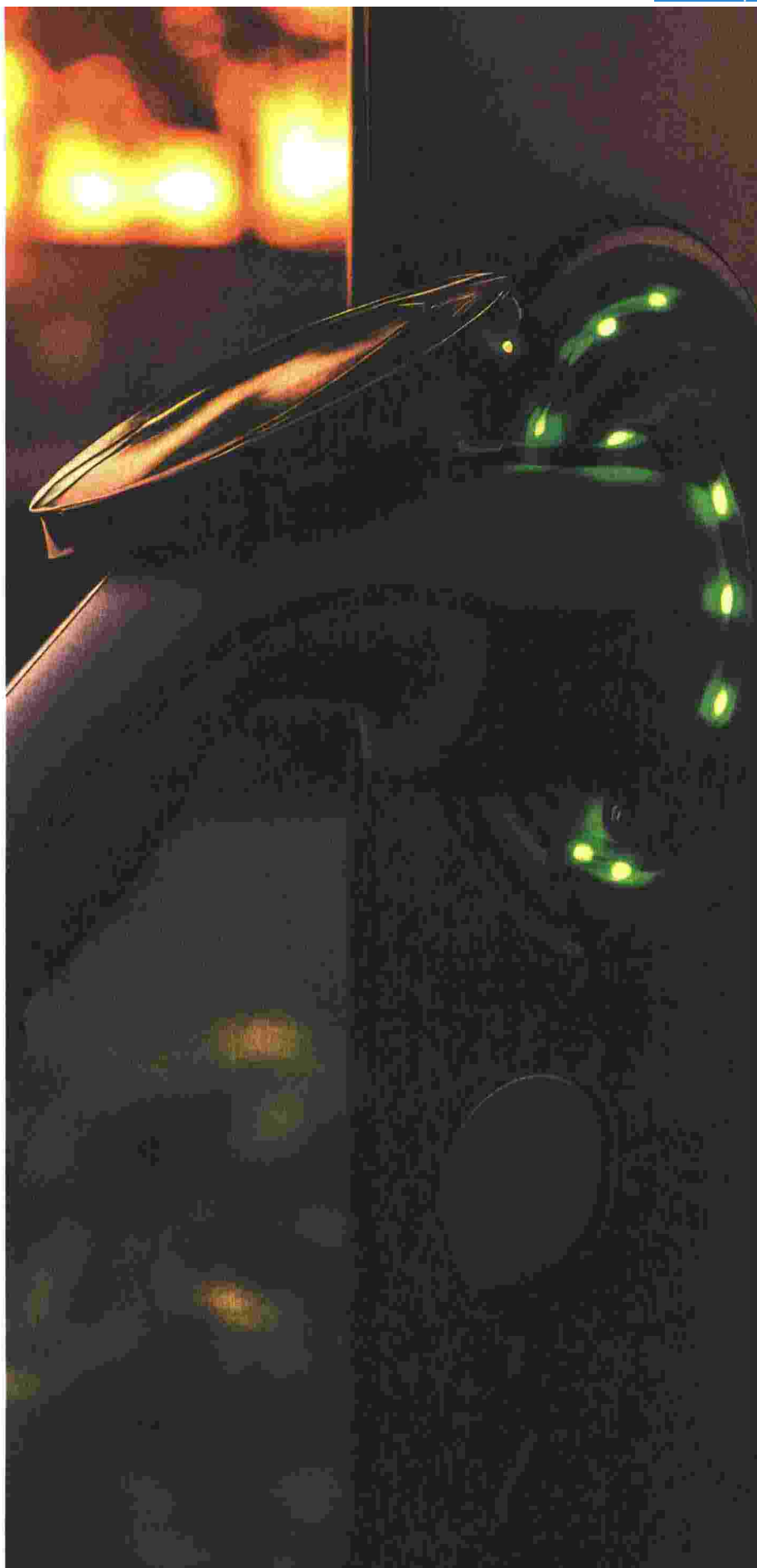


a giugno 2024, con una contrazione ancora più marcata per le autovetture: -54,3% rispetto allo stesso mese del 2023.

In Trentino-Alto Adige, la crisi del settore si intreccia con la debolezza del mercato tedesco, storicamente il principale sbocco per le esportazioni altoatesine. Nonostante un +14,4% registrato nel secondo trimestre del 2024, le imprese locali cominciano a percepire un rallentamento. Come sottolineato da Josef Negri di Confindustria Alto Adige, la dipendenza dall'economia germanica rende alcune aziende particolarmente vulnerabili alle sue fluttuazioni.

Un altro nodo cruciale è rappresentato dalla transizione elettrica. I nuovi limiti europei sulle emissioni impongono obiettivi assai severi, tutto questo di fronte alle resistenze opposte da parte dei consumatori a questo tipo di prodotto. Un simile scenario da un lato espone le case automobilistiche al rischio di sanzioni, dall'altro rende ancora più complessa la pianificazione industriale. La scarsa domanda rischia di frenare gli investimenti, proprio nel momento in cui sarebbero più necessari per garantire un'adeguata riconversione produttiva.

In tale contesto, l'unica via possibile pare essere quella dell'innovazione, della valorizzazione delle competenze locali e della differenziazione dei mercati di riferimento. Il sistema trentino-altoatesino ha dimostrato di saper creare eccellenze e potrebbe, anche in questa fase critica, consolidare il proprio ruolo nel panorama automotive europeo. Tuttavia, per riuscirci, serviranno visione, sinergie pubblico-private e strategie orientate a una transizione sostenibile ma realistica, in grado di coniugare competitività, occupazione e sostenibilità.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



[Home](#) » [comunicato – IL PIEMONTE SI PRESENTA COMPATTO SUL MERCATO AMERICANO. AL VIA LA MISSIONE IN MICHIGAN IN OCCASIONE DEL VTM LA BUSINESS CO...](#)

## comunicato – IL PIEMONTE SI PRESENTA COMPATTO SUL MERCATO AMERICANO. AL VIA LA MISSIONE IN MICHIGAN IN OCCASIONE DEL VTM LA BUSINESS CONVENTION DELL’AUTOMOTIVE


 By —21 Aprile 2025
 
 Nessun commento
 
 5 Mins Read



(AGENPARL) - Roma, 21 Aprile 2025

(AGENPARL) – Mon 21 April 2025 IL PIEMONTE SI PRESENTA COMPATTO SUL MERCATO AMERICA

AL VIA LA MISSIONE IN MICHIGAN IN OCCASIONE DEL VTM

LA BUSINESS CONVENTION DELL’AUTOMOTIVE ACCELERA E ORGANIZZALA PRIMA

MISSIONE DI SISTEMA NEGLI USA IN OCCASIONE DI VTM MICHIGANII Piemonte è la prima

regione italiana che organizza una missione di sistema negli Stati Uniti in questa fase delicata che riguarda in particolare modo il settore dell’automotive.

La delegazione istituzionale del Sistema Piemonte, guidata dall’Assessore alle Attività Produttive della

Regione Piemonte, Andrea Tronzano, e dalla Vicesindaca della Città di Torino Michela Favaro, avrà modo di incontrare, tra gli altri, i manager delle più importanti realtà produttive del Michigan.

L’occasione è la seconda edizione della business convention VTM Michigan a Pontiac dal 23 al 24 aprile, la piattaforma in cui OEMs e fornitori di prodotti e soluzioni possono incontrarsi ed esaminare le principali sfide e opportunità del futuro della mobilità e delle tecnologie più all’avanguardia dei veicoli. VTM Michigan

nasce come spin-off del VTM di Torino.

La delegazione istituzionale del Sistema Piemonte, composta dai rappresentanti della Regione Piemonte e del Comune di Torino, dal Rettore dell'Università di Torino Stefano Geuna, dalla Presidente della Vehicle Valley Monica Mailander, dal direttore di Ceipiemonte Stefano Nigro, da Gianmarco Giorda direttore generale ANFIA, da Pierpaolo Antonioli Presidente della Commissione Multinazionali di Confindustria Piemonte e dai rappresentanti del Politecnico di Torino, di CNA e API, in un momento di incertezza ed evidenti difficoltà di interscambi, ha il compito di mantenere aperti tutti i canali di comunicazione con gli Stati Uniti, che rimangono il primo investitore e partner commerciale extra europeo in Piemonte.

Gli incontri inizieranno già dal pomeriggio di martedì 22 aprile, accompagnati dalla Console italiana a Detroit, Allegra Baistrocchi, con c-level di Rivian, Stellantis, Webasto e Detroit Regional Partnerships. Nella prima mattina di mercoledì 23 aprile verrà presentato il "Piemonte Automotive Ecosystem" a VTM con interventi dell'Assessore della Regione Piemonte Andrea Tronzano, della Vicesindaca Michela Favaro, della neo presidente della Vehicle Valley Monica Mailander, del CEO di Dumarey Italia Pierpaolo Antonioli, del Rettore dell'Università di Torino Stefano Geuna e del Vice Rettore Aggregato per il Trasferimento Tecnologico del Politecnico di Torino Gianmario Pellegrino.

In questa occasione verrà presentata e promossa la quinta edizione di VTM Torino, in programma dal 24 al 25 marzo 2026.

Nella stessa giornata nello stand Piemonte la delegazione istituzionale avrà modo di incontrare i manager di MEDC (Michigan Economic Development Corporation) e MichAuto (un'iniziativa della Detroit Regional Chamber che rappresenta e promuove l'industria automobilistica in Michigan), con il Presidente di MEMA (The Vehicle Suppliers Association). Proseguiranno nel pomeriggio gli incontri con le aziende: dopo un meeting presso la sede di General Motors seguiranno incontri con player quali Mullen e Mayco. Nella mattinata successiva, ulteriori incontri presso le sedi di produttori locali e internazionali, quali Toyota North America e Ford.

Il VTM a Pontiac è l'occasione di riavviare il dialogo commerciale e istituzionale con il Michigan, uno Stato che ha sempre avuto relazioni importanti con il Piemonte. Obiettivo è rafforzare il legame tra le economie dei due territori, entrambe strettamente legate al settore dell'automotive e dei trasporti, presentando l'offerta piemontese nella sua ampiezza e competenza, anche attraverso la recente Vehicle Valley.

Alla business convention, organizzata da ABE in partnership con Oakland County e Michigan Economic Development Corporation, parteciperanno, insieme alla delegazione istituzionale, sei imprese piemontesi: AIZOON, DRIVESEC, DUMAREY, GENERAL CAB, ITALDESIGN e MEC. Le aziende prenderanno parte a un fitto programma di incontri B2B con istituzioni e buyer internazionali di primo piano – tra cui Continental, Denso, Fev, Ford, General Motors, Hitachi Astemo, Hyundai, Nitto Seiko, Stellantis, Toyota e Volvo – oltre a un ricco calendario di conferenze tecniche e workshop tematici.

La partecipazione piemontese a VTM Michigan è coordinata da Ceipiemonte nell'ambito del Progetto Integrato di Filiera "Automotive & Transportation" della Regione Piemonte, finanziato dal PR FESR 2021-2027.

Nel 2024 il settore automotive italiano ha esportato beni per 5,5 miliardi di euro, di cui 1,1 miliardi destinati al solo Michigan. Nello stesso anno, il settore automotive del Piemonte ha esportato verso gli Stati Uniti beni per circa 550 milioni di euro. Gli Stati Uniti, pur essendo di gran lunga il principale mercato extra UE per il Piemonte, rappresentano l'8,3% dell'export regionale complessivo.

L'industria automotive USA vale il 3% del PIL e sono oltre 1,7 milioni i posti di lavoro legati direttamente all'industria e altri 7,2 milioni supportati indirettamente. Il Michigan è da sempre considerato il cuore dell'industria automobilistica americana, con Detroit soprannominata «Motor City». Oltre il 10% del PIL del Michigan dipende dall'industria automobilistica. I grandi produttori automobilistici quali Ford, General Motors e Chrysler (Stellantis) hanno radici profonde nell'assemblaggio in questa regione.

“La missione in Michigan – dichiarano il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio e l'assessore alle Attività produttive Andrea Tronzano – arriva in un momento delicato per il settore automotive e per i rapporti economici con gli Stati Uniti. Il Piemonte si presenta compatto sul mercato americano per incontrare grandi player internazionali e potenziali investitori, forte di una filiera che unisce qualità, innovazione e competenze. È anche il debutto internazionale della Vehicle Valley Piemonte, rete che valorizza l'alleanza tra imprese, istituzioni e ricerca, il segnale chiaro che sappiamo fare squadra e guardiamo al futuro con ambizione, portando all'estero il meglio del nostro sistema industriale”.

SHARE.



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

## ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DI GIOVEDI' 24 APRILE

24 ORE  
Radiocor

FINANZA – Conferenza stampa Coop Alleanza 3.0 per presentazione del bilancio 2024. Ore 12,00. In streaming.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE – APPROVAZIONE DATI CONTABILI: B.F., Next Re Siiq, Sogefi.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE – Conference call STMicroelectronics. Ore 9,30.

- Conference call Saipem. Ore 10,30.

- Conference call Eni. Ore 14,00.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI – Trieste: assemblea ordinaria e straordinaria Assicurazioni Generali. Ore 9,00. Parte ordinaria: approvazione bilancio 2024 e destinazione dell'utile d'esercizio. Parte straordinaria: modifiche statutarie. Presso i locali del Generali Convention Center.

- Piacenza: assemblea ordinaria Iren per approvazione bilancio 2024, destinazione utile di esercizio, nomina cda. Ore 10,00.

Via Emilia Parmense, 34.

- Padova: assemblea ordinaria Safilo Group per approvazione bilancio 2024, destinazione risultato di esercizio. Ore 10,00.

Settima Strada, 15.

DATI MACROECONOMICI – Francia: Fiducia consumatori, aprile. Ore 8,45.

- Germania: IFO (attese), aprile. Ore 10,00.

- Germania: IFO (sit. corrente), aprile. Ore 10,00.

- Germania: IFO, aprile. Ore 10,00.

- Stati Uniti: Sussidi di disoccupazione esistenti, settim.

Ore 14,30.

- Stati Uniti: Richieste di sussidio, settim. Ore 14,30.

- Stati Uniti: Ordini beni durevoli ex-trasp m/m prelim, marzo. Ore 14,30.

- Stati Uniti: Ordinativi, beni durevoli m/m prelim, marzo.

Ore 14,30.

- Belgio: Indice ciclico BNB, aprile. Ore 15,00.

- Eurozona: Acea presenta i dati relativi al mese di marzo sulle immatricolazioni di autovetture in Europa. Ore 18,00.

ECONOMIA - Washington: nell'ambito degli Spring Meetings FMI/Banca Mondiale, riunione dei ministri delle finanze e dei governatori delle banche centrali del G-20. Ore 9,00.

Partecipano, tra gli altri, Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia e delle Finanze; Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia. Alle ore 14,00 conferenza stampa della direttrice del Fmi, Kristalina Georgieva. Segue alle ore 16,30 conferenza stampa del Middle East and Central Asia Department.

Alle ore 18,30 press briefing del G-20. Presso la sede FMI, edificio HQ1.

- Webinar "Prospettive europee su commercio globale, recessione economica e cambiamenti tecnologici", organizzato da Franklin Templeton. Ore 16,00.

POLITICA E ATTIVITA' PARLAMENTARE CAMERA 9,00 Dfp 2025 (Aula) 13,30 pregiudiziali DI sicurezza (Aula) 13,30 Dlgs concordato preventivo biennale (Finanze) 13,30 audizioni Federmeccanica, Federmanager, Motus- e, Unione energie per la mobilita' e Automotoclub storico italiano; Cna, Confartigianato Imprese e Anie; Ancma, Aniasa, Associazione nazionale rivenditori auto e Associazione italiana costruttori autoattrezzature; Anfia, Unione industriali di Torino, e Federauto su Comunicazione Ue automotive (Attivita' produttive) 13,30 DI polizze catastrofali (Ambiente e Lavori pubblici) 15,00 Ddl prevenzione e cura obesita' (Aula) SENATO 9,00 Ddl cittadinanza; Ddl Corte conti (Affari costituzionali).

Red-

(RADIOCOR) 21-04-25 19:34:06 (0353) 5 NNNN

**TAG**

**ITA**

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CHE TEMPO FA

RUBRICHE

- Fotogallery
- Videogallery
- Stadio Aperto
- Il Punto di Beppe Gandolfo
- Nuove Note
- L'oroscopo di Corinne
- Ambiente e Natura
- Motori
- E poe...sia!
- Conversazioni
- I corsivi di Virginia
- Fiera Nazionale del Peperone
- Uno scatto, una storia
- Ristoblog Acqua Hydra
- Pronto condominio
- Orgoglio Torinese
- Un Occhio sul Mondo
- io\_viaggio\_leggero
- Non solo Fumetti
- Torino 2025
- Voci della crisi
- Ristoranti & C. Torino
- Banca Territori del Monviso
- Copertina

ECONOMIA E LAVORO | 21 aprile 2025, 19:28

# Piemonte compatto vola negli Stati Uniti per sostenere il comparto dell'automotive

## Al via la missione organizzata in occasione del VTM Michigan in programma a Pontiac



Piemonte compatto negli Stati Uniti per sostenere il comparto dell'automotive

Il Piemonte è la prima regione italiana che organizza una missione di sistema negli Stati Uniti in questa fase delicata che riguarda in

IN BREVE

**lunedì 21 aprile**

Piemonte compatto vola negli Stati Uniti per sostenere il comparto dell'automotive



Manduco alla guida dei commercianti e artigiani di Perosa: "Essere uniti fa la differenza"



Sempre meno mani giovani: nel Piemonte in dieci anni si sono perse 9mila imprese artigiane under 35



**domenica 20 aprile**

I tassi di interesse calano, il mattone prende quota: a Torino e in Piemonte crescono sia le compravendite che gli affitti



Oltre 34 mila offerte di lavoro in Piemonte lo scorso anno: ecco le professioni più richieste



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ACCADEVA UN ANNO FA



**Eventi**  
Giornata della Terra, per Torino un successo da oltre 28mila persone tra biodiversità e cambiamenti climatici



**Cultura e spettacoli**  
Torino che legge 2024: reading e incontri nei luoghi pubblici e privati della città



**Cronaca**  
Ingoiano la droga alla vista dei carabinieri: sempre più spesso i pusher pensano di farla franca così (ma non ci riescono)

[Leggi tutte le notizie](#)

particolare modo il settore dell'automotive.

La delegazione istituzionale del Sistema Piemonte, guidata dall'Assessore alle Attività Produttive della Regione Piemonte, **Andrea Tronzano**, e dalla Vicesindaca della Città di Torino **Michela Favaro**, avrà modo di incontrare, tra gli altri, i manager delle più importanti realtà produttive del Michigan.

L'occasione è la seconda edizione della business convention **VTM Michigan a Pontiac dal 23 al 24 aprile**, la piattaforma in cui OEMs e fornitori di prodotti e soluzioni possono incontrarsi ed esaminare le principali sfide e opportunità del futuro della mobilità e delle tecnologie più all'avanguardia dei veicoli. VTM Michigan nasce come spin-off del VTM di Torino.

La delegazione istituzionale del Sistema Piemonte, composta dai rappresentanti della Regione Piemonte e del Comune di Torino, dal Rettore dell'Università di Torino **Stefano Geuna**, dalla Presidente della Vehicle Valley **Monica Mailander**, dal direttore di Ceipiemonte **Stefano Nigro**, da **Gianmarco Giorda** direttore generale ANFIA, da **Pierpaolo Antonioli** Presidente della Commissione Multinazionali di Confindustria Piemonte e dai rappresentanti del Politecnico di Torino, di CNA e API, in un momento di incertezza ed evidenti difficoltà di interscambi, ha il compito di mantenere aperti tutti i canali di comunicazione con gli Stati Uniti, che rimangono il primo investitore e partner commerciale extra europeo in Piemonte.

Gli incontri inizieranno già dal pomeriggio di martedì 22 aprile, accompagnati dalla Console italiana a Detroit, **Allegra Baistrocchi**, con c-level di Rivian, Stellantis, Webasto e Detroit Regional Partnerships.

Nella prima mattina di mercoledì 23 aprile verrà presentato il "Piemonte Automotive Ecosystem" a VTM con interventi dell'Assessore della Regione Piemonte **Andrea Tronzano**, della Vicesindaca **Michela Favaro**, della neo presidente della Vehicle Valley **Monica Mailander**, del CEO di Dumarey Italia **Pierpaolo Antonioli**, del Rettore dell'Università di Torino **Stefano Geuna** e del Vice Rettore Aggregato per il Trasferimento Tecnologico del Politecnico di Torino **Gianmario Pellegrino**. In questa occasione verrà presentata e promossa la quinta edizione di VTM Torino, in programma dal 24 al 25 marzo 2026.

Nella stessa giornata nello stand Piemonte la delegazione istituzionale avrà modo di incontrare i manager di MEDC (Michigan Economic Development Corporation) e MichAuto (un'iniziativa della Detroit Regional Chamber che rappresenta e promuove l'industria automobilistica in Michigan), con il Presidente di MEMA (The Vehicle Suppliers Association). Proseguiranno nel pomeriggio gli incontri con le aziende: dopo un meeting presso la sede di General Motors seguiranno incontri con player quali Mullen e Mayco. Nella mattinata successiva, ulteriori incontri presso le sedi di produttori locali e internazionali, quali Toyota North America e Ford.

Il VTM a Pontiac è l'occasione di riavviare il dialogo commerciale e istituzionale con il Michigan, uno Stato che ha sempre avuto relazioni importanti con il Piemonte. Obiettivo è rafforzare il legame tra le economie dei due territori, entrambe strettamente legate al settore dell'automotive e dei trasporti, presentando l'offerta piemontese nella sua ampiezza e competenza, anche attraverso la recente Vehicle Valley.

*comunicato stampa*

**TI RICORDI COSA È SUCCESSO L'ANNO SCORSO A MARZO?**  
Ascolta il podcast con le notizie da non dimenticare

[Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare 2024" su Spreaker.](#)

Biraghi anche quest'anno al fianco dell'VIII Sagra del Gorgonzola di Cavallermaggiore



Assegno di inclusione: in Piemonte sono quasi 36mila le famiglie che lo ricevono, 72.520 le persone coinvolte



**🕒 sabato 19 aprile**

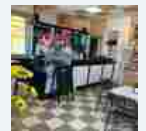
La Banca d'Italia 'sfratta' la Crai, lavoratori in lacrime nel sit-in davanti al supermercato



L'intelligenza artificiale vista da Eros Pessina, imprenditore poeta e membro di Organismi Internazionali



Ceresole Alba: opportunità di gestione per il Girasole Caffè



[Leggi le ultime di: Economia e lavoro](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



# IMMATRICOLAZIONI: PRIMO SEMESTRE 2025 COL SEGNO POSITIVO

**A MARZO 2025, IL MERCATO ITALIANO DELL'AUTO TOTALIZZA 172.223 IMMATRICOLAZIONI**, con una variazione positiva del 6,2%, rispetto al marzo 2024, che aveva chiuso con 162.140 unità. Nel primo trimestre del 2024 i volumi complessivi si attestano a 443.906 unità, con un calo dell'1,6% rispetto a quelli di gennaio-marzo 2024.

"Dopo le flessioni dei primi due mesi del 2025, a marzo il mercato auto italiano migliora la performance (6,2%) rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che contava lo stesso numero di giorni lavorativi (21) – afferma **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. "Inoltre, la Commissione europea ha finalmente trasmesso al Parlamento e al Consiglio la proposta di emendamento per il superamento delle multe alle Case auto previste per il 2025. Auspichiamo che le istituzioni europee adottino velocemente questa proposta, che, pur lontanissima da quanto realmente servirebbe al nostro settore, sblocca uno stallo divenuto insostenibile.

Vicende surreali come questa ci dimostrano come purtroppo manchi a livello delle istituzioni europee la consapevolezza della crisi profonda nella quale la nostra industria si trova e di quali misure abbia bisogno per ritrovare la strada per tornare ad un regime di normalità.

A livello di mercato proponiamo un piano di portata pan-europea e di durata decennale che abbia l'obiettivo di decarbonizzare la mobilità in maniera assai più consistente di qualsiasi provvedimento oggi in discussione, anche quelli al 2035.

Ad oggi infatti il parco circolante europeo, così come quello

italiano, registra un'anzianità media di circa 12,5 anni, con elevati rischi di sinistrosità e certezza di inquinamento.

Incentivare il ricambio del parco circolante europeo, e quindi anche quello italiano, mediante aiuti finanziari e fiscali ben congegnati sostenendo i prodotti e la componentistica Made in Europe ecocompatibili è per noi la via maestra per coniugare concretamente la responsabilità ambientale con quella industriale, mantenendo occupazione di alta qualità e rispondendo con i fatti ai blocchi commerciali che provengono da diversi Paesi".

**IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE** le autovetture a **benzina** vedono il mercato di marzo in calo dell'11,4%, con una quota di mercato al 26,2%; quella alimentate a **gasolio** calano del 23,1%, con una quota al 10,9%. Nel cumulo trimestrale del 2025, le immatricolazioni di auto a **benzina** registrano una flessione del 16,4% e le auto **diesel** del 33,7%, rispettivamente con quote di mercato del 26,4% e del 10,1%.

Le autovetture **mild e full hybrid** aumentano del 22,1% nel mese, con una quota del 44,6%; nel cumulo crescono invece del 14,6%, con una quota del 44,5%.

Le immatricolazioni di autovetture **ricaricabili (BEV e PHEV)** aumentano del 56,7% a marzo e rappresentano il 10,0% del mercato del mese (a marzo 2024 era del 6,8%); nel cumulo incrementano del 51,0% e hanno una quota del 9,4% (in aumento di 3,3 punti percentuali rispetto ai primi tre mesi del 2024).

Nel dettaglio, le **auto elettriche (BEV)** hanno una quota del 5,5% nel mese e del 5,2% nel cumulo; le vendite incrementano del 76,7% a marzo e del 72,5% nel cumulo. Le **ibride plug-in (PHEV)** aumentano del 37,5% a marzo e del 30,8% nel cumulo. Esse rappresentano il 4,5% delle immatricolazioni del singolo mese e il 4,2% del totale da inizio anno.

Infine, le **autovetture alimentate a gas** rappresentano l'8,4% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture GPL (che sono in aumento: +13,7% nel mese).

Nel cumulo, le immatricolate a gas (considerate anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano dell'1,8%. Nel primo trimestre 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,6% del mercato.

01

N.	MARCA	MODELLO	MARZO 2025
0	Make	Model	MARCH 2025
1	FIAT	PANDA	12.951
2	DACIA	SANDERO	5.169
3	JEEP	AVENGER	4.957
4	CITROEN	C3	4.733
5	PEUGEOT	208	4.856
6	DACIA	DUSTER	2.791
7	TOYOTA	YARIS	3.784
8	MG	ZS	3.741
9	LEXUS	YARIS CROSS	3.689
10	OPEL	CORSA	3.559

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

LA PAGINA | ANFIA

02

MARCA/MAKE	MARZO MARCH				VAR. % % CHG.	GENNAIO/MARZO JANUARY/MARCH				VAR. % % CHG.
	2025	%	2024	%		25/24	2025	%	2024	
STELLANTIS Group*	52.128	30,3	52.611	32,4	-0,9	135.579	30,5	151.138	33,5	-10,3
FIAT	16.637	9,7	17.016	10,3	-2,2	47.294	10,7	50.516	11,2	-6,4
PEUGEOT	10.684	6,2	8.358	5,2	+27,8	25.591	5,8	24.350	5,4	+5,1
CITROEN	6.211	3,6	6.856	4,2	-9,4	18.128	4,1	19.851	4,4	-8,7
JEEP	7.561	4,4	7.061	4,4	+7,1	19.749	4,4	20.839	4,6	-5,2
OPEL	5.174	3,0	4.690	2,9	+10,3	11.536	2,6	13.630	3,0	-13,5
LANCIA	1.110	0,6	4.845	3,0	-77,1	2.926	0,7	12.923	2,9	-77,4
ALFA ROMEO	3.916	2,3	2.703	1,7	+44,9	8.501	1,9	6.526	1,4	+30,3
DS	682	0,4	733	0,5	-7,0	1.380	0,3	1.681	0,4	-17,9
NASERATI	193	0,1	349	0,2	-56,2	474	0,1	802	0,2	-40,9
VW Group	26.807	15,6	27.064	16,7	-0,9	69.425	15,6	72.642	16,1	-4,4
VOLKSWAGEN	12.027	7,0	13.352	8,2	-9,9	30.715	6,9	32.598	7,2	-5,8
AUDI	6.327	3,7	6.250	3,9	+1,2	18.757	4,2	19.172	4,2	-2,2
SKODA	3.538	2,1	3.477	2,3	-3,8	10.034	2,3	9.741	2,2	+3,0
SEAT	1.501	0,9	1.034	0,6	+45,2	2.774	0,6	3.901	0,9	-28,5
CUPRA	2.648	1,5	1.643	1,0	+61,2	5.197	1,2	4.490	1,0	+13,7
PORSCHE	701	0,4	1.049	0,6	-33,2	1.781	0,4	2.608	0,6	-31,7
LAMBORGHINI	65	0,0	59	0,0	+10,2	167	0,0	132	0,0	+26,5
RENAULT Group	12.929	10,4	16.212	10,0	+10,9	51.713	11,6	48.759	10,8	+6,1
DACIA	9.332	5,4	8.524	5,3	+9,5	31.087	7,0	27.816	6,2	+11,8
RENAULT	8.647	5,0	7.688	4,7	+12,5	20.626	4,6	20.943	4,6	-1,5
TOYOTA Group	13.346	7,7	13.396	8,3	-0,4	35.632	8,0	35.206	7,8	+1,2
TOYOTA	12.666	7,4	12.953	8,0	-2,2	33.851	7,6	33.958	7,5	-0,3
LEXUS	680	0,4	443	0,3	+53,5	1.781	0,4	1.248	0,3	+42,7
HYUNDAI Group	9.832	5,7	9.161	5,7	+7,3	25.033	5,6	25.941	5,7	-3,5
KIA	4.979	2,9	4.302	2,8	+10,6	12.361	2,8	12.188	2,7	+1,4
HYUNDAI	4.853	2,8	4.859	2,9	+4,2	12.672	2,9	13.753	3,0	-7,5
BMW Group	8.266	4,8	7.802	4,8	+5,9	23.160	5,2	22.492	5,0	+3,0
BMW	6.857	4,0	6.488	4,0	+6,0	19.598	4,4	18.789	4,2	+4,4
MINI	1.409	0,8	1.314	0,8	+5,4	3.562	0,8	3.723	0,8	-4,3
FORD	7.455	4,3	7.425	4,6	+0,3	18.047	4,1	20.109	4,5	-10,3
DAWLER Group	6.515	3,8	6.454	4,0	+0,9	15.285	3,4	13.339	3,0	+14,7
MERCEDES	6.457	3,7	6.040	3,7	+6,9	15.045	3,4	12.458	2,8	+20,8
SMART	58	0,0	414	0,3	-86,0	250	0,1	881	0,2	-71,6
MG	6.582	3,8	3.969	2,4	+65,8	15.356	3,5	9.927	2,2	+54,7
NISSAN	6.438	3,7	5.240	3,2	+22,9	13.649	3,1	12.910	2,9	+5,7
SUZUKI	3.629	2,1	3.388	2,1	+8,6	9.352	2,1	10.926	2,4	-14,4
DR	2.284	1,3	1.182	0,7	+93,2	6.627	1,5	6.150	1,4	+7,8
HOLVO	1.361	0,8	2.448	1,5	-44,4	3.697	0,8	5.814	1,3	-36,4
MAZDA	1.194	0,7	1.426	0,9	-16,3	3.016	0,7	4.304	1,0	-29,9
BYD	1.787	1,0	70	0,0	+2452,8	3.964	0,9	158	0,0	+2408,9
JAGUAR LAND ROVER Group	1.094	0,6	918	0,6	+19,2	2.450	0,6	2.933	0,7	-17,0
LAND ROVER	984	0,6	781	0,5	+26,0	2.279	0,5	2.560	0,6	-11,0
JAGUAR	110	0,1	137	0,1	-19,7	171	0,0	393	0,1	-56,5
HONDA	789	0,5	762	0,5	+3,5	2.232	0,5	2.081	0,5	+7,3
DMGD	987	0,6	21	0,0	+4600,0	2.056	0,5	63	0,0	+3163,5
TESLA	2.217	1,3	1.465	0,9	+51,3	3.469	0,8	3.720	0,8	-6,7
MIITSUBISHI	170	0,1	433	0,3	-60,7	526	0,1	759	0,2	-30,7
SUBARU	374	0,2	150	0,1	+82,7	562	0,1	403	0,1	+44,4
FERRARI	87	0,1	79	0,0	+11,5	229	0,1	229	0,1	+0,0
LYNKCO	32	0,0	134	0,1	-76,1	110	0,0	279	0,1	-60,6
ALTRE	920	0,7	321	0,2	+270,7	2.707	0,6	1.018	0,2	+192,4
TOTALE MERCATO	172.223	100,0	162.140	100,0	+6,2	443.906	100,0	451.320	100,0	-1,8

**IMMATRICOLAZIONI PER SEGMENTI** A marzo le autovetture **utilitarie e superutilitarie** rappresentano il 30,8% del mercato, con volumi in calo dell'1,3% rispetto a quelli di marzo 2024, mentre nei tre mesi calano del 4,4% a fronte di una quota del 33,5%. Il modello più venduto della categoria rimane **Fiat Panda**. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten del cumulo anche Citroën C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quarto e Opel Corsa al sesto.

Le auto dei **segmenti medi** hanno una quota del 10,6% a marzo, con un mercato in aumento del 2% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulo, i **segmenti C, D ed E** hanno una quota del 9,5% (-7,9%). In classifica, a rappresentare il Gruppo Stellantis, al sesto posto si trova Peugeot 308.

I **Suv** hanno una quota di mercato pari al 55,4%, con volumi in crescita del 10,9% rispetto a marzo 2024. Nel dettaglio, i **Suv piccoli** rappresentano il 10,9% del mercato del mese (+21,7% rispetto a marzo 2024), i **Suv compatti** il 27,6% (-3,3%), i **Suv medi** il 10,2%, (+24,7%), mentre le vendite di **Suv grandi** sono il 6,7% del totale (+56,1%). Il 18,9% dei Suv venduti nel mese di marzo è di un brand del Gruppo Stellantis. In aumento dello 0,4% nel cumulo, i Suv detengono una

quota del 54%. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten dei Suv piccoli. Stellantis è presente nella top ten con Fiat 600 al quarto posto, Alfa Romeo Junior al quinto e Opel Mokka all'ottavo.

Tra i Suv compatti, Peugeot 2008 è l'ottava auto più venduta del segmento.

L'Alfa Romeo Tonale, tra i Suv medi, chiude il trimestre al sesto posto. In top ten, anche la Peugeot 3008 al terzo posto.

Tra i Suv grandi, Peugeot 5008 si trova al settimo posto della top ten.

Infine, è sempre marginale la quota di **Monovolumi e Multi-spazio** (2% di quota nel mese e 1,8% nel cumulo), in crescita, rispettivamente, del 29,4% e del 28,8%.

01\_La Top 10 dei veicoli immatricolati nel marzo 2025.

02\_La tabella riassuntiva della segmentazione del mercato a marzo 2025 e nel primo trimestre 2025. Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. I dati di BYD, JAGUAR, DS, LEXUS LAMBORGHINI e FERRARI sono invece elaborati da **Anfia**. I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/03/2025.