



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 14 al 20 luglio 2026
Parte 1

Torino, 21 luglio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	14/07/2026	Auto: Cappelano (Stellantis), settore va considerato industria energivora	2
	Borsaitaliana.it	14/07/2026	Auto: Vavassori (Anfia), Ue cambi passo, industria europea sta morendo	3
	Milanofinanza.it	14/07/2026	TOP NEWS ITALIA: Stellantis, in 2027 a Mirafiori 500 elettrica con nuove batterie	4
	Ansa.it	14/07/2026	Anfia, situazione Vw e' punta dell'iceberg, bene Dpcm ma presto con decreti attuativi	7
	Sicurauto.it	14/07/2026	Mercato auto: perche' nessuna Casa straniera vuole produrre in Italia?	8
	Trasporti-Italia.com	14/07/2026	Mercato autobus italiano: balzo del +124,2% a giugno 2026	13
1+17	Il Sole 24 Ore	15/07/2026	Stellantis, a Pomigliano tre e-car dal 2028 (F.Greco)	16
6	Il Manifesto	15/07/2026	Automotive, il nulla oltre le cortesie tra Urso e Stellantis (L.Cimino)	18
	Ilmanifesto.it	15/07/2026	Automotive, il nulla oltre le cortesie tra Urso e Stellantis il manifesto	20
	Ilmattino.it	15/07/2026	Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale e' a dopp	24
	Ilgazzettino.it	15/07/2026	Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale e' a dopp	25
	Ilmessaggero.it	15/07/2026	Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale e' a dopp	26
	Corriereadriatico.it	15/07/2026	Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale e' a dopp	28
36	Corriere dello Sport Stadio	15/07/2026	Sara' prodotto a Melfi il nuovo Suv Alfa Romeo (M.S.)	30
	Torinocronaca.it	15/07/2026	"Mirafiori non basta: in Italia sono burocrazia ed energia a costare troppo, non il lavoro"	31
	Fleetmagazine.com	15/07/2026	Con il patrocinio di In Italia si torna a produrre auto In Italia si torna a produrre auto 15 Luglio	34
	Quifinanza.it	15/07/2026	Volkswagen licenza e la Cina avanza, fabbriche chiuse e la crisi spaventa anche l'Italia	35
	Sicurauto.it	15/07/2026	Filiera automotive contro l'UE: "Mentre a Bruxelles discutono noi veniamo espugnati"	37
38	Tuttosport	15/07/2026	Sara' prodotto a Melfi il nuovo Suv Alfa Romeo	41
	Vaielettrico.it	15/07/2026	Ecobonus la grande "truffa", bocciato dalla Corte dei conti	42
	IlDenaro.it	16/07/2026	Produzione automotive in aumento a maggio	44
	Ilmattino.it	16/07/2026	In che modo la logistica intelligente sta trasformando il mercato delle riparazioni automobilistiche	45
	Italiaoggi.it	16/07/2026	Auto, la crisi tedesca travolge anche l'Italia	52
	Lecodelsud.it	16/07/2026	Produzione automotive in aumento a maggio	55
	Italpress.com	16/07/2026	Produzione automotive in aumento a maggio	56
	Motorionline.com	16/07/2026	Mercato auto in Italia, primo semestre 2026: +9,6% e l'elettrico supera il 10% a giugno	57
	Economymagazine.it	16/07/2026	Produzione automotive in aumento a maggio	62
	Vaicolbus.it	16/07/2026	Otokar cresce nel mercato italiano degli autobus	64

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

AUTO: CAPPELLANO (STELLANTIS), SETTORE VA CONSIDERATO INDUSTRIA ENERGIVORA

Il Sole
24 ORE
Radiocor

Regole europee penalizzano tutto il comparto (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 lug - 'Insieme ad [Anfia](#), Iveco e Ferrari, nel 2025 abbiamo chiesto alla Commissione europea di essere annoverati tra i cosiddetti settori energivori. Questo status ci consentirebbe di accedere a incentivi e sgravi significativi. Credo che l'impegno di tutti i partecipanti a questo Tavolo nel sostenere questa richiesta a Bruxelles farebbe bene a tutta la filiera automotive italiana. Allo stesso modo, il vostro sostegno sui territori sarebbe cruciale per permettere ai nostri progetti sul fotovoltaico e sulle biomasse di avanzare piu' rapidamente'. Così Emanuele Cappellano, responsabile Europa di Stellantis, durante il tavolo automotive in corso al Mimit, aggiungendo che 'le regole europee, a causa della loro scarsa aderenza alla realtà di un mercato in profonda trasformazione, stanno penalizzando tutta l'industria. Ciò, vale in modo particolare per i veicoli commerciali leggeri e per le auto piccole'.

Fla-.

Gli ultimi video Radiocor

(RADIOCOR) 14-07-26 11:58:03 (0305)ENE 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Stellantis	4,908	-0,45	12.32.48	4,8505	4,9165	4,865
Ferrari	324,60	-1,02	12.32.40	322,60	328,00	326,00
Iveco Group	13,945	-0,11	12.29.20	13,935	13,96	13,96

TAG

ENERGIA ATTIVITÀ MANIFATTURIERE

MEZZI DI TRASPORTO



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

AUTO: VAVASSORI (ANFIA), UE CAMBI PASSO, INDUSTRIA EUROPEA STA MOREND

24 ORE
Radiocor

Bene Dpcm, servono subito decreti attuativi (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 lug - 'Noi auspichiamo che l'Europa cambi decisamente passo, in questo momento e' lentissima e noi stiamo morendo come industria europea' dell'auto. Lo ha detto Roberto Vavassori, presidente [Anfia](#), dopo il tavolo automotive al Mimit. 'La Volkswagen e' solo la punta dell'iceberg', ha sottolineato Vavassori. 'Riconosciamo al Governo italiano e al ministero che e' sempre stato anticipatore di queste crisi, le ha viste prima ma purtroppo da solo non e' riuscito a prevenirle, anche la costruzione del consenso europeo' ma 'in questo momento e' estremamente lenta' l'Ue, ha ribadito Vavassori, spiegando che 'una buona meta' della colpa la ha la Commissione ma l'altra meta' l'hanno gli Stati quindi il Consiglio europeo che non trova unita' e sintesi e una parte anche i nostri rappresentanti eletti, cioe' gli europarlamentari'. 'Abbiamo ovviamente apprezzato il Dpcm, abbiamo tutti chiesto a gran voce che i decreti attuativi siano pronti domani, perche' altrimenti ancora una volta lasciamo passare del tempo in maniera inutile quando le aziende invece hanno bisogno di usare bene questi fondi in maniera coordinata', ha aggiunto il presidente dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

Fla-

(RADIOCOR) 14-07-26 14:54:15 (0457) 5 NNNN

TAG

POLITICA ISTITUZIONI UE CONSIGLIO ECONOMIA
IMPRESA ITA

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate
Governance
Lavora con noi
Pubblicità



FTSE MIB ▼ -0,06%

SPREAD ▲ 79,14

DOW JONES ▼ -0,08%

DAX ▼ -0,34%

MF Polizze Vita

MF Investor **NEW****MILANO**
FINANZA

PROMO40ANNI

Sfoggia il giornale

Usa l'AI per avere risposte veloci e approfondite

Chiedi a **MF**
EPTHOME CHIEDI A **MF** NOTIZIE OPINIONI MERCATI MF FASHION GENTLEMAN CLASS CNBC CLASS TVMODA EVENTI SHOP NEWSItalia Mondo Finanza Economia Tecnologia Salute Politica MF Visual Orsi & Tori **MF Newswires** Dossier WSJ

Home / News / MF Newswires: le ultime notizie / TOP NEWS ITALIA: Stellantis, in 2027 a Mirafiori 500 elettrica con nuove batterie | MilanoFinanza News

Sei interessato all'applicazione Professional per il flusso completo di **MF Newswires**? Scrivi a info@mfnewswires.it **MF Newswires: le ultime notizie**

TOP NEWS ITALIA: Stellantis, in 2027 a Mirafiori 500 elettrica con nuove batterie

ROMA (MF-NW)--"Nel 2027, con le nuove batterie sviluppate e prodotte a Mirafiori potremo rendere la 500 elettrica ancora più competitiva e attrattiva. A partire dal 2030, poi, arriverà la nuova generazione con più varianti, grazie alle quali rafforzeremo ulteriormente lo stabilimento". Lo ha detto Emanuele Cappellano, Chief Operating Officer (COO) for Enlarged Europe & European Brands and Head di Stellantis Pro One, al tavolo automotive al Mimit. **NUOVO MODELLO ALFA ROMEO A MELFI ENTRO 2027** "Entro fine 2027 Melfi potrà contare anche su un nuovo modello Alfa Romeo, con cui coinvolgeremo sempre di più la filiera locale. A questo proposito, vi mostro in anteprima un dettaglio di questa nuova vettura. So che è solo un piccolo dettaglio, ma è il massimo che posso condividere in questo momento. Il team design di Alfa Romeo è al lavoro sugli ultimi particolari, ma come vedete è già pronta. Vi posso assicurare che incarna una vera Alfa Romeo per

carattere e stile e che è davvero bellissima". Lo ha detto Emanuele Cappellano, Chief Operating Officer (COO) for Enlarged Europe & European Brands and Head di Stellantis Pro One, al tavolo automotive al Mimit. OBIETTIVI PIANO ITALIA IN GRAN PARTE RAGGIUNTI, ALCUNI SUPERATI Il "Piano Italia" è fatto di "obiettivi ambiziosi, che oggi possiamo dire di aver in gran parte raggiunto e, in alcuni casi, superato grazie anche alle importanti novità del nostro nuovo Piano Strategico. Un risultato di cui siamo orgogliosi, frutto dell'impegno di questi mesi. Un impegno, tuttavia, reso più oneroso dal difficile contesto in cui operiamo. La competitività del sistema produttivo italiano e le normative europee restano, infatti, cruciali", ha continuato. "Già alla fine di gennaio avevo parlato di primi segnali positivi frutto della nostra nuova strategia. Oggi, quei segnali si stanno traducendo in risultati concreti". Nel 2° trimestre dell'anno, infatti, abbiamo registrato 1,6 milioni di consegne a livello globale, in aumento del 10% rispetto al 2026. In Europa le consegne sono aumentate di circa 40 mila unità, con una crescita del 5% su base annua. Risultati positivi che abbiamo registrato anche in Italia. Nel nostro Paese, nei primi 6 mesi dell'anno le nostre immatricolazioni sono aumentate di quasi il 7%. Se consideriamo anche Leapmotor, siamo quasi al 16%", ha spiegato. SU AUTOMOTIVE PESANO CRITICITÀ STRUTTURALI "Sul settore automotive continuano a pesare profonde criticità strutturali. In Europa, dal 2019 il mercato ha perso circa 3 milioni di veicoli, che non pensiamo di recuperare nei prossimi anni. Di questi 3 milioni, oltre la metà sono auto piccole e veicoli commerciali, due segmenti chiave che storicamente trainano i volumi in Italia. A questa contrazione, si somma poi l'impatto della concorrenza cinese. Una concorrenza che ha già superato il 10% di quota di mercato in Europa e che può contare su un contesto e su condizioni competitive difficilmente replicabili nel nostro Continente. Ciò significa che per le aziende automobilistiche europee questa contrazione di mercato non si limita ai 3 milioni di vetture già perse ma va ben oltre, attestandosi attorno ai 4,5/5 milioni di unità", ha osservato Cappellano. STELLANTIS LANCIA 50 NUOVI PRODOTTI IN EUROPA NEI PROSSIMI 5 ANNI "La concorrenza cinese non è l'unica ragione del calo produttivo degli ultimi anni, ma è un elemento da valutare quando si misura l'industria e se ne definiscono gli obiettivi futuri. Per governare questo contesto, puntiamo a riconquistare spazio di mercato, attraverso la forza dei nostri prodotti e la centralità del cliente. Lo faremo anche grazie ai 50 nuovi prodotti che lanceremo in Europa nei prossimi 5 anni: 25 nuovi modelli e 25 aggiornamenti. Lanci che sosterranno con investimenti significativi: all'Europa, infatti, destineremo circa il 40% delle nostre risorse globali. Per farlo, seguiremo una strategia chiara, con cui valorizzeremo ogni brand e ogni stabilimento", ha continuato. ITALIA AL CENTRO PER PLANT E INVESTIMENTI "Vorrei sottolineare il lavoro fondamentale che stiamo portando avanti con la filiera italiana. Il nostro è un impegno che trova conferma nei 7 miliardi di euro che destiniamo ogni anno ad acquisti da fornitori italiani, ma che va ben oltre i numeri. Siamo al lavoro per migliorare la collaborazione con le aziende dell'indotto. Negli ultimi mesi abbiamo avviato diverse iniziative di confronto con la filiera per individuare le sfide che ci accomunano e affrontarle insieme. Un esempio concreto è rappresentato da quanto abbiamo fatto per la nuova generazione di veicoli commerciali. Intendiamo confermare questo approccio anche per la nuova Alfa Romeo di Melfi e lo faremo attraverso un evento dedicato il prossimo 29 settembre". UE INCLUDE AUTOMOTIVE IN SETTORI ENERGIVORI "Insieme ad Anfia, Iveco e Ferrari, nel 2025 abbiamo chiesto alla Commissione europea di essere annoverati tra i settori energivori.

Questo status ci consentirebbe di accedere a incentivi e sgravi significativi", ha dichiarato il top manager. DPCM AUTOMOTIVE VA IN GIUSTA DIREZIONE "Il dpcm automotive conferma l'attenzione del Ministero verso il nostro settore. Un intervento che va nella giusta direzione sia sul fronte dei contributi per l'innovazione e l'industrializzazione che su quello degli incentivi all'acquisto di veicoli. Credo, infatti, sia davvero importante lavorare per rendere più attraente e più semplice investire in Italia, così come aiutare le famiglie ad acquistare nuovi veicoli. Ancor meglio se prodotti in Europa. Ad esempio, dall'introduzione di incentivi per l'acquisto di auto piccole potrebbero trarre beneficio tanto le famiglie e l'industria italiana quanto l'ambiente. Il mio auspicio è che tutti i protagonisti di questo Tavolo continuino a offrire il loro supporto per il bene dell'industria automobilistica italiana", ha concluso. pev eva.palumbo@mfnewswires.it (fine) MF NEWSWIRES (redazione@mfnewswires.it)

14/07/2026 15:07

Le ultime da MF Newswires

TOP NEWS ESTERO: Fed; Warsh promette che inflazione sarà un ricordo, vede benefici da investimenti in IA

14/07/2026 15:02

TOP NEWS ESTERO: Francia rischia di diventare nuovo malato d'Europa

14/07/2026 15:02

TOP NEWS ITALIA: Agcom, aggiornare criteri per posizioni dominanti editoria

14/07/2026 15:01

[vedi tutte →](#)

Anticipa i mercati.
Scegli gli strumenti giusti per investire senza sbagliare.

ANNUALE

MENSILE

SITO + MF GPT LIGHT**89,00 €** per 1 anno**SITO + QUOTIDIANO DIGITALE +
MF GPT LIGHT****229,00 €** /anno per sempre

089849-IT073K

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

MOTORI / Mondo Motori

Anfia, situazione Vw è punta dell'iceberg, bene Dpcm ma presto con decreti attuativi

Vavassori, 'non lasciamo passare tempo in maniera inutile'

ROMA, 14 luglio 2026, 16:13

Redazione ANSA

Condividi



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

La situazione di Volkswagen è solo la punta dell'iceberg. Riconosciamo al governo italiano che è sempre stato anticipatore di queste crisi, ma purtroppo da solo non è riuscito a prevenirle.

Abbiamo apprezzato il Dpcm (automotive), abbiamo chiesto a gran voce che i decreti attuativi siano pronti domani, perché altrimenti ancora una volta lasciamo passare del tempo in maniera inutile". Lo ha detto il presidente di Anfia al termine del tavolo automotive al Mimit.

"Anche la costruzione del consenso europeo, in questo momento, è estremamente lenta - ha sottolineato -, quindi una buona metà della colpa è della Commissione, ma l'altra metà l'hanno gli Stati, quindi il Consiglio d'Europa, che non trova unità e sintesi".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



[Home](#) • [News](#) • [Novità del Mercato Auto](#)

Mercato auto: perché nessuna Casa straniera vuole produrre in Italia?



Sono soprattutto i costi energetici, ma anche la burocrazia e la bassa produttività, ad allontanare gli investitori esteri dall'Italia, favorendo altri Paesi europei

di Redazione    14 Luglio 2026 - 12:11



Offerte auto con rottamazione: gli sconti di luglio 2026

La **produzione automobilistica italiana** ha toccato **minimi storici** paragonabili a quelli registrati nel **1955**: il nostro Paese è **uscito dai radar** dei grandi investitori internazionali. Lo dimostrano i recenti piani di espansione di **colossi cinesi come BYD** che – nel valutare la collocazione del loro secondo impianto europeo – hanno **escluso l'Italia**, preferendo nazioni con condizioni di sistema decisamente più favorevoli. Il nodo centrale di questa scarsa attrattiva risiede in un **deficit di competitività** che si articola su tre pilastri: anzitutto il **costo dell'energia**, e in misura minore la **burocrazia** e la **produttività del lavoro**.

NESSUN COSTRUTTORE CINESE APRE FABBRICHE AUTO IN ITALIA: LA QUESTIONE ENERGIA

Il fattore energetico rappresenta l'ostacolo più alto. I dati forniti in contesti ufficiali, come le **audizioni parlamentari di Stellantis**, evidenziano un divario di costo impressionante. Mentre in Italia il **costo dell'energia** per il settore industriale si attesta intorno ai **205 €/MWh**, in **Spagna** e in **Francia** si scende rispettivamente a **90 €/MWh** e **100 €/MWh**.

Infatti, i **marchi cinesi** stanno andando alla **conquista della penisola iberica**, mentre continua a esercitare un grande fascino **l'Ungheria**. Per un investitore estero, questa differenza non è un dettaglio geopolitico, ma una variabile economica fondamentale che incide direttamente sulla **redditività di lungo periodo**.

Nessun'azienda automobilistica può ignorare un differenziale così netto, che rende la produzione nel nostro Paese **economicamente svantaggiosa** sin dai primi passi.

BUROCRAZIA OVUNQUE TU SIA

A questo si somma un ambiente burocratico caratterizzato da **lentezze amministrative** e **rigidità** che scoraggiano chiunque intenda avviare grandi progetti industriali. La complessità dei **processi autorizzativi**, unita a un sistema normativo farraginoso, agisce come una **barriera all'entrata**, spingendo gli investitori a privilegiare giurisdizioni dove la certezza del diritto e la velocità sono garantite.

Ultime notizie



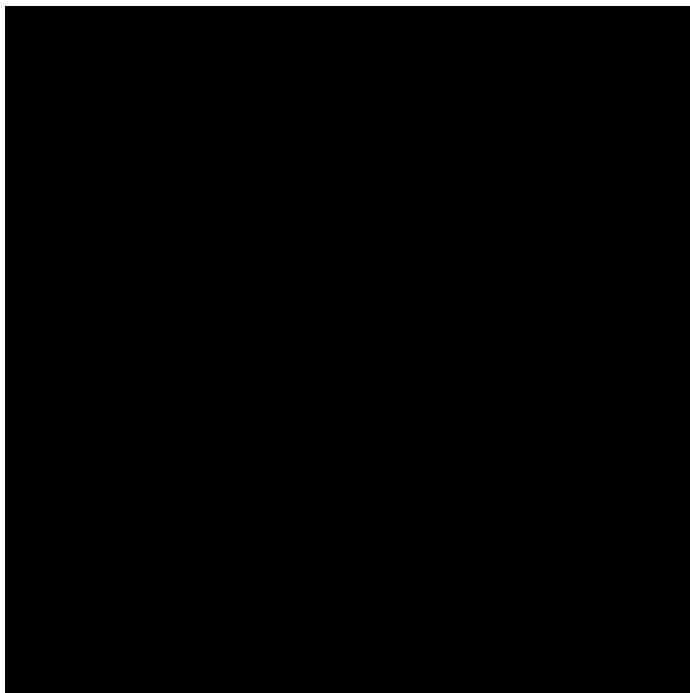
Ferrari Luce:
all'asta il
primo
esemplare,
potrebbe
costare più di
1 milione



**Mercato
auto: perché
nessuna
Casa
straniera
vuole
produrre in**



**Pneumatici invernali in estate:
qual è il rischio?**



EFFICIENZA PRODUTTIVA CERCASI

Infine, il tema della produttività completa il quadro. Senza interventi strutturali che migliorino l'efficienza dei processi produttivi e la flessibilità del sistema, l'Italia fatica a **reggere il confronto** con i competitor europei. La strategia degli anni passati di puntare esclusivamente su **bonus all'acquisto** appare ormai insufficiente per colmare un gap di competitività che è, prima di tutto, sistemico.

DIFFERENZE NON DA POCO FRA ITALIA E ALTRI BIG

Il grafico **Anfia** in basso mostra la produzione di auto nei principali mercati europei a maggio 2026. La **Germania** guida con **301,6 mila** veicoli (-18%). Seguono la **Spagna** con **169,5 mila** (-5%) e il **Regno Unito** con **49,2 mila** (-3,2%).

La **Francia**, con l'ultimo dato disponibile riferito al primo trimestre 2026, si attesta a **284,3 mila** veicoli con una variazione positiva del 5,7%. L'Italia è ultima a **29,1 mila**.



NUMERI DA SOPPESARE

Dopo **diversi annunci** da parte di un po' tutti i Governi, si è arrivati al **nulla di fatto**. Massima cautela anche coi numeri, da soppesare e interpretare. È vero che i **dati Istat** sulla **produzione industriale** di **maggio 2026** confermano il trend positivo per il comparto automotive. Infatti, la fabbricazione di autoveicoli cresce del 27,8% su base annua, mentre da inizio anno registra un incremento del 25,6%.

Tuttavia, il paragone è con il 2025, **anno orribile** in cui la produzione italiana è precipitata al punto più basso. Si tratta pertanto di un **rimbalzo** statistico inevitabile. È una risalita dopo il tracollo, ma si resta sott'acqua abbondantemente e con poco ossigeno

Gli **investitori** stranieri osservano il contesto, dato da energia, produttività, infrastrutture, così come tempi autorizzativi e stabilità di **poche e chiare regole**.

Sarebbe opportuno ragionare sul lungo periodo in termini di **competitività industriale**: la partita non si gioca nel 2026 sul 2025, avversario debolissimo e facile da battere. Ma sui decenni a venire.

QUALI PROSPETTIVE

Mentre le aziende italiane che ne hanno la forza scelgono la strada della delocalizzazione per sopravvivere, il Paese rischia di perdere la **partita industriale più importante del decennio**. Occorre un cambio di passo radicale nelle politiche industriali: se

no, l'Italia **rischia di restare un mercato di consumo**, perdendo il suo ruolo di protagonista nella produzione.

È un peccato, poiché possediamo una **filiera della componentistica** tra le **migliori al mondo**: un **indotto d'eccellenza**, pronto a mettere competenze al servizio di investitori esteri interessati a **progetti industriali** di rilievo.

Share on:    **in** 

#ITALIA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

isicurauto.it

Attualità e Mondo Auto
Manutenzione Auto

Inchieste e Dossier Esclusivi
Guide all'Acquisto e Normative

Business e Aftermarket Automotive
Prove e Recensioni Indipendenti

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -

SICURAUTO.it- Il magazine auto per l'Automobilista e il Professionista © 2000 - 2026 - Claster Net PL6762503116

X

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



AD



Mercato autobus italiano: balzo del +124,2% a giugno 2026

Trainano i bus urbani, quadruplicati, e il Nord-Ovest con +88,6%. L'elettrico sfiora le 1.700 unità. Tutti i dati.



SANDRA DALIA

14 LUGLIO 2026



Un mercato inarrestabile quello degli **autobus**, che nel mese di **giugno 2026** in Italia ha registrato **881 nuove immatricolazioni**, segnando un balzo del **+124,2%** rispetto alla stessa mensilità dell'anno precedente. Questa performance porta il bilancio complessivo della **prima metà dell'anno** a **3.978 unità**, un volume che supera del 52,1% quanto registrato nello stesso arco temporale del 2025. Approfondiamo gli ultimi **dati Anfia**, l'associazione nazionale filiera industria automobilistica.

La spinta delle città e le fluttuazioni dei segmenti

AD

ISCRIVITI



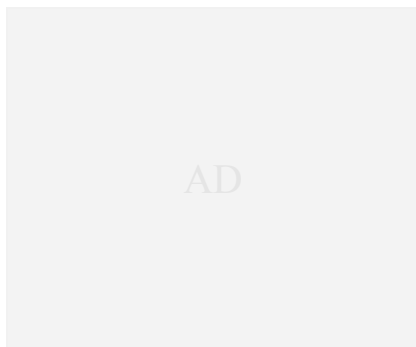
✉ A muovere le fila di questa espansione è soprattutto l'ambito dei **servizi urbani e interurbani**, che hanno registrato una **crescita a tripla cifra nel mese** con una variazione positiva del **253,6%**.

Entrando nel dettaglio delle diverse tipologie, si nota come le consegne di **autobus urbani** siano più che **quadruplicate** mentre i **modelli interurbani** hanno **raddoppiato** le proprie statistiche.

Al contrario, il comparto dedicato ai **viaggi turistici** e quello dei **mezzi per il trasporto scolastico** hanno vissuto un giugno meno brillante, con **flessioni** rispettivamente del 13,3% e del 6,1%, pur mantenendo una tenuta soddisfacente se si osserva l'intero semestre.

I **minibus**, dal canto loro, confermano una fase di **buona salute**, crescendo di quasi il 55% nel mese.

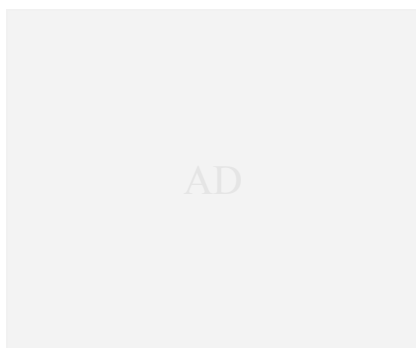
La transizione energetica delle flotte italiane



Sul piano delle **motorizzazioni**, il panorama tecnologico del settore sta cambiando, spostando l'asse verso soluzioni a ridotto impatto ambientale.

I dati del primo semestre rivelano che gli **autobus a trazione elettrica** hanno raggiunto le 1.667 unità, con un **incremento**

superiore che sfiora il 316% rispetto all'anno scorso.



Ancora più eclatante, pur partendo da volumi ridotti, è il caso dell'**idrogeno**, che è **passato da appena 7 a ben 179 immatricolazioni**.

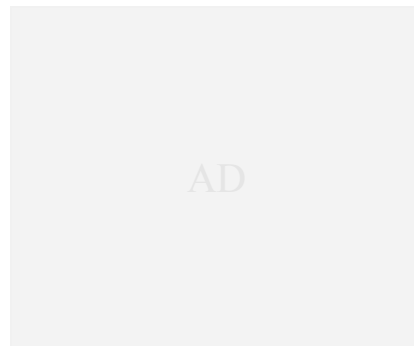
Il **diesel**, tuttavia, non scompare dal radar e mantiene una quota significativa, contando **1.675 nuove targhe** nel periodo

considerato.

La geografia delle nuove immatricolazioni

Osservando come si distribuiscono questi nuovi ingressi sul territorio nazionale, emerge un'**Italia che viaggia a velocità** differenti ma costantemente in salita.

Le regioni del **Nord-Ovest guidano la classifica** della crescita semestrale con un incremento dell'88,6%, **seguite dal Centro Italia** che sfiora il 79%.



In AUTOBUS

AUTOBUS

Mercato autobus italiano: balzo del +124,2% a giugno 2026

AUTOBUS

Atac Roma, boom di candidature per l'Academy autisti di autobus: 482 domande

AUTOBUS

TPL Roma, torna la Linea Opera: bus speciali verso il Circo Massimo per l'Aida

AUTOBUS

Formia: si ribalta un autobus, un morto e due feriti tra i passeggeri

AUTOBUS

Più staccato, ma comunque solido, il Nord-Est si attesta su un progresso del 51,4%, mentre l'area meridionale e le isole mostrano il passo più cauto della penisola, fermandosi a una crescita del 18,6%.

TPL Trieste, dal 14 luglio addio alle obliteratrici: ecco tutte le novità

Potrebbe interessarti anche: [Atac Roma, boom di candidature per l'Academy autisti di autobus: 482 domande](#)

MERCATO AUTOBUS ITALIA

MERCATO AUTOBUS ITALIANO

ANFIA

DATI ANFIA

AD

AD

Continua a leggere

AUTOBUS

Mercato autobus italiano in crescita: +35,4% a marzo 2026

+24,2% nel primo trimestre 2026 con 1.804 unità. Trainano TPL e minibus. Crescita record al Nord-Est e modelli green al...

AUTOBUS

Mercato autobus in Italia: frenata del 20,6% a gennaio 2026

Crollano TPL e scuolabus. Solo i minibus crescono (+17,3%). Si attendono i 750 milioni del Piano Mobilità.

AUTOBUS

Mercato autobus in calo, ma in piena rivoluzione tecnologica a gennaio-settembre 2025

I dati ANFIA registrano una netta contrazione per il mercato italiano: -16,9% delle immatricolazioni totali nei primi nove mesi dell'anno....

Trasporti-Italia.com



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

IL TAVOLO SULL'AUTO

Stellantis, a Pomigliano
tre e-car dal 2028

Dossier per il rilancio di Cassino
sospeso fino a dicembre;
confermato il numero di
modelli e-car destinati, a partire
dal 2028, a Pomigliano. Saranno
tre. Così Stellantis al Tavolo
Automotive al Mise. — a pagina 17

Auto, tre e-car a Pomigliano Cassino rimandato a dicembre

Tavolo automotive

Urso: «Con decreto
destineremo all'indotto
un miliardo di risorse»

Da Cappellano (Stellantis)
una anticipazione sulla
nuova Alfa Romeo di Melfi

Filomena Greco

Il dossier per il rilancio di Cassino resta sospeso fino a dicembre, legato a doppia mandata al Piano per Alfa Romeo e Maserati, mentre viene confermato il numero di e-car destinate a Pomigliano. Saranno tre. Il Tavolo Automotive convocato al Mimitè è stato l'occasione per aggiornare lo scenario di una crisi, quella dell'industria europea, che si sta aggravando. Oltre che per ribadire l'impegno di Stellantis a sostegno delle produzioni in Italia e, per il Governo, di difendere la bontà del Dpcm da 1,3 miliardi e l'operato a Bruxelles. In occasione dell'incontro con Governo, sindacati, Regioni e indotto, il numero uno di Stellantis in Europa, Emanuele Cappellano, mostra in anteprima alcuni dei particolari del nuovo SUV Alfa Romeo assegnato a Melfi: «Entro fine 2027 - spiega - Melfi potrà contare anche su un nuovo modello Alfa Romeo, sul quale coinvolgeremo sempre di più la filiera locale». E ribadisce l'importanza dell'Italia nella geografia industriale del Gruppo.

Non mancano, però, i temi sospesi, a iniziare dalla soluzione per lo stabilimento di Cassino - «nessuna chiusura

in vista» ribadiscono i vertici di Stellantis - e dal potenziale ruolo in Italia di alleati cinesi come Leapmotor e Dongfeng, che hanno già un mandato chiaro per gli stabilimenti del Gruppo in Francia e Spagna. Sul fronte del Governo, il ministro Adolfo Urso ha ribadito le misure contenute nel Dpcm da 1,3 miliardi, a iniziare dal miliardo per la componentistica sotto forma di Accordi per l'innovazione e mini Contratti di sviluppo, senza però dare risposte sul recupero dei 250 milioni stanziati per il settore e poi «deviati».

Per Cappellano, all'origine della crisi che rischia di ridimensionare l'industria europea c'è un tema di mercato, anzitutto. «Dal 2019 il mercato ha perso circa 3 milioni di veicoli, che non pensiamo di recuperare nei prossimi anni. Oltre la metà sono auto piccole e veicoli commerciali, due segmenti chiave che storicamente trainano i volumi in Italia». A questa contrazione si somma l'impatto della concorrenza cinese, per un totale di 4,5-5 milioni di unità in meno in capo agli Oem europei. Un tema, quello dei volumi produttivi, ripreso dal presidente di Anfia, Roberto Vavassori, che cita le stime sulla produzione in Europa, in crescita con un tasso annuo all'1% al 2030, ma con i produttori cinesi destinati a rappresentare una quota del 7%. «L'epicentro della crisi è a Bruxelles» dice il ministro Urso. «Non è soltanto Volkswagen in grave difficoltà: la crisi sta investendo i principali costruttori europei e rischia di travolgere l'intera filiera industriale del continente». L'imperativo dunque, anche per Stel-

lantis, è quello di correggere il tiro sui singoli capitoli, dal Regolamento sulle emissioni di CO₂ all'Industrial Act.

Per i sindacati, il Piano Italia non basta. «Serve un piano industriale straordinario per salvare filiera e occupazione. Il Governo intervenga su costi energetici, ammortizzatori e aumenti le risorse per il settore» evidenzia Ferdinando Uliano segretario della Fim-Cisl. Per la Fiom, «è necessario un piano di ricerca, sviluppo e produzione che utilizzi a pieno la capacità installata di un milione e 500 mila veicoli, anche favorendo investimenti di nuovi produttori» dice Samuele Lodi. «Per realizzare una vera politica industriale riteniamo necessario un fondo straordinario pubblico e privato che solo per la filiera italiana investa ogni anno, nei prossimi 5 anni, due miliardi per innovare prodotto e processo» aggiunge. In una nota la Uilm definisce «un taglio ingiustificabile» il finanziamento del Fondo Automotive, da 4,5 a 1,3 miliardi, e ne chiede il ripristino. Per i sindacati, inoltre, serve mantenere aperta la possibilità di produrre batterie nel paese, dopo lo stop al piano per la Gigafactory di Termoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sindacati: serve
un piano straordinario
per sostenere
produttori
e componentisti**

**Secondo Anfia il peso
dei produttori cinesi
in Europa è destinato
a crescere, «serve
agire su Bruxelles»**



**Alla
contrazione
del mercato
iniziata dal
2019 si somma
l'impatto della
concorrenza
cinese**



A Pomigliano.
Confermato
il numero di e-car,
saranno tre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-IT073K

Automotive, il nulla oltre le cortesie tra Urso e Stellantis

Sindacati all'attacco: «Tavolo inutile, risorse insufficienti di fronte alla crisi». Anche le regioni si sfilano: «Dall'ex Fiat solo promesse»

LUCIANA CIMINO

■ Alla crisi dell'automotive si risponde con la promessa della produzione di auto di lusso. Il dramma che stanno vivendo gli operai metalmeccanici del comparto si è trasformato, nelle mani del governo, in una farsa. Il tavolo nazionale organizzato dal ministro delle Imprese e made in Italy, Adolfo Urso, più che un confronto tra amministratori, imprese e parti sociali si è rivelato una *convention* aziendale di Stellantis, con tanto di annunci a sorpresa. Emanuele Cappellano, responsabile Europa della multinazionale guidata da John Elkann, ha svelato con un *teaser* il nuovo suv della Alfa Romeo che sarà prodotta a Melfi dalla fine del 2027. In realtà niente più che un dettaglio, rosso cromato, della parte posteriore della futura vettura. «È il massimo che posso condividere in questo momento - ha spiegato Cappellano - ma, come vedete, è già pronta e coinvolgeremo di più anche la filiera locale». Per poi tentare di rassicurare gli astanti sull'impegno dell'ex gruppo Fiat in Italia che, per il dirigente, «trova conferma nei 7 miliardi di euro che destiniamo ogni anno ad acquisti da fornitori italiani, siamo al lavoro per migliorare la collaborazione con l'indotto».

TRA STELLANTIS E IL GOVERNO è tornata l'armonia. Il Piano Italia «è stato in gran parte raggiunto e in alcuni casi superato», ha affermato Cappellano. Urso ha elogiato la ripresa della casa automobilistica parlando di «risultato ancora più significativo se confrontato con quanto sta accadendo altrove,

a cominciare dalla Germania». E il responsabile Europa ha promosso il dpcm del ministro (di prossima approvazione): «Va nella giusta direzione».

IL PROVVEDIMENTO stanza un miliardo per le piccole e medie imprese «attraverso accordi per l'innovazione e mini contratti di sviluppo», conferma gli interventi per veicoli commerciali, *retrofit* e infrastrutture di ricarica, «introducendo anche il noleggino sociale per le famiglie fragili», ha spiegato il titolare di Palazzo Piacentini. Per Urso, contestato in questi anni per la sua scarsa reattività di fronte alle crisi industriali e costretto quindi a frasi iperboliche, il dpcm «segna una svolta netta rispetto al passato, supera una stagione di incentivi frammentati e poco efficaci con una vera politica industriale». A riportare la discussione sui binari della realtà sono stati i sindacati (con la consueta eccezione di quello di destra, l'Ugl) e gli amministratori dei

territori non coinvolti negli annunci di Stellantis, come Termoli e Cassino. Anche perché il 2026 si conferma un anno critico, con l'Italia che rischia di restare sotto la soglia delle 500 mila unità prodotte rispetto a una capacità molto superiore. «Non siamo più disponibili ad ascoltare parole come "faremo": a fronte delle promesse formulate negli anni, Termoli continua a ricevere soltanto mortificazioni», l'attacco della regione Molise. Persino la giunta laziale, guidata dal fedelissimo di Meloni, Francesco Rocca, è scettica: «Apprezziamo l'esclusione di ipotesi di chiusura ma ora serve un piano in-

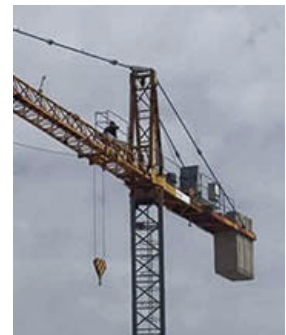
dustriale chiaro con volumi e modelli definiti». La mobilitazione delle regioni è massima, anche perché la crisi della Volkswagen avrà ricadute anche nell'indotto italiano: il 7 settembre una delegazione sarà a Bruxelles.

ANCHE PER LE ORGANIZZAZIONI dei lavoratori «il tavolo è stato insoddisfacente: un fondo di poco più di un miliardo di euro non può essere considerato un passo in avanti, servono due miliardi l'anno per innovare», hanno spiegato Michele De Palma e Samuele Lodi della Fiom Cgil. Anche per la Fim Cisl la cifra offerta dall'esecutivo è «una goccia nel mare rispetto alla crisi, serve spostare il baricentro dai bonus acquisto al supporto diretto alla capacità produttiva». «La situazione drammatica necessita di un intervento maggiore - ha commentato il leader della Fim, Ferdinando Uliano - bisogna garantire gli ammortizzatori sociali ed evitare licenziamenti sommersi, soprattutto nelle piccole realtà». Ha poi ricordato «il defianziamento del fondo, passato dai 4,5 miliardi del 2024 a 1,3, incomprensibile in un momento di massima difficoltà». «Servono risorse - ha aggiunto - non basta dire "lo avevamo detto che c'era una transizione non governata"». L'argomento principale del governo è: «La colpa è della Ue». Anche su questo Urso e Stellantis sono d'accordo. «L'epicentro della crisi è a Bruxelles, nelle folie del *green deal* che ha favorito la Cina», ha ribadito il titolare del Mimit. Anche Cappellano ha chiesto con Anfia, Iveco e Ferrari alla Commissione Ue di essere an-

noverati tra i settori energivori. Urso: «Il fondo automotive è stato depauperato, occorre ripristinare integralmente le somme sottratte».

Il governo ha defanziato il fondo: era 4,5 miliardi nel 2024, ora solo 1,3

Operaio non pagato protesta su una gru



Nove ore su una gru, con temperature insostenibili per protestare contro lo sfruttamento. Si è conclusa nella tarda serata la protesta di un operaio egiziano di 25 anni che era salito su una gru nel cantiere del nuovo asilo nido di via Pindemonte, a Rimini, minacciando di lanciarsi nel vuoto per denunciare il mancato pagamento degli stipendi arretrati. Dopo l'intervento di vigili del fuoco, polizia di Stato e personale del 118 l'uomo è stato convinto a scendere dalla gru di 25 metri di altezza. Alla base si erano radunati altri lavoratori egiziani per denunciare trattamenti analoghi in altri cantieri della zona. Secondo la Fillea Cgil di Rimini gli operai sarebbero senza stipendio da circa cinque mesi, tre di loro avrebbero vissuto all'interno della baracca di cantiere. Il sindacato punta il dito contro la catena dei subappalti, ritenuta all'origine della vicenda.

Oggi si ricordano le vittime del clima



Oggi, in occasione della Giornata europea per le vittime della crisi climatica, il Patto europeo per il clima organizza iniziative pubbliche a Venezia e Nuoro per ricordare le vittime, informare sui rischi e promuovere luoghi sicuri per le comunità. La giornata è stata istituita nel 2023 da Parlamento europeo, Consiglio e Commissione europea. Nel 2023 quasi 48mila persone sono morte in Europa per cause associate al caldo; nel 2024, tempeste e alluvioni hanno colpito almeno 413mila persone nel continente, causando almeno 335 morti. Da qui l'urgenza di predisporre di «rifugi climatici». Per l'Anbi l'Italia, con la Francia, sono i paesi con più decessi collegabili al caldo estremo e ai fenomeni da esso provocati (alluvioni): sarebbero 10 mila all'anno. Per il rispetto delle vittime bisogna arrivare a una legge contro l'eccessivo consumo di suolo, la cui prima proposta risale a 13 anni fa.



Roma, al ministero delle imprese tavolo sull'automotive foto di Cecilia Fabiano / LaPresse

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-1T073K

 Esplora

il manifesto

quotidiano comunista

Abbonati

Entra

Edizione di oggiAbbonatiPoliticaInternazionaleCultura VisioniMdMPodcastNewsletter



Regala

Auto e dintorni



Condividi



Salva

Cimino

all'attacco: «Tavolo inutile, risorse insufficienti di fronte alla crisi». Anche le regioni si sfilano: «Dall'ex Fiat solo promesse»

ANCHE

Crisi Volkswagen e Stellantis, dal governo solo incentivi



15/07/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Domani l'ExtraTerrestre

FIRENZE Il business dell'over-tourism sta svuotando il centro storico della città d'arte, che resta bellissima da vedere ma più difficile da abitare



Le Monde Diplomatique

DA OGGI IN EDICOLA Usa, dal predominio militare alla sconfitta strategica; razzismo dell'Australia bianca; il controllo dei migranti sottopattato ai Balcani



Visioni

BERTOLUCCI A Parma una mostra su «Novecento», uscito 50 anni fa. L'universo del regista e di un'epoca
Alberto Piccinini pagina 15

quotidiano comunista
il manifesto
oggi con
la monde diplomatique

15-07-2026
LA FINE DEL MONDO
+ 2000000

MERCOLEDÌ 15 LUGLIO 2026 - ANNO LVI - N° 167

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

Giorgia Meloni in aula al Senato foto Roberto Morabito/LaPresse



Capolinea
L'ultima prova di debolezza dell'underdog

MICHAELA ROSA

Proprio nel quasi estremo momento in cui il consiglio dei ministri varca l'ennesimo, seduto dall'incertezza per estendere il "freno preventivo" di polizia ai già vessati minorenni, ecco che, preventivamente, alla camera arriva un alti fronte e chiaro rivolto questa volta a Giorgia Meloni, sulla legge elettorale. Non glielo dico già elettori, come nel referendum sulla magistratura.

segue a pagina 3

La prova di forza di Meloni sulle preferenze va a sbattere contro i franchi tiratori. Le opposizioni apparecchiavano il voto segreto, oltre 30 deputati tradiscono affossando la riforma elettorale per un voto. Secondo colpo dopo il referendum ma la premier prova a resistere

pagine 2,3

TRUMP SI RIMANGIA IL PIZZO DEL 20% SU HORMUZ, MA C'È GIÀ CHI HA FATTO I SOLDI SUI RIMBALZI DEL GREGGIO

Iran, ora la tregua è morta e sepolta

La tregua tra Teheran e Washington è morta e sepolta. Una nuova ondata di attacchi reciproci destabilizza il Medio Oriente e scuote i mercati globali: superpetroliere colpite, aerei in città costiere, minacce dirette a siti nucleari insubili. Al centro, lo Stretto di

Hormuz, dove il traffico marittimo è crollato drasticamente. Donald Trump rimangia l'imposizione di un pizzo del 20% sulle navi che transitano da Hormuz. Mentre l'Iran - guardati per sempre dallo Stretto - dice il ministro degli Esteri Abbas Araghchi - propone una

tassa «più ragionevole» con trattamenti di favore solo alle nazioni amiche. Cina in festa. Mai così vicina una guerra regionale. A Roma restano a zero le trattative fra Tel Aviv e Libano, mentre a Gaza c'è una nuova strage: 10 vittime.

LUCI, GIORNO, IVA ALLE PAGINE 9,3

LA FESTA DELLA BASTIGLIA

Sfila a Parigi il risveglio bellico Ue

Il risveglio militare d'Europa, la festa della Bastiglia di quest'anno, testimonia di un decennio di Macron all'Elysée con le truppe francesi sfila a Parigi

quello di 25 paesi "isolazionisti" e dell'Ucraina: «Europa ha preso coscienza - dice Macron - dei pericoli del mondo. E si affretta a mandarsi di più. MERLO & PAGINA 7

Deserto democratico
La Costituzione, sentimento di libertà

DOMINELLA SCARD

C'è chi lo chiama clima, chi spirito, chi matrice. C'è chi non lo chiama affatto perché non ne riconosce l'esistenza. Io lo chiamo sentimento. Un sentimento antifascista, di libertà e di amore.

segue a pagina 12



GOVERNO SECURITARIO
Carceri oltre ogni limite ma al peggio non c'è fine



Carceri oltre ogni limite e decenza. Lo testimonia l'Alleanza per l'articolo 27 che in un giorno porta in visita 350 persone in 37 istituti penitenziari. Chiusa di giovani nelle carceri per adulti. E ora subito un provvedimento di clemenza. Ma il governo insiste e vara l'ultima norma bandiera con un delittuoso

sharismo. MARTINI, MERLO ALLE PAGINE 4 E 5

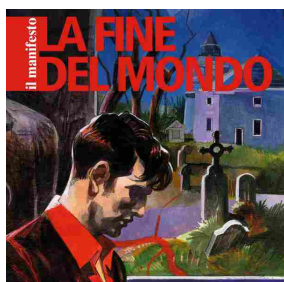
Classi pericolose
Sicurezza, l'invenzione del maranza

GIANLUIGI SANTORO

Chiamiamo al consiglio dei ministri convocato in un caldissimo, e non solo dal punto di vista meteorologico, pomeriggio di luglio Giorgia Meloni muove il campanello di Palazzo Chigi e vara l'ennesimo inasprimento delle leggi sulla sicurezza.

segue a pagina 5





Dylan Dog e la fine del mondo.

Una lunga storia inedita in due puntate. Il primo storico numero in edicola dal 29 luglio. Dylan Dog assieme alle storie di Zerocalcare e Shintaro Kago. Abbonati entro il 5 agosto per ricevere la seconda puntata a casa tua.

Abbonati entro il 5 agosto

Alla crisi dell'automotive si risponde con la promessa della produzione di auto di lusso. Il dramma che stanno vivendo gli operai metalmeccanici del comparto si è trasformato, nelle mani del governo, in una farsa. Il tavolo nazionale organizzato dal ministro delle Imprese e made in Italy, Adolfo Urso, più che un confronto tra amministratori, imprese e parti sociali si è rivelato una convention aziendale di Stellantis, con tanto di annunci a sorpresa. Emanuele Cappellano, responsabile Europa della multinazionale guidata da John Elkann, ha svelato con un teaser il nuovo SUV della Alfa Romeo che sarà prodotta a Melfi dalla fine del 2027. In realtà niente più che un dettaglio, rosso cromato, della parte posteriore della futura vettura. «È il massimo che posso condividere in questo momento – ha spiegato Cappellano – ma, come vedete, è già pronta e coinvolgeremo di più anche la filiera locale». Per poi tentare di rassicurare gli astanti sull'impegno dell'ex gruppo Fiat in Italia che, per il dirigente, «trova conferma nei 7 miliardi di euro che destiniamo ogni anno ad acquisti da fornitori italiani, siamo al lavoro per migliorare la collaborazione con l'indotto».

TRA STELLANTIS E IL GOVERNO è tornata l'armonia. Il Piano Italia «è stato in gran parte raggiunto e in alcuni casi superato», ha affermato Cappellano. Urso ha elogiato la ripresa della casa automobilistica parlando di «risultato ancora più significativo se confrontato con quanto sta accadendo altrove, a cominciare dalla Germania». E il responsabile Europa ha promosso il dpcm del ministro (di prossima approvazione): «Va nella giusta direzione».

IL PROVVEDIMENTO stanza un miliardo per le piccole e medie imprese «attraverso accordi per l'innovazione e mini contratti di sviluppo», conferma gli interventi per veicoli commerciali, retrofit e infrastrutture di ricarica, «introducendo anche il noleggio sociale per le famiglie fragili», ha spiegato il titolare di Palazzo Piacentini. Per Urso, contestato in questi anni per la sua scarsa reattività di fronte alle crisi industriali e costretto quindi a frasi iperboliche, il dpcm «segna una svolta netta rispetto al passato, supera una stagione di incentivi frammentati e poco efficaci con una vera politica industriale».

A riportare la discussione sui binari della realtà sono stati i sindacati (con la consueta eccezione di quello di destra, l'Ugl) e gli amministratori dei territori non

coinvolti negli annunci di Stellantis, come Termoli e Cassino. Anche perché il 2026 si conferma un anno critico, con l'Italia che rischia di restare sotto la soglia delle 500 mila unità prodotte rispetto a una capacità molto superiore. «Non siamo più disponibili ad ascoltare parole come “faremo”: a fronte delle promesse formulate negli anni, Termoli continua a ricevere soltanto mortificazioni», l'attacco della regione Molise. Persino la giunta laziale, guidata dal fedelissimo di Meloni, Francesco Rocca, è scettica: «Apprezziamo l'esclusione di ipotesi di chiusura ma ora serve un piano industriale chiaro con volumi e modelli definiti». La mobilitazione delle regioni è massima, anche perché la crisi della Volkswagen avrà ricadute anche nell'indotto italiano: il 7 settembre una delegazione sarà a Bruxelles.

ANCHE PER LE ORGANIZZAZIONI dei lavoratori «il tavolo è stato insoddisfacente: un fondo di poco più di un miliardo di euro non può essere considerato un passo in avanti, servono due miliardi l'anno per innovare», hanno spiegato Michele De Palma e Samuele Lodi della Fiom Cgil. Anche per la Fim Cisl la cifra offerta dall'esecutivo è «una goccia nel mare rispetto alla crisi, serve spostare il baricentro dai bonus acquisto al supporto diretto alla capacità produttiva». «La situazione drammatica necessita di un intervento maggiore – ha commentato il leader della Fim, Ferdinando Uliano – bisogna garantire gli ammortizzatori sociali ed evitare licenziamenti sommari, soprattutto nelle piccole realtà». Ha poi ricordato «il defianziamento del fondo, passato dai 4,5 miliardi del 2024 a 1,3, incomprensibile in un momento di massima difficoltà». «Servono risorse – ha aggiunto – non basta dire “lo avevamo detto che c'era una transizione non governata”».

L'argomento principale del governo è: «La colpa è della Ue». Anche su questo Urso e Stellantis sono d'accordo. «L'epicentro della crisi è a Bruxelles, nelle folle del green deal che ha favorendo la Cina», ha ribadito il titolare del Mimit. Anche Cappellano ha chiesto con **Anfia**, Iveco e Ferrari alla Commissione Ue di essere annoverati tra i settori energivori. Usb: «Il fondo automotive è stato depauperato, occorre ripristinare integralmente le somme sottratte».

Aggiornamenti

15/07/2026, 00:06 articolo aggiornato

DA LEGGERE OGGI

Aggiornato 17 minuti fa

Legge elettorale: governo affossato in Aula

Il governo estende il fermo preventivo ai minori

Automotive, il nulla oltre le cortesie tra Urso e Stellantis

«Un oscuro scrutare»: SignalTrace di Leonardo in dotazione alle polizie Usa

Chi non salta inglese è



Genova, 25 anni dopo.

La storia sulle ferite del G8. Il 17

luglio in edicola con il manifesto un inserto straordinario su quelle giornate del 2001.



Sostieni l'informazione indipendente.

Leggi il manifesto senza limiti su sito, email e app.

Abbonati a € 3,99



Luciana Cimino

Giornalista del manifesto



Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale è a doppia cifra

condividi l'articolo



«A maggio 2026, l'indice della produzione automotive italiana resta in crescita a doppia cifra (+16,1%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Rallenta, ma si mantiene positivo anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+27,8%), complice il buon andamento, secondo i dati preliminari dell'Anfia, della produzione di autovetture nel mese (+22,7%) che, tuttavia, sconta nuovamente il confronto con i volumi piuttosto bassi (meno di 24mila unità) di maggio 2025.

Giorda giudica positivamente la pubblicazione del 'Dpcm Automotive', che ripartisce, per gli anni 2026- 2030, le risorse residue del Fondo Automotive con misure a supporto della filiera per investimenti produttivi, e attività di sviluppo e innovazione e con misure di incentivazione all'acquisto di nuovi veicoli commerciali e di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da parte di utenti domestici e condomini.

«Siamo ora in attesa - spiega - dei decreti attuativi e dell'aggiornamento delle infrastrutture digitali per la piena operatività delle misure. A livello europeo, un iter di revisione del Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri che proceda senza intoppi nella direzione da noi auspicata, adottando un approccio pragmatico e

ECONOMIA



MOBILITA' AEREA

Toyota, partnership con Joby Aviation per produrre velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale



IL GIUDIZIO

Mercato auto Italia, Unrae: "crescita sostenuta in giugno, ma -13,5% rispetto a 2019"

Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale e' a dopp

«A maggio 2026, l'indice della produzione automotive italiana resta in crescita a doppia cifra (+16,1%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Rallenta, ma si mantiene positivo anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+27,8%), complice il buon andamento, secondo i dati preliminari dell'Anfia, della produzione di autovetture nel mese (+22,7%) che, tuttavia, sconta nuovamente il confronto con i volumi piuttosto bassi (meno di 24mila unità) di maggio 2025. Giorda giudica positivamente la pubblicazione del 'Dpcm Automotive', che ripartisce, per gli anni 2026- 2030, le risorse residue del Fondo Automotive con misure a supporto della filiera per investimenti produttivi, e attività di sviluppo e innovazione e con misure di incentivazione all'acquisto di nuovi veicoli commerciali e di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da parte di utenti domestici e condomini. «Siamo ora in attesa - spiega - dei decreti attuativi e dell'aggiornamento delle infrastrutture digitali per la piena operatività delle misure. A livello europeo, un iter di revisione del Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri che proceda senza intoppi nella direzione da noi auspicata, adottando un approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione della mobilità, è indispensabile per garantire alla filiera un quadro normativo stabile, consentendo alle imprese di consolidare i propri piani produttivi e di investimento e al contempo preservando e accrescendo la competitività del comparto in uno scenario internazionale sempre più sfidante». POTREBBE INTERESSARTI





Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale è a doppia cifra

condividi l'articolo



«A maggio 2026, l'indice della produzione automotive italiana resta in crescita a doppia cifra (+16,1%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Rallenta, ma si mantiene positivo anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+27,8%), complice il buon andamento, secondo i dati preliminari dell'Anfia, della produzione di autovetture nel mese (+22,7%) che, tuttavia, sconta nuovamente il confronto con i volumi piuttosto bassi (meno di 24mila unità) di maggio 2025.

Giorda giudica positivamente la pubblicazione del 'Dpcm Automotive', che ripartisce, per gli anni 2026- 2030, le risorse residue del Fondo Automotive con misure a supporto della filiera per investimenti produttivi, e attività di sviluppo e innovazione e con misure di incentivazione all'acquisto di nuovi veicoli commerciali e di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da parte di utenti domestici e condomini.

«**Siamo ora in attesa** - spiega - dei decreti attuativi e dell'aggiornamento delle infrastrutture digitali per la piena operatività delle misure. A livello europeo, un iter di revisione del Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri che proceda senza intoppi nella direzione da noi auspicata, adottando un approccio pragmatico e

ECONOMIA



MOBILITA' AEREA

Toyota, partnership con Joby Aviation per produrre velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale



IL GIUDIZIO

Mercato auto Italia, Unrae: "crescita sostenuta in giugno, ma -13,5% rispetto a 2019"

tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione della mobilità, è indispensabile per garantire alla filiera un quadro normativo stabile, consentendo alle imprese di consolidare i propri piani produttivi e di investimento e al contempo preservando e accrescendo la competitività del comparto in uno scenario internazionale sempre più sfidante».

condividi l'articolo



mercoledì 15 luglio 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:11 | © RIPRODUZIONE RISERVATA



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale è a doppia cifra



Toyota, partnership con Joby Aviation per produrre velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale



Mercato auto Italia, Unrae: "crescita sostenuta in giugno, ma -13,5% rispetto a 2019"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Marquez come Agostini, trionfa per decima volta al Sachsenring come Ago nel GP di Finlandia 51 anni fa



FIA, conclusa costruttiva valutazione per la candidatura al WRC nel Rally di Roma Capitale



Maserati Project GT4: il Tridente prepara il ritorno nella categoria GT4 con una speciale GranTurismo

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Vespa Gigi Saint Tropez, un iconico connubio fra libertà italiana ed eleganza contemporanea



BMW RS, mezzo secolo di evoluzione tra prestazioni e comfort nel segmento delle sport-tourer



Domenicali: «Ducati corre con le sue gambe. A Borgo Panigale non ci sono fascicoli aperti»



Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale è a doppia cifra

condividi l'articolo



«A maggio 2026, l'indice della produzione automotive italiana resta in crescita a doppia cifra (+16,1%)". Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Rallenta, ma si mantiene positivo anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+27,8%), complice il buon andamento, secondo i dati preliminari dell'Anfia, della produzione di autovetture nel mese (+22,7%) che, tuttavia, sconta nuovamente il confronto con i volumi piuttosto bassi (meno di 24mila unità) di maggio 2025.

Giorda giudica positivamente la pubblicazione del 'Dpcm Automotive', che ripartisce, per gli anni 2026- 2030, le risorse residue del Fondo Automotive con misure a supporto della filiera per investimenti produttivi, e attività di sviluppo e innovazione e con misure di incentivazione all'acquisto di nuovi veicoli commerciali e di infrastrutture per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica da parte di utenti domestici e condomini.

«Siamo ora in attesa - spiega - dei decreti attuativi e dell'aggiornamento delle infrastrutture digitali per la piena operatività delle misure. A livello europeo, un iter di revisione del Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri che proceda senza intoppi nella direzione da noi auspicata, adottando un approccio pragmatico e

ECONOMIA



MOBILITA' AEREA

Toyota, partnership con Joby Aviation per produrre velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale



IL GIUDIZIO

Mercato auto Italia, Unrae: "crescita sostenuta in giugno, ma -13,5% rispetto a 2019"

tecnologicamente neutrale alla decarbonizzazione della mobilità, è indispensabile per garantire alla filiera un quadro normativo stabile, consentendo alle imprese di consolidare i propri piani produttivi e di investimento e al contempo preservando e accrescendo la competitività del comparto in uno scenario internazionale sempre più sfidante».

condividi l'articolo



mercoledì 15 luglio 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:11 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, continua la crescita della produzione auto in Italia: anche a maggio la percentuale è a doppia cifra



Toyota, partnership con Joby Aviation per produrre velivoli elettrici a decollo e atterraggio verticale



Mercato auto Italia, Unrae: "crescita sostenuta in giugno, ma -13,5% rispetto a 2019"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Marquez come Agostini, trionfa per decima volta al Sachsenring come Ago nel GP di Finlandia 51 anni fa



FIA, conclusa costruttiva valutazione per la candidatura al WRC nel Rally di Roma Capitale



Maserati Project GT4: il Tridente prepara il ritorno nella categoria GT4 con una speciale GranTurismo

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Vespa Gigi Saint Tropez, un iconico connubio fra libertà italiana ed eleganza contemporanea



BMW RS, mezzo secolo di evoluzione tra prestazioni e comfort nel segmento delle sport-tourer



Domenicali: «Ducati corre con le sue gambe. A Borgo Panigale non ci sono fascicoli aperti»

Il Tavolo Automotive, che si è tenuto presso la sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy di Palazzo Piacentini a Roma è stata un'ulteriore occasione per mantenere fisse al centro le criticità del settore.

CAMBIAMENTO. I temi sono quelli noti, già palesati dall'audizione dell'ad di Stellantis Antonio Filosa nella sua ultima audizione alle commissioni di Camera e Senato, con il Ministro Urso a ribadire il lavoro continuo per un cambiamento sostanziale delle politiche europee sull'auto. Dal punto di vista industriale, Emanuele Cappellano, responsabile delle attività europee di Stellantis, è tornato a sottolineare i capisaldi per l'Italia del piano FaSTLANe 2030 con gli investimenti di «5 miliardi di euro in nuove tecnologie, piattaforme e modelli più in sintonia con il mercato, insieme a 7 miliardi di contratti ogni anno per la filiera della componentistica, indicano la strada per salvaguardare tut-

L'ITALIA TORNA AL CENTRO DEL TAVOLO AUTOMOTIVE

Sarà prodotto a Melfi il nuovo Suv Alfa Romeo



ti gli stabilimenti, l'occupazione e rilanciare la produzione». E il manager è andato anche oltre, dando corpo ai numeri perché oltre le già annunciate E-Car a Po-

migliano d'Arco, la centralità di Atessa per i veicoli leggeri e Termoli casa di produzione dei motori 1.0 GSE mild hybrid ha fatto due annunci importanti. Ha

mostrato il primo teaser del Suv Alfa Romeo che nascerà a Melfi entro la fine del 2027 su piattaforma STLA Medium: «So che è solo un piccolo dettaglio, ma è il massimo che posso condividere in questo momento. Il team design di Alfa Romeo è al lavoro sugli ultimi particolari, ma come vedete è già pronta. Vi posso assicurare che incarna una vera Alfa Romeo per carattere e stile e che è davvero bellissima!».

NUOVA 500. Il secondo è stato importante per Mirafiori, ovvero la conferma dell'arrivo il prossimo anno di una versione aggiornata delle 500 elettrica for-

te di una nuova batteria. Ma per dare la sterzata decisiva, le richieste alla politica restano le stesse: «Insieme ad Anfia, Iveco e Ferrari, nel 2025 abbiamo chiesto alla Commissione europea di essere annoverati tra i cosiddetti settori energivori. Questo status ci consentirebbe di accedere a incentivi e sgravi significativi», ha ribadito Cappellano. «Non c'è più tempo da perdere: il 2026 deve essere l'anno delle riforme europee. Se non interveniamo subito, la transizione si trasformerà in deindustrializzazione. L'epicentro della crisi è a Bruxelles nelle folie del Green Deal, che ha messo in ginocchio l'industria automobilistica europea, favorendo la tecnologia e la produzione cinese. Oggi i fatti dimostrano che avevamo ragione. Non è soltanto Volkswagen in grave difficoltà: la crisi sta investendo i principali costruttori europei e rischia di travolgere l'intera filiera industriale del continente», ha concluso il ministro Urso.

m.s.
EIPRESS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

-
- >
- Torino Cronaca
- >
- Torino

L'AUDIZIONE

"Mirafiori non basta: in Italia sono burocrazia ed energia a costare troppo, non il lavoro"

I vertici di Unione Industriali sentiti in Comune: "Senza nuovi modelli il rischio si trasferisce all'indotto"



LAURA CHIOLA

Email:

chiolalaura@gmail.com

15 LUGLIO 2026 - 13:24



Play Pause Resume Stop

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Non è solo il futuro di Mirafiori a preoccupare l'ex "città dell'auto". A Torino il vero nodo è la tenuta dell'intera **filiera della componentistica**, che vive della **continuità produttiva** dello stabilimento e della capacità di attrarre nuovi modelli. E che soffre, di contro, anche delle crisi che si consumano al di fuori dell'Italia, come quella tedesca della **Volkswagen**.

È il messaggio emerso nel corso dell'audizione dell'**Unione Industriali di Torino** di questa mattina, nella commissione consiliare presieduta da **Pierino Crema (Pd)**.

Necessario garantire **prospettive industriali stabili** per evitare che le difficoltà dello storico impianto **Stellantis** si riflettano su **centinaia di aziende dell'indotto**.

Tema che arriva in un momento particolarmente delicato. Nelle scorse ore **Stellantis** ha annunciato un ulteriore stop produttivo a Mirafiori, mentre sul piano politico il caso approderà nel pomeriggio anche alla Camera con un'**interrogazione** del deputato torinese **Marco Grimaldi**, che punta il dito contro la **riduzione degli organici** e chiede chiarimenti sulle **prospettive occupazionali** dello stabilimento del capoluogo sabauda.



Stellantis, "1,8 miliardi per mandare via i lavoratori". Il caso Mirafiori alla Camera

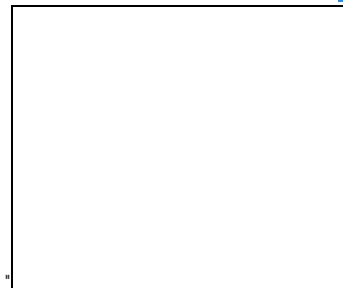
Interrogazione per il Question Time di domani dopo i ripetuti stop produttivi a Torino. Ma il titolo risale in Borsa

«Non è vero che il lavoro è troppo caro»

Necessario, per gli addetti del settore, sfatare anche un altro mito: quello del "**lavoro caro**" in Italia. "Non è più un tema di **costo del lavoro**: vale solo l'**8%** dei costi produttivi. Il motivo è l'**habitat** che si crea per le aziende in termini di logistica", spiega **Anfia**. E il vero ostacolo sarebbe il costo della **burocrazia** e quello dell'**energia**. "Per esempio se per avere il permesso di fare una tettoia di una fabbrica devo aspettare **6 mesi** e avere **4 interlocutori** diversi che potenzialmente mi dicono le stesse cose, è un **problema**", spiega **Massimiliano Richetti**, responsabile dell'area Lavoro e Welfare dell'Unione Industriali.

Oltre il singolo stop produttivo

Per **Anfia** la filiera ha bisogno di "**volumi costanti**" e di una "**programmazione di**



I più letti



LA STORIA

Lasciati al sole per quattro ore dal FlixBus, la compagnia: "Vi rimborsiamo ma solo in seconda classe"



INFO UTILI

Popillia japonica: come eliminare il coleottero giapponese da orto e giardino con metodi efficaci e naturali



PIANETA BIANCONERO

Carnevali chiama un ex Juve per l'attacco: ecco di chi stiamo parlando



LOTTO

Estrazione Superenalotto: ecco i numeri vincenti di sabato 11 luglio



In primo piano



"Mirafiori non basta: in Italia sono burocrazia ed energia a costare troppo, non il lavoro"



medio-lungo periodo". Le imprese della componentistica, infatti, pianificano investimenti, assunzioni e innovazione sulla base delle produzioni attese. "Ma se gli impianti lavorano a intermittenza - sottolinea l'associazione - gli effetti si propagano rapidamente lungo tutta la catena dei fornitori".

Da qui la richiesta di accelerare l'assegnazione di nuovi modelli e consolidare quelli già previsti, così da offrire maggiore certezza alle aziende del territorio. **L'aggiornamento della Fiat 500e** rappresenta certamente un segnale positivo, ma da solo potrebbe non essere sufficiente a garantire nel tempo la **saturazione** dello stabilimento e la piena operatività dell'**indotto**.

Dopo Lavitola, la stagista (morta) e la fonte innamorata: anche gli amori inguaiano Sigfrido Ranucci



'Gothia Special Olympics Trophy', a Goteborg il tifo è tutto per l'Accademia Sport di Porte



Perché l'indotto Fiat di Torino si ribella a Stellantis (e dice no al trasloco in Algeria)

La missione dell'Unione Industriali a Orano non raccoglie adesioni nell'indotto

Favaro: «Non è più il tempo di dividersi»

Nella sua replica la vicesindaca **Michela Favaro** ha rimarcato l'impegno delle istituzioni: «La **Città** è pronta a cogliere ogni opportunità, ma le **politiche industriali** le fa il **Government**. Quello che chiediamo sono interventi strutturali che sostengano **ricerca e sviluppo** e, allo stesso tempo, gli **investimenti produttivi**. La posta in gioco è troppo alta: **non è più il tempo di dividersi**».

Il capogruppo Pd **Claudio Cerrato**, sul tema della **competitività europea**, invece, ha richiamato la necessità di «**costruire un'Europa** che scelga con decisione di puntare sulla **ricerca e sviluppo**», avvertendo che senza una **strategia condivisa** il continente rischia di perdere ulteriore terreno rispetto ai concorrenti internazionali.

A rafforzare il quadro è stato anche l'intervento di **Ferrante De Benedictis (Fdi)**, che ha citato il caso di **BYD**. Il colosso cinese dell'auto elettrica - che a Torino ha fornito **128 autobus elettrici** del trasporto pubblico - ha scelto l'**Ungheria**, e non l'Italia, per uno dei suoi principali investimenti produttivi in Europa, un esempio che secondo il consigliere dimostra la difficoltà del nostro Paese nell'attrarre **grandi insediamenti industriali**.

Riflessioni che arrivano in un momento delicato per il comparto torinese. Da un lato i nuovi **fermi produttivi di Mirafiori** alimentano le preoccupazioni dei **sindacati** e dell'**indotto**; dall'altro il dibattito nazionale si concentra sulle prospettive industriali di **Stellantis**, soprattutto dopo le nuove promesse - batterie a Mirafiori dal 2027, puntando sull'elettrico e della ricerca - del responsabile Europa **Emanuele Cappellano** ieri al **Mimit**.

TAG

Mirafiori , Torino , Volkswagen , Stellantis , Marco Grimaldi , Pierino Crema , Fiat 500e , BYD , Ungheria , Unione Industriali di Torino

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Email

Con il patrocinio di In Italia si torna a produrre auto In Italia si torna a produrre auto 15 Luglio

L'Italia non ha più un ruolo di primo piano nell'industria automobilistica europea. Nel giro di poco più di trent'anni, lo Stivale è passato dall'essere uno dei pilastri della produzione automobilistica europea a un Paese con un peso inferiore al 3% della produzione dell'Unione. La produzione si è ridotta di circa il 73%, passando dagli oltre 2 milioni di vetture prodotte nel 1989 al poco più di mezzo milione del 2024. Le cose, però, sembrano star per cambiare. Il primo semestre del 2026 mostra una netta ripresa, con la produzione automobilistica nazionale in aumento, al punto da trainare l'intero settore industriale. Leggi Anche: Così l'Italia ha perso l'automobile, storia del declino della produzione nazionale Aumenta la produzione di auto in Italia I dati ISTAT registrano a maggio 2026 una crescita del +16,1% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Nei primi cinque mesi dell'anno, il settore automotive registra un incremento del 16,0%. Nello specifico: l'indice della produzione di autoveicoli è in crescita del nel mese e incrementa del 25,5% nel cumulato l'indice della produzione di carrozzerie R&S cresce del nel mese e cala (-6,1%) nel cumulato l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli incrementa del nel mese e del 4,9% nel cumulato Nel mese di maggio sono state prodotte circa 29.000 vetture, in aumento del 22,7% rispetto a maggio 2025. Nel cumulato dei cinque mesi, il totale delle autovetture prodotte si attesta a, il 26,9% in più dei primi 5 mesi dell'anno precedente (dati: ANFIA). Bene anche dal punto di vista dell'export. A gennaio 2026 è stato superato il miliardo di euro nel mercato degli autoveicoli italiani esportati all'estero, con Stati Uniti e Germania come principale destinatario. L'auto traina l'industria italiana L'impatto dello sprint della produzione auto traina l'intero comparto industriale italiano. Così come accadeva ai tempi d'oro, quello automotive è il settore in maggiore crescita: segna un +16,1% di fronte al +1,1% della produzione industriale generale a maggio 2026. Nel cumulato dei primi cinque mesi del 2025, l'indice della produzione industriale, nel suo complesso registra un aumento dello +0,7%. Nello stesso periodo, il settore automotive registra un incremento del 16,0%. Il motore, insomma, ricomincia lentamente a girare. Ma le aziende tengono la mano sul freno in attesa del DPCM legato al Fondo Automotive del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, considerato imprescindibile per mantenere investimenti e competitività nel corso della transizione tecnologica. La crescita è merito di Stellantis Vi è un costruttore in particolare a trainare la crescita dell'industria automotive italiana, si tratta del colosso Stellantis che, nel primo semestre 2026, ha prodotto sul territorio nazionale 252.223 veicoli, pari al sul 2025. A trainare la produzione sono i modelli Fiat 500 ibrida e Jeep Compass Capo fila è polo produttivo torinese di Mirafiori, con 36.048 unità nel primo semestre, contro le 15.315 dello stesso periodo 2025 (). L'intera produzione è rappresentata dalle due versioni della nuova Fiat 500, full-electric e ibrida. Bene, nel suo piccolo, anche lo stabilimento Maserati a Modena, con 475 unità nel primo semestre (erano appena 45 lo scorso anno). Qui l'incremento è determinato dal trasferimento dell'assemblaggio delle Maserati GranTurismo e GranCabrio, che rappresentano circa l'88% della produzione complessiva del sito. Lo stabilimento con i maggiori volumi del gruppo in Italia si conferma Pomigliano d'Arco, che tuttavia non cresce, ma si mantiene stabile con 79.050 unità nel primo semestre, in linea con le 78.975 dell'anno successivo (+0,1%). Nello specifico, la Fiat Panda cresce del 5% a 70.820 unità, mentre l'Alfa Romeo Tonale flette del 18,6% a 8.230 unità. CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale Telegram ufficiale e Google News Iscriviti alla nostra Newsletter e aggiungici alle tue fonti preferite di Google per non perderti le ultime novità di Fleet Magazine

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



ECONOMIA FISCO E TASSE PENSIONI LAVORO QUIFINANZA AI IMMOBILIARE ALTRO

ACCEDI

Temi Caldi: • La Borsa di oggi • Scioperi di luglio • Mondiali calcio • Concorsi del mese • Aggiungi QuiFinanza alle fonti preferite

Aggiungi QuiFinanza alle tue fonti Google preferite

Aggiungi

Home > Economia > Volkswagen licenzia e la Cina avanza, fabbriche chiuse e la crisi spaventa anche l'Italia

Volkswagen licenzia e la Cina avanza, fabbriche chiuse e la crisi spaventa anche l'Italia

La crisi di Volkswagen avrà effetti anche sull'economia italiana, con decine di aziende che fanno da fornitori al colosso tedesco e rischiano di rimanere senza lavoro

Matteo Runchi

EDITOR ESPERTO DI ECONOMIA E ATTUALITÀ

Redattore esperto di tecnologia e esteri, scrive di attualità, cronaca ed economia

Pubblicato: 15 Luglio 2026 11:29



ANSA

Volkswagen in crisi, l'impatto sull'Italia

Volkswagen ha pubblicato i dati del suo piano di ridimensionamento per tagliare i costi e affrontare la crisi che il gruppo sta attraversando. **Saranno eliminati 50mila posti di lavoro** in più del previsto, arrivando a 100mila, saranno chiusi quattro stabilimenti in Germania e saranno eliminati il 50% dei modelli in produzione.

Anche se Volkswagen non ha impianti in Italia, moltissime imprese, soprattutto al Nord, fanno da fornitrici al gruppo tedesco. Un ridimensionamento importante del fatturato avrebbe un impatto economico sensibile su queste realtà, rallentando l'intera economia della parte più produttiva del Paese.

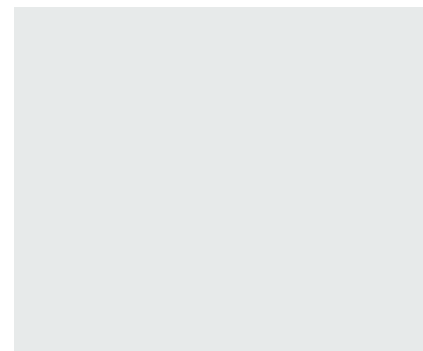
Indice

1. La crisi di Volkswagen nei numeri del nuovo piano di tagli
2. Quanto è importante Volkswagen per l'Italia
3. Le aziende cinesi stanno approfittando della crisi

La crisi di Volkswagen nei numeri del nuovo piano di tagli

Volkswagen ha sostanzialmente confermato le indiscrezioni che la stampa tedesca aveva anticipato dopo la riunione della dirigenza da cui era uscito il nuovo piano di tagli per ridurre le spese del gruppo tedesco:

- 50mila posti di lavoro tagliati in più rispetto al piano originale, per un totale di 100mila esuberanti;
- quattro sedi tedesche verso la chiusura, Hannover, Neckarsulm, Zwickau ed Emden;



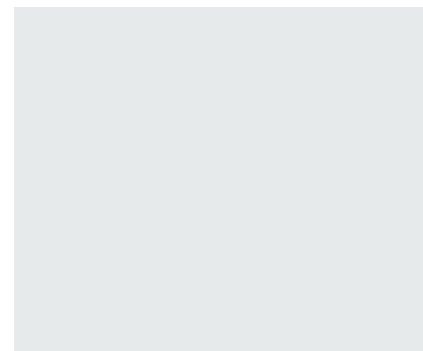
Falkensteiner Family Resort Lido

Vacanze in famiglia in Val Pusteria

Le Dolomiti protagoniste di un'esperienza indimenticabile

LEGGI

PUBBLICITÀ



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

- la riduzione del 50% dei modelli prodotti e del 75% degli allestimenti personalizzati.

Una decisione presa dopo che i **profitti** del primo trimestre del 2026 sono **calati del 28%** rispetto a quelli del 2025, anno in cui l'attivo del gruppo si era già ridotto del 44%.

Quanto è importante Volkswagen per l'Italia

Il piano di Volkswagen non tocca direttamente l'Italia. Il gruppo tedesco non ha impianti nel nostro Paese. La sua **rete di fornitori**, però, è molto ampia e include **centinaia di aziende italiane**, soprattutto in regioni come Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. Si va da aziende famose e importanti come Pirelli e **Brembo** fino a tantissime piccole imprese di settori come quello delle guarnizioni, delle lavorazioni meccaniche o dell'elettronica.

Ogni anno il nostro Paese esporta componentistica automobilistica in Germania per miliardi di euro. Secondo i dati di **Anfia** (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica), nel 2025 le aziende tedesche hanno acquistato componenti per **5,2 miliardi di euro** dalle società italiane. Volkswagen è il primo gruppo automobilistico europeo e, anche se non pubblica dati precisi sulle importazioni dall'Italia, si può stimare che una parte rilevante di questa cifra derivi proprio dagli ordini del gruppo.



ANSA

Oliver Blume, Ceo di Volkswagen

Le aziende cinesi stanno approfittando della crisi

Della crisi di Volkswagen stanno approfittando le aziende cinesi di auto. Marchi come BYD, Geely, Chery, Dongfeng, Xpeng e **Leapmotor** esportano sempre più auto in Europa e, proprio a giugno, per la prima volta la Cina ha esportato più di **1 milione di auto verso l'estero**.

L'ambito in cui le aziende cinesi stanno facendo meglio è la mobilità elettrica. Le batterie di **Catl**, colosso cinese leader del settore, sono superiori e questo permette alle auto cinesi di avere un'autonomia superiore a quelle europee. Al contempo i prezzi delle auto cinesi sono più bassi, grazie ad almeno due fattori:

- il tradizionale minor costo della manodopera in Cina;
- un accesso più semplice alle tecnologie elettriche, come appunto le batterie.

Cina

Licenziamenti

Aggiungi QuiFinanza alle tue fonti Google preferite

Aggiungi

Leggi anche

Volkswagen, è crisi vera. Nuovi licenziamenti in arrivo: "A rischio 50mila posti di lavoro"

Volkswagen chiude 4 impianti e licenzia 120mila lavoratori, via dal mercato metà dei modelli

Volkswagen vende la divisione diesel e prepara il taglio di 100 mila posti di lavoro

Volkswagen a rischio fallimento? Sondaggio fra i manager rivela le difficoltà del Gruppo

Porsche verso altri 4mila licenziamenti, cosa prevede il nuovo piano di riorganizzazione

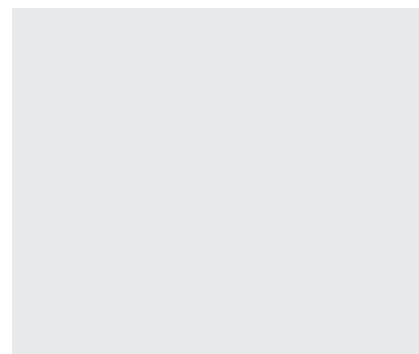
Per te, che non vuoi perderti mai nulla.

Ricevi la nostra newsletter con tutte le novità e il meglio della settimana



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PUBBLICITÀ



I temi caldi

Accordi di Coesione, Meloni firma gli ultimi 6: sul tavolo 1,7 miliardi per l'Italia

Sondaggi politici, destra sempre più nelle mani di Vannacci: perché è l'ago della bilancia

Tassi dei mutui in aumento a causa della guerra in Iran, variabili al 3,43%

Risiko bancario: cosa cambia per i risparmiatori

Filiera automotive contro l'UE: "Mentre a Bruxelles discutono noi veniamo espugnati"

Home • News • **Novità del Mercato Auto**



L'Anfia lancia l'allarme: Bruxelles non è abbastanza rapida sulle regole auto, mentre la concorrenza cinese avanza e l'industria europea perde terreno

di Redazione 15 Luglio 2026 - 12:56



Offerte auto con rottamazione: gli sconti di luglio 2026

Mentre a **Bruxelles discutono**, dice **l'Anfia**, noi veniamo **espugnati**: è la sintesi dell'intervento di **Roberto Vavassori** (presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica) al **Tavolo Automotive** di ieri presso il ministero delle Imprese. Azzeccata la citazione della locuzione latina "*Mentre a Roma si discute, Sagunto viene espugnata*", visto che, ormai da anni, **l'Unione Europea parlamenta su possibili riforme delle regole auto**, con riferimento al ban termico 2035.

In teoria, l'obiettivo sarebbe salvare in fretta l'industria automotive e l'indotto UE; nei fatti, la lentezza del Vecchio Continente è un assist per il **Dragone**, veloce e reattivo, che "invade" le nazioni con le sue **macchine elettriche e ibride plug-in**.

UN (ENNESIMO) GRIDO D'ALLARME DELL'ANFIA

Le parole di Vavassori sono un **grido d'allarme** che sottolinea l'urgenza di un **intervento strutturale** per evitare il **collasso** di una colonna portante dell'economia europea. Non è certo la prima volta che **l'Anfia** si esprime in questi termini, considerando come i **guai per l'auto UE** persistono da almeno un lustro.

Il parallelo storico tracciato è nitido: come l'indugio dei **Romani** nel soccorrere la città alleata decretò la **fine di Sagunto sotto le mura cartaginesi**, così l'**immobilismo decisionale di Bruxelles** rischia di consegnare l'industria automobilistica continentale a un destino di marginalizzazione. A beneficio di Pechino.

NO AL DOGMA ELETTRICO

La transizione energetica è stata gestita con una **rigidità dogmatica** (si punta sul tutto elettrico) che ha ignorato le tempistiche di **adattamento** del sistema industriale. Mentre le sedi decisionali europee sono teatro di negoziazioni prolungate e compromessi dilatori, la filiera automotive sta subendo un **logoramento strutturale** che si traduce in perdita di competitività, chiusure e deindustrializzazione.

Per **Anfia**, il punto focale è la necessità di passare dal tempo della discussione al tempo dell'**azione**. L'automotive non è un comparto che può attendere i ritmi della politica tradizionale.

La richiesta di una revisione dei target di emissioni di

Ultime notizie



Uber
"attacca" i
Taxi in Italia:
tariffe
scontate del
30% con Uber
Comfort



Filiera
automotive
contro l'UE:
"Mentre a
Bruxelles
discutono noi
veniamo



Pneumatici invernali in estate:
qual è il rischio?

CO2 non nasce da un **rifiuto del progresso ambientale**, ma dalla pragmatica consapevolezza che i parametri fissati risultano oggi, in assenza di un ecosistema pronto e di mercati ricettivi, insostenibili per le imprese.

La **revisione pragmatica e tecnologicamente neutrale** degli standard di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri è la garanzia per la reale riuscita della transizione europea verso la mobilità a zero emissioni nette. E non il contrario, dice la filiera.

D'altronde, se si discute della revisione del Regolamento, allora **le previsioni UE formulate nel 2019 non si sono pienamente avverate**. E le ragioni non dipendono dall'impegno della filiera automotive nella transizione. La quota di mercato dei veicoli elettrici continua a crescere, aggiunge l'Associazione, ma a **ritmi diversi** da quelli stimati dalle istituzioni europee.



QUALE SOLUZIONE PER CASE E INDOTTO

L'Anfia invoca un **Industrial Accelerator Act** UE per trasformare questa fase critica in un'**opportunità di rilancio**, dotando il settore degli strumenti necessari per competere globalmente su basi paritarie.

A livello **nazionale**, la situazione richiede una sincronia immediata tra la **visione strategica** e l'**operatività**. Serve l'attivazione tempestiva di **misure di sostegno** che agiscano su entrambi i fronti del mercato: l'offerta e la domanda.

Supportare la filiera significa non solo incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni, ma garantire la sopravvivenza dei **tessuti produttivi che compongono l'indotto**, spesso piccole e medie imprese che rappresentano l'eccellenza del Made in Italy.

In conclusione, il richiamo di Vavassori è un monito contro la paralisi da analisi. La filiera automotive è un **asset strategico troppo prezioso** per essere sacrificato sull'altare dell'indecisione.

Se l'Europa vuole mantenere la propria sovranità industriale e la propria **leadership tecnologica**, deve abbandonare le logiche del dibattito fine a se stesso per abbracciare politiche industriali concrete, coraggiose e, soprattutto, immediate.

La storia, come insegna la vicenda di Sagunto, **non attende chi si perde in lunghe consultazioni**: è tempo di agire prima che il danno diventi definitivo, [a beneficio della Cina](#).

Share on:     

#ANFIA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Attualità e Mondo Auto
Manutenzione Auto

ISICURAUTO.IT
Inchieste e Dossier Esclusivi
Guide all'Acquisto e Normative

Business e Aftermarket Automotive
Prove e Recensioni Indipendenti

Il Tavolo Automotive, che si è tenuto presso la sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy di Palazzo Piacentini a Roma è stata un'ulteriore occasione per mantenere fisse al centro le critiche del settore.

CAMBIAMENTO

I temi sono quelli noti, già palesati dall'audizione dell'ad di Stellantis Antonio Filosa nella sua ultima audizione alle commissioni di Camera e Senato, con il Ministro Urso a ribadire il lavoro continuo per un cambiamento sostanziale delle politiche europee sull'auto. Dal punto di vista industriale, Emanuele Cappelano, responsabile delle attività europee di Stellantis, è tornato a sottolineare i capisaldi per l'Italia del piano PaSTLANe 2030 con gli investimenti di «5 miliardi di euro in nuove tecnologie, piattaforme e modelli più in sintonia con il mercato, insieme a 7 miliardi di contratti ogni anno per la filiera della componenti-

L'ITALIA TORNA AL CENTRO DEL TAVOLO AUTOMOTIVE

Sarà prodotto a Melfi il nuovo Suv Alfa Romeo

stica, indicano la strada per salvaguardare tutti gli stabilimenti, l'occupazione e rilanciare la produzione». E il manager è andato anche oltre, dando corpo ai numeri perché oltre le già annunciate E-Car a Pomigliano d'Arco, la centralità di Atessa per i veicoli leggeri e Termoli casa di produzione dei motori 1.0 GSE mild hybrid ha fatto due annunci importanti. Ha mostrato il primo teaser del Suv Alfa Romeo che nascerà a Melfi entro la fine del 2027 su piattaforma STLA Medium: «So che è solo un piccolo dettaglio, ma è il massimo che posso condividere in questo momento. Il team design di



Alfa Romeo è al lavoro sugli ultimi particolari, ma come vedete è già pronta. Vi posso assicurare che incarna una vera Alfa Romeo per carattere e stile e che è davvero bellissima!».

NUOVA 500

Il secondo è stato importante per Mirafiori, ovvero la conferma dell'arrivo il prossimo anno di una versione aggiornata delle 500 elettrica forte di una nuova

batteria. Ma per dare la sterzata decisiva, le richieste alla politica restano le stesse: «Insieme ad Anfia, Iveco e Ferrari, nel 2025 abbiamo chiesto alla Commissione europea di essere annoverati tra i cosiddetti settori energivori. Questo status ci consentirebbe di accedere a incentivi e sgravi significativi», ha ribadito Cappelano. «Non c'è più tempo da perdere: il 2026 deve essere l'anno delle riforme europee. Se non interveniamo subito, la transizione si trasformerà in deindustrializzazione. L'epicentro della crisi è a Bruxelles nelle folie del Green Deal, che ha messo in ginocchio l'industria automobilistica europea, favorendo la tecnologia e la produzione cinese. Oggi i fatti dimostrano che avevamo ragione. Non è soltanto Volkswagen in grave difficoltà: la crisi sta investendo i principali costruttori europei e rischia di travolgere l'intera filiera industriale del continente», ha concluso il ministro Urso.

M.S.
EDIPRESS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ecobonus la grande "truffa", bocciato dalla Corte dei conti

Ecobonus: la grande presa in giro. Usano altri termini e altri toni i magistrati contabili della Corte dei conti, ma la "sentenza sull'ecobonus" scritta nella deliberazione. 51/2026/G è chiara. In sintesi: l'obiettivo originario dell'incentivo, cioè favorire la sostituzione dei veicoli più inquinanti, è stato in parte snaturato dall'innalzamento della soglia di emissioni dei modelli incentivabili, passata da 60 a 135 grammi di CO₂ per chilometro. Più del doppio del limite iniziale. È un tema che segnaliamo da anni: l'estensione degli incentivi ai motori termici finisce per indebolire la finalità ambientale della misura. Lo si è visto ogni volta che, dopo l'unico ecobonus interamente dedicato ai veicoli elettrici - quello che ha registrato un successo evidente - si è tornati a pubblicare bandi "misti", dove convivono auto a emissioni zero e modelli ancora inquinanti. Una contraddizione che la Corte dei conti mette ora nero su bianco. Più incentivi alla categoria (61/135 g/km) più inquinante. I magistrati contabili invitano le amministrazioni a definire strategie più coordinate e trasparenti, fondate su indicatori di efficacia realmente stringenti. Il messaggio è chiaro: le risorse pubbliche devono essere orientate alla riduzione delle emissioni, non disperse in interventi che producono effetti marginali. È esattamente l'opposto di quanto avviene, per esempio, con iniziative come quella della Regione Piemonte, che ha destinato 14 milioni a buoni sconto per l'HVO. Beffa leasing sociale: vale anche per le termiche, in Francia no. Una misura che non incide sulla sostituzione dei veicoli più inquinanti, mentre l'obiettivo dovrebbe essere proprio quello: togliere dalla strada le auto più vecchie e rimpiazzarle con modelli a zero emissioni, gli unici davvero efficaci nel ridurre gli inquinanti. Così scrivono i magistrati sugli incentivi del 2024 (sul 2025 ci sono ancora da fare tutti i conti): «la categoria che ha visto la quota di gran lunga superiore di incentivi prenotati è stata quella degli autoveicoli M1, declinata nelle varie fasce di emissioni CO₂. In realtà, la tipologia di veicolo con emissioni fra i 61 e i 135 g/km, ha prevalso, seguita da quella maggiormente performante, in termini di impatto ambientale, e cioè con emissioni comprese fra 0 e 20 g/km». Tutti i punti deboli dell'ecobonus. I magistrati contabili, dopo aver evidenziato come gli incentivi attuali non siano realmente orientati a mitigare gli effetti dell'inquinamento atmosferico, entrano nel merito e descrivono i principali punti deboli dell'attuale sistema di eco-incentivi per la mobilità sostenibile. Qui l'elenco: Obiettivo di svecchiamento del parco auto non centrato. La Corte osserva che l'intento originario di sostituire i veicoli più inquinanti è stato parzialmente vanificato dall'innalzamento della soglia di emissioni dei veicoli incentivabili, passata da 60 a 135 g/km di CO₂ (più del doppio del limite iniziale). Di conseguenza, la maggior parte delle prenotazioni ha riguardato veicoli appartenenti alla fascia di emissioni più alta consentita. Inadeguatezza degli strumenti. I meccanismi di incentivazione sono stati ritenuti inadeguati rispetto ai target di decarbonizzazione più ambiziosi imposti dalla normativa europea (che punta a veicoli tra 0 e 50 g/km). Incongruenze finanziarie e contabili. Dalle analisi è emersa una differenza di 18,5 milioni tra le prenotazioni completate e attive e le effettive erogazioni effettuate, una discrepanza legata a criticità procedurali e alle modalità di contabilizzazione difficilmente adattabili all'anno solare. Mancanza di dati sull'impatto ambientale. Viene criticata l'assenza di indicatori capaci di misurare le reali ricadute degli incentivi sulla qualità dell'aria e sulla riduzione effettiva di gas climalteranti. I monitoraggi condotti si sono limitati agli aspetti gestionali (numero di veicoli e fondi spesi) senza fornire feedback sui miglioramenti ambientali. Criticità procedurali e comunicative. La Corte ha rilevato tempi eccessivamente lunghi per la chiusura delle pratiche (fino a 270 giorni) e una comunicazione istituzionale poco efficace. Molti utenti hanno dichiarato di aver appreso dell'Ecobonus solo tramite social network o televisione. Mancata rottamazione obbligatoria. Il fatto che la rottamazione sia stata inizialmente prevista come opzionale ha ridotto l'efficacia della misura, col rischio di aver semplicemente spostato i veicoli più inquinanti verso il mercato dell'usato di regioni economicamente più deboli. Nel 2019 solo elettrici, poi l'ingresso dei termici. A pagina 100 della relazione della Corte leggiamo che «nel 2019 erano presenti solo due tipologie e cioè elettrico e ibrido plug-in», insomma si è partiti con il piede giusto ma i magistrati fanno notare che «successivamente le tipologie di motorizzazione sono aumentate, comprendendo tanto il motore ibrido o termico quanto l'ibrido/elettrico». Si sono aperte le porte, si è anche ridotto l'importo dell'ecobonus che nella prima stesura era di 8mila euro, a categorie di veicoli con maggiori emissioni. Una deriva si registra anche nei bandi regionali. Vediamo quelli banditi negli ultimi mesi in Lombardia, Piemonte, Veneto e Lazio (qui l'elenco) e dedicati anche alle imprese dove l'incentivo per i motori termici è minore, ma esiste e manda spesso fuoristrada i veicoli a batteria. Lo abbiamo visto anche alla città di Firenze dove lo abbiamo segnalato, poi si sono ribellati anche gli



ambientalisti e alla fine il Comune ha fatto parziale marcia indietro. Che fare? Le indicazioni per i prossimi incentivi Il dato centrale è questo: gli incentivi hanno una finalità ambientale. Si devono, quindi, finanziare le auto che producono meno emissioni. Elementare, Watson. Le indicazioni alle amministrazioni, oltre Ministeri e Regioni anche città (ricordiamo il caso Firenze), della Corte sono abbastanza chiare. Secondo i magistrati contabili le amministrazioni coinvolte dovrebbero definire strategie comuni basate su una fattiva collaborazione per raggiungere gli sfidanti obiettivi di decarbonizzazione fissati dagli accordi internazionali (Accordo di Parigi) e dai regolamenti europei. L'obiettivo finale deve rimanere l'azzeramento delle emissioni di gas climalteranti entro i termini stabiliti (2030). Il sostegno alle piccole e medie imprese è un altro punto indicato dai magistrati contabili. Anche in questi giorni Unrae ha sollecitato il ministero a intervenire rapidamente, per evitare gli effetti negativi dell'"effetto annuncio" sul fondo automotive, così anche Anfia, che rischia di bloccare il mercato in attesa di date certe. Senza dimenticare i 180 milioni destinati ai veicoli commerciali leggeri, una quota consistente delle risorse può essere utilizzata anche per l'acquisto di mezzi con motore termico. In questo contesto la riserva del 40% per i veicoli elettrici rappresenta un segnale positivo, ma - come osserva la Corte dei conti - le politiche pubbliche dovrebbero sostenere solo i mezzi realmente meno inquinanti. Sussidi ambientalmente dannosi superano quelli favorevoli Quando si parla di incentivi all'elettrico, poi come ha fatto emergere la Corte spesso vanno ai motori termici, cresce il coro dei contrari: deve decidere il mercato. Questo il ritornello. Anche in questo caso i magistrati contabili smontano la fake news e raccomandano di utilizzare la leva fiscale per ridurre i sussidi ambientalmente dannosi (SAD), che «attualmente superano in termini finanziari quelli favorevoli (SAF)». Lo Stato e non il mercato favorisce i mezzi inquinanti. Distributori più green: 60 mila euro per passare all'elettrico Altre criticità riguardano la semplificazione normativa e procedurale. A proposito «La Corte invita a superare l'eccessiva stratificazione e complessità delle norme, che ha finora rallentato le procedure di erogazione dei contributi e la realizzazione dei risultati attesi». Su questo punto sono tanti i problemi che abbiamo sempre segnalato. Infine è fondamentale monitorare con «precisione le risorse non utilizzate e procedere al recupero di quelle oggetto di revoca». LEGGI ANCHE: Giovannini (ASviS): «Cambiar motore all'auto non basta» e guarda il VIDEO [embedded content]

il denaro.it

ISCRIVITI
ALLA NEWSLETTER
SARAI AGGIORNATO
OVUNQUE TI TROVI



IMPRESE & MERCATI ▾

CARRIERE ▾

CULTURE ▾

INCENTIVI ▾

FUTURA ▾

CRONACHE ▾

RUBRICHE ▾

ALTRE SEZIONI ▾

Home > Video > Italpress (VIDEO) > Produzione automotive in aumento a maggio

Video Italpress (VIDEO)

Produzione automotive in aumento a maggio

ildenaro.it 16 Luglio 2026

👁 1

ROMA (ITALPRESS) – Segnali positivi per l'industria automotive italiana. Secondo i dati Istat, a maggio 2026 la produzione del settore nel suo complesso cresce del 16,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, mentre nei primi cinque mesi registra un aumento del 16%. A trainare il comparto è soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, che mostra un deciso recupero rispetto allo scorso anno, confermando la ripresa della produzione nazionale. In crescita anche la produzione di componenti e accessori per veicoli, mentre resta più difficile la situazione per il comparto delle carrozzerie, che continua a risentire di un andamento più debole. Secondo i dati preliminari di **Anfia**, a maggio in Italia sono state prodotte circa 29 mila autovetture, in aumento rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno il totale raggiunge 139.046 vetture. Il comparto automotive contribuisce così al miglioramento della produzione industriale italiana, che a maggio cresce dell'1,1% e nei primi cinque mesi dell'anno registra un incremento più contenuto. Un segnale incoraggiante per un settore strategico dell'economia nazionale, che resta centrale per occupazione, innovazione e competitività della filiera italiana.

gsi



adv

In che modo la logistica intelligente sta trasformando il mercato delle riparazioni automobilistiche in Europa



adv

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

giovedì 16 luglio 2026, 10:04

8 Minuti di
Lettura

-  C'è un momento preciso in cui un automobilista europeo smette di fidarsi della propria concessionaria. Di solito
-  va così: il prezzo è alto, l'attesa è lunga e la domanda che aleggia nell'aria è sempre la stessa: "Ci deve pur essere un modo migliore, no?".
- 

Nel corso dell'ultimo decennio, la risposta a tale domanda è diventata costantemente più concreta. E questo fenomeno accompagna un cambiamento che, a prima vista, sembra puramente logistico, ma che in realtà sta ridefinendo il modo in cui milioni di europei affrontano la manutenzione delle proprie auto.

Una flotta di veicoli ormai obsoleta e una classe media che deve stare attenta alle spese

Per capire che cosa sta accadendo, bisogna partire dai

IL MATTINO TV

Intervista a Renato Polise:
«Rottamazione sì alle multe ecco
come fare»

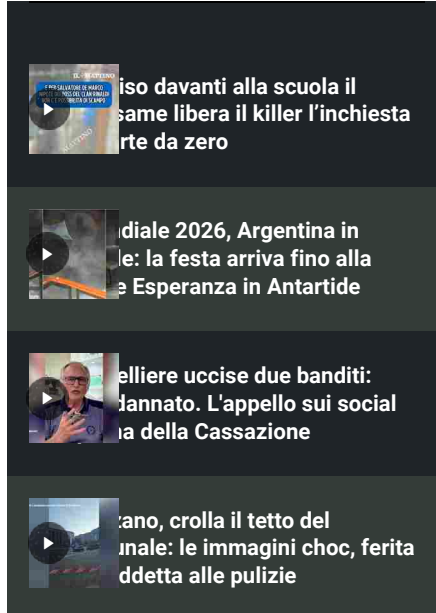
numeri. Il solo mercato britannico conta 42,5 milioni di veicoli in circolazione, una flotta che invecchia di anno in anno. La situazione non è molto diversa nel resto d'Europa: Germania, Francia, Italia, Polonia. Le auto rimangono in circolazione più a lungo, i costi di sostituzione sono proibitivi e le difficoltà economiche stanno spingendo sempre più automobilisti a ricorrere alla manutenzione fai da te.

Non si tratta di una scelta ideologica. Con l'aumento del costo della vita, rivolgersi a un meccanico per lavori che si possono imparare su YouTube è diventato un lusso troppo costoso per molti. Così le persone cercano i ricambi online, guardano un tutorial e acquistano il componente giusto al prezzo giusto.

Ma è proprio qui che risiede il problema che ha frenato questa transizione per anni: la disponibilità e la velocità di consegna. Ordinare un ricambio dall'estero significava dover aspettare. E quando un'automobile è fuori uso, l'attesa comporta un costo ben concreto.

Italia: non un'eccezione, ma uno degli esempi più significativi

Il quadro italiano rispecchia questa tendenza europea e, sotto diversi aspetti, la accentua. Secondo i dati di AutoScout24, basati sulle rilevazioni ACI, la flotta di automobili italiana ha raggiunto circa 41,7 milioni di auto nel 2025, con un'età mediana di 13 anni: un valore invariato rispetto al 2024, ma comunque in leggero aumento, poiché la flotta continua a crescere mentre i tassi di rottamazione rimangono ai minimi storici. Quasi un veicolo su quattro in circolazione rientra nella categoria di emissioni Euro 0-3, il che significa che ha almeno 19 anni. Nel 2025 le nuove immatricolazioni hanno subito un ulteriore calo, attestandosi a circa 1,52 milioni di unità, con un calo del 2,1% rispetto all'anno precedente e un livello inferiore di oltre il 20% rispetto al periodo pre-pandemia: un dato ben al di sotto dei 2 milioni registrati nei primi anni 2000, mentre la flotta continua a invecchiare invece di rinnovarsi. Il mercato delle riparazioni ha reagito di conseguenza: secondo l'ANFIA, nel 2025 il mercato italiano dell'aftermarket automobilistico ha interrotto un ciclo di crescita durato quattro anni, con un calo del 1,3% dei ricavi dei fornitori del settore IAM rispetto all'anno precedente; il calo



DELLA STESSA SEZIONE



In che modo la logistica intelligente sta trasformando il mercato delle riparazioni automobilistiche in Europa

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA



UV elettrici stanno davvero cambiando il modo in cui ci muoviamo?

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA



ioiello giusto per ogni occasione: guida al regalo firmata GioiaPura

ORMAZIONE PUBBLICITARIA



Le flotte aziendali europee accelerano la transizione energetica: emissioni di CO₂ in calo del 25% dal

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA



Da Palucart a Paluplus: l'azienda italiana che dal monouso professionale è diventata un e-commerce multisettore

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

trimestrale più marcato si è registrato nel quarto trimestre (-4,1%). Tale contrazione fa seguito a un aumento del 2,4% registrato nel 2024 e riflette sia la contrazione della spesa dei consumatori sia una correzione legata alla riduzione delle scorte lungo tutta la catena di distribuzione; delle cinque categorie di prodotti monitorate, solo i componenti del sottoscocca (+5,0%) e le parti del motore (+1,9%) sono rimasti in territorio positivo, mentre i componenti elettrici ed elettronici hanno registrato il calo più marcato (-7,5%). Le officine indipendenti gestiscono oltre il 70 per cento di tutti gli interventi di manutenzione e la domanda di parti di ricambio online continua a crescere, spinta dalla contrazione dei redditi delle famiglie e dalla necessità di tenere sotto controllo i costi.

La logistica come leva competitiva

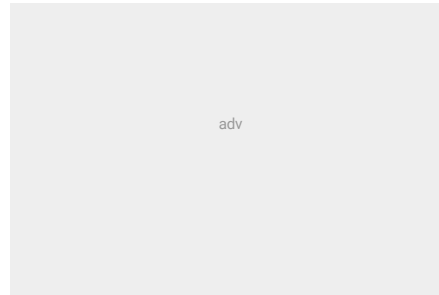
È in questo contesto che AUTODOC, il principale rivenditore online europeo di ricambi auto, ha recentemente aperto il suo primo magazzino nel Regno Unito, a Manchester, in collaborazione con Radial, società specializzata nella gestione degli ordini per il commercio elettronico.

Ciò che colpisce non è solo la posizione ideale della struttura, un polo di 7.200 m² situato nei pressi di Manchester, ma anche quanto accaduto nelle primissime ore di funzionamento. Entro 48 ore dall'apertura, il magazzino ha evaso circa 1.000 ordini. Un risultato che non è frutto della fortuna, ma di una pianificazione logistica che ha inizio molto prima del taglio del nastro.

"Con 41.000 SKU già disponibili a magazzino nel Regno Unito, gli ordini quotidiani possono essere evasi e spediti localmente, rendendo il processo più rapido e affidabile che mai", ha dichiarato Sebastian Bleser, Vicepresidente senior della catena di approvvigionamento di AUTODOC.

La struttura è concepita per ospitare fino a 75.000 SKU e si avvale di una progettazione del magazzino all'avanguardia e di sistemi di semi-automazione per garantire un funzionamento efficiente. Ma il punto non è solo la capacità: è la visione che sta alla base di essa.

7,8 milioni di voci: quando il catalogo diventa



OMNIA CARD



Omnia card 72h + Roma Pass: Musei Vaticani e Colosseo inclusi

Il MoltoFood



ANTIPASTI

Focaccine in padella senza lievitazione: le fai con olio EVO e le farcisci come vuoi!

di Margherita Catalani

In collaborazione con Colavita



CONTORNI

Insalata di melanzane grigliate con bresaola e pomodorini confit: ideale per i tuoi pasti estivi veloci

di Virginia Fabbri

VEDI TUTTE LE RICETTE

LE PIÙ LETTE

METEO

1 Italia tra caldo record e violenti temporali: Protezione civile lancia l'allarme, rischio grandine e raffiche di vento

di Fausto Caruso

IL FOCUS

2 Garlasco, cosa ne pensa l'Intelligenza artificiale: «Rovesciato il paradigma»

LA TRAGEDIA

3 Accusa malore in spiaggia e muore noto imprenditore campano

di Pasquale Sorrentino

un'infrastruttura

AUTODOC non è una start-up. Fondata a Berlino nel 2008, l'azienda opera oggi in 27 paesi europei con un catalogo di 7,8 milioni di articoli provenienti da circa 2.700 marchi, che comprende componenti per auto, camion e motociclette, pneumatici, attrezzi, accessori, oli e fluidi.

Tale portata non rappresenta solo un vantaggio commerciale. Un catalogo di queste dimensioni, se gestito correttamente, diventa uno strumento di precisione. Il cliente non deve sperare che esista il ricambio giusto: può effettuare una ricerca per marca, modello e anno di immatricolazione e ottenere risultati verificati.

L'Amministratore delegato di AUTODOC, Dmitri Zadorojnii, ha descritto l'apertura del magazzino di Manchester come un passo evolutivo: "L'apertura della nostra sede di Manchester segna l'evoluzione di AUTODOC da negozio online globale a punto di riferimento locale. Con la creazione di questo "cuore locale" nel Regno Unito, uniamo la nostra vasta portata alla rapidità e all'affidabilità di un partner locale per servire ancora meglio i nostri clienti britannici in futuro."

L'espressione "protagonista locale del mercato" non è una semplice figura retorica. Ciò indica una strategia ben precisa: competere non solo sul prezzo, ma anche sulla fiducia e sulla vicinanza. Qualcosa che, fino a poco tempo fa, sembrava essere appannaggio esclusivo della vendita al dettaglio fisica.

AUTODOC è una buona scelta quando servono ricambi in tempi rapidi?

È la domanda che si pone chiunque quando l'auto è ferma in officina e si aspetta l'arrivo dei ricambi. E la risposta, secondo chi si occupa quotidianamente di parti di ricambio, dipende dal modo in cui si utilizzano gli attrezzi disponibili.

Stanislav Prokhoda, Supervisore dell'assistenza tecnica presso AUTODOC, lo spiega con la chiarezza di chi affronta questo argomento quasi ogni settimana:

Secondo Prokhoda, il segreto sta nel modo in cui si utilizza la piattaforma. La data di consegna stimata è

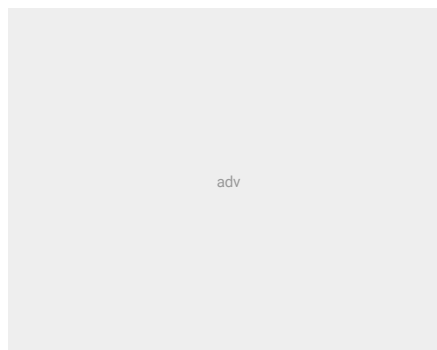
GLI ASTR

4 L'oroscopo di giovedì 16 luglio, i segni fortunati di oggi e le previsioni di domani

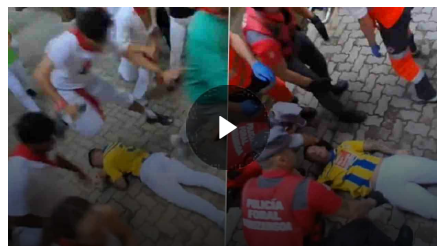
DELITTO IRRISOLTO

5 Garlasco, nuovi dubbi sul caso Poggi: «La pista "Mister X" che potrebbe scagionare Stasi e Sempio»

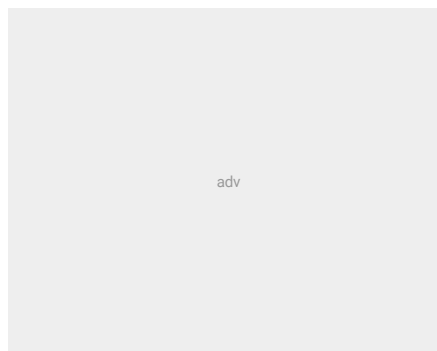
di Redazione web



VIDEO PIÙ VISTO



San Fermín, un toro si stacca dal branco e incorna un uomo al viso: il video da Pamplona



Cerca il tuo immobile all'asta

Regione	Qualsiasi
Provincia	Tutte
Prezzo da	Tutti
Prezzo a	Tutti

INVIA

legalmente



visibile nella pagina del prodotto e viene aggiornata in tempo reale in base alla posizione del cliente e alla modalità di spedizione scelta. Effettuare l'ordine prima di mezzogiorno comporta, nella maggior parte dei casi, la spedizione in giornata. La consegna espressa garantisce la consegna entro uno o due giorni lavorativi nella maggior parte delle zone.

"La differenza non risiedeva solo nella piattaforma. La differenza stava nel modo in cui erano stati utilizzati gli strumenti", afferma Prokhoda, descrivendo due clienti in situazioni simili: uno aveva scelto la spedizione standard senza controllare la data prevista, mentre l'altro aveva effettuato l'ordine prima di mezzogiorno scegliendo l'opzione espressa. Nel primo caso, la riparazione è slittata. Nel secondo caso, invece, l'auto era pronta per il fine settimana.

La prova del primo ordine

Un esempio significativo proviene proprio dall'inaugurazione del magazzino di Manchester. Il primissimo ordine in tempo reale è arrivato alle 08:13 di un martedì mattina: dischi e pastiglie freno, con destinazione Liverpool. Componenti fondamentali per la sicurezza, non elementi estetici. L'ordine è stato spedito lo stesso giorno e consegnato alle 14:42 di mercoledì. Meno di 31 ore dal clic alla consegna a domicilio.

È una dimostrazione concreta, sul piano operativo, di cosa significhi disporre di scorte locali, gestire una logistica coordinata e far funzionare un sistema che considera ogni ordine urgente, perché per chi lo effettua di solito lo è davvero.

Oltre la velocità: la fiducia come prodotto

C'è un aspetto della trasformazione in corso che i dati faticano a cogliere: la fiducia.

Per anni, il mercato online delle parti di ricambio ha sofferto di un problema di reputazione. Prezzi bassi associati a una qualità incerta, tempi di consegna imprevedibili e un servizio di assistenza clienti difficile da raggiungere. Il meccanico di fiducia del posto, anche se più costoso, offriva qualcosa che un sito web non poteva garantire: la certezza.

Oggi tale certezza viene costruita in modo diverso.

Grazie alla trasparenza delle informazioni, ai cataloghi verificati in termini di compatibilità, al tracciamento in tempo reale, al servizio di assistenza clienti con tecnici esperti e a un'organizzazione logistica talmente affidabile da consentire ai clienti di prenotare il proprio turno in officina prima ancora che il ricambio sia arrivato.

"Il nostro obiettivo è eguagliare la fiducia e la comodità delle marche locali più conosciute, assicurando che venga consegnato il ricambio giusto con quel servizio impeccabile che gli automobilisti britannici si aspettano", ha aggiunto Zadorojnii.

Non si tratta di una promessa vaga. È una presa di posizione strategica: AUTODOC non intende essere l'alternativa economica alla concessionaria. Vuole essere l'opzione affidabile.

Cosa comporta tutto ciò per gli automobilisti europei

Il quadro che emerge è quello di un mercato in rapida transizione, spinto da fattori convergenti: una flotta che invecchia, un potere d'acquisto sotto pressione, tecnologie logistiche sempre più precise e una generazione di consumatori che non ha paura di aprire il cofano.

In questo contesto, la concorrenza non si gioca più esclusivamente sull'ampiezza del catalogo o sul prezzo. Si gioca sulla capacità di rendere prevedibile l'imprevedibile: sapere esattamente quando arriverà il ricambio, sapere che è quello giusto e sapere che, se qualcosa va storto, ci sarà qualcuno pronto a rispondere.

Per molti europei, la risposta a quella domanda che aleggia nell'aria di fronte al preventivo della concessionaria sta diventando sempre più chiara. E arriva, sempre più spesso, attraverso uno schermo e un sistema logistico che opera silenziosamente dietro le quinte per far sembrare tutto semplice.

I lettori di questo articolo possono usufruire di uno sconto del 5% sul sito web di AUTODOC utilizzando il codice promozionale ATDY8P4S6L. Valido fino al 30 agosto 2026.

**Comunicato stampa AUTODOC, giugno 2026;
dichiarazioni di Dmitri Zadorojnii, Amministratore
delegato di AUTODOC, Sebastian Bleser,
Vicepresidente senior della catena di
approvvigionamento di AUTODOC e Stanislav
Prokhoda, Supervisore dell'assistenza tecnica di
AUTODOC**

adv

IL MATTINO



© 2026 Il Mattino - C.F. 01136950639 - P. IVA 05317851003

CALTAGIRONE EDITORE | IL MESSAGGERO | CORRIERE ADRIATICO | IL GAZZETTINO | QUOTIDIANO DI PUGLIA | LEGGO | PUBBLICITÀ

[Contatti](#) [Informazioni Legali](#) [Whistleblowing](#) [Privacy Policy](#) [Cookie Policy](#) [Preferenze cookie](#) [Dichiarazione riserva TDM](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

giovedì 16 luglio
2026

Banca datiShopServizi ▼Il giornale di oggi

Naviga

Cerca sul sito

ItaliaOggi

Accedi o Registrati

PROMO ESTATE

Economia e politicaDiritto e fiscoEnti Locali e PAMarketingSettoriProfessioniAltro

Homepage > Economia e politica > Economia e finanza

Auto, la crisi tedesca travolge anche l'Italia

Ducati e Lamborghini, simboli del made in Italy, affrontano incertezze legate alla crisi del gruppo Volkswagen. Tra ipotesi di vendita e quotazioni, il futuro dei due marchi è appeso a un filo



di **Carlo Valentini** 16/07/2026



Aggiungi ItaliaOggi alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti



Rimbalza in Italia la **crisi tedesca**. Lo stato di salute di uno dei suoi comparti fondamentali, quello dell'**auto**, è gravissimo: **Volkswagen** ha annunciato 50mila posti di lavoro da tagliare e la chiusura di quattro stabilimenti. 27 mila lavoratori hanno firmato un accordo e lasceranno entro l'anno, altri 10 mila l'hanno sottoscritto ma l'uscita è prevista nel 2027.

Però si tratta della prima *tranche* di un piano che arriva a **100 mila esuberanti** totali e a un dimagrimento della produzione da 12 a 9 milioni di veicoli l'anno, conseguenza del **16% in meno di vendite** registrato nei primi sei mesi

dell'anno. Motivo della crisi, che coinvolge anche **Audi**, un tempo propulsore di utili per il gruppo, e in misura minore gli altri marchi che esso possiede (**Porsche, Bentley, Seat, Skoda, Scania**) è il prezzo al pubblico delle vetture, più alto rispetto ai concorrenti diretti e neppure paragonabile a quello delle auto asiatiche, in particolare alle cinesi che stanno registrando un exploit sul mercato tedesco.

Non meglio va alla Bmw dov'è atteso il report del Ceo, **Milan Nedeljkovic**, che secondo indiscrezioni prevederà una sforbiciata alla produzione con conseguenti riflessi sull'occupazione e addirittura lo scorporo della controllata Rolls Royce, la cui quotazione in borsa potrebbe costituire una boccata d'ossigeno per un bilancio incerto. Pure la Mercedes ha i suoi problemi tanto che è stato chiesto ai sindacati di tornare alla settimana lavorativa di 40 ore (adesso sono 35) a parità di salario per cercare di turare la falla: nel secondo trimestre di quest'anno le consegne sono calate dell'8% e la redditività (nel primo trimestre) è diminuita del 17%.

Le ripercussioni della crisi tedesca sulla componentistica italiana

Le difficoltà dei tre colossi tedeschi si stanno **ripercuotendo anche sull'Italia**. Chi produce i componenti è infatti alle prese con tagli agli ordinativi. La sola Volkswagen nel 2025 ha importato (secondo i dati di **Anfia**, l'associazione della filiera industriale automobilistica italiana) 5,2 miliardi di euro di componenti dalle aziende italiane. «L'impatto sull'occupazione di questa crisi - dice **Marco Stella**, presidente del gruppo componenti **Anfia** - è preoccupante. Siamo già a **-10% per la produzione** industriale nel settore automotive nel suo complesso».

Tra le imprese di componentistica la **Marelli**, per esempio, ha annunciato **esuberi nello stabilimento di Sulmona**, circa 160 su 443 lavoratori, misura ritenuta necessaria per far fronte al calo dei volumi produttivi. Una situazione che sembra precipitare, tanto che **Stellantis** potrebbe intervenire per salvarne una parte, quella delle sospensioni, poiché il blocco totale della Marelli provocherebbe lo stop alla fornitura con ripercussioni sulle linee di assemblaggio degli stabilimenti Stellantis.

Ma la ricaduta del ruzzolone dell'industria automobilistica tedesca sull'Italia coinvolge anche due marchi top del made in Italy: **Lamborghini e Ducati**, entrambi controllati da Audi-Volkswagen e in fibrillazione per le notizie che arrivano d'Oltralpe. Tanto che il vice **presidente della Regione Emilia-Romagna** (dove sono ubicati i due stabilimenti) ed ex sindacalista Cgil, **Vincenzo Colla**, dice: «Quando la Germania si prende il raffreddore l'Emilia-Romagna si ammala di polmonite».

Il futuro di Ducati e Lamborghini tra vendita e quotazione in borsa

C'è preoccupazione, anche perché il *Financial Times* ha ipotizzato che tra i piani della riorganizzazione del gruppo vi sia la **vendita della Ducati** (acquistata nel 2012 per 960 milioni) che ha ricevuto una spinta positiva anche dalla strategia di ingresso in nuovi segmenti, debuttando nel motocross e nella supermoto (unisce tre discipline di gara in una). Lo scorso anno ha venduto

60mila moto. Quindi un boccone allettante per fare cassa. Anche se l'ad, **Claudio Domenicali**, cerca di buttare acqua sul fuoco: «La società è in ottima salute ed è completamente autosufficiente. Non abbiamo alcun bisogno del supporto dell'azionista di maggioranza per finanziare il nostro piano di investimenti o per lo sviluppo dei nuovi modelli. Abbiamo un piano industriale estremamente solido. Poi se un marchio debba essere acquistato o venduto rientra esclusivamente nelle facoltà strategiche e nelle necessità globali dell'azionista».

Domenicali assicura che non si fermerà il progetto della nuova divisione biciclette premium, ingresso della Ducati nel mercato dell'alto di gamma attraverso tre piattaforme distinte: una linea dedicata alla strada, una per il gravel (per andare sia sullo sterrato che sull'asfalto) e una elettrica. Partner sarà il gruppo Zecchetto, che da oltre trent'anni lavora nel ciclismo di vertice, specializzato nel trattamento del carbonio. Quindi in Ducati si continua a lavorare, ma con le orecchie rivolte a Ingolstadt, in Baviera, sede dell'Audi, dove si deciderà il suo futuro, strettamente legato alla crisi della capogruppo.

Così come l'altro fiore italiano all'occhiello, la Lamborghini, 10.747 vetture consegnate lo scorso anno, 3,2 miliardi di euro di fatturato (+3,3%), un risultato operativo inferiore a quello dell'anno precedente, influenzato da fattori esogeni, in particolare dalla fluttuazione negativa dei tassi di cambio e dall'introduzione dei dazi statunitensi. L'impatto è stato tuttavia in gran parte assorbito grazie ad un miglioramento del mix prodotto e ad un attento controllo dei costi. Inoltre è stato abbandonato (al contrario della Ferrari) il progetto dell'auto elettrica. «È emerso – dice l'ad di Lamborghini, **Stephan Winkelmann** – non solo che il tasso di accettazione delle full electric si sta appiattendendo in tutto il mondo per la nostra tipologia di modelli, ma sta andando vicino allo zero, se non a zero. Perciò il primo modello della prossima era Lamborghini non sarà un veicolo totalmente elettrico bensì un ibrido plug-in». Quindi il costoso esperimento dell'auto elettrica è stato messo in soffitta, con benefici per il bilancio.

A differenza della Ducati i rumors che provengono dalla Germania non parlano di vendita ma di quotazione. Anche in questo caso l'operazione è finalizzata a fare cassa e portare un po' di respiro nei conti della Volkswagen. L'Ad di Lamborghini non si sbilancia ma ha presente quanto fece **Sergio Marchionne** che con la quotazione di Ferrari (nel 2015) fece crescere il valore dell'azienda da 10 agli oltre 60 miliardi di capitalizzazione attuali. Lo stesso potrebbe succedere per la Lamborghini, per la quale si parla di una valutazione iniziale attorno ai 10 miliardi.

Quindi grandi manovre sono in corso e dalla Germania i problemi vengono scaricati anche sull'Italia, coi fornitori di componenti costretti a tirare la cinghia e due marchi trainanti del made in Italy avviati su nuove strade.

(riproduzione riservata)

Carlo Valentini



giovedì, Luglio 16

TRENDING

Cresce ancora il debito pubblico

Cerca...



l'ecodelsud.it

GAZZETTA INDIPENDENTE DI INFORMAZIONE DELLA SICILIA E DELLA CALABRIA

HOME

POLITICA ▾

CRONACA

ATTUALITÀ ▾

SICILIA ▾

CULTURA E SPETTACOLO ▾

EDITORIALI ▾



Produzione automotive in aumento a maggio

0

BY REDAZIONE | 16 LUGLIO 2026

TOP NEWS

ROMA (ITALPRESS) – Segnali positivi per l'industria automotive italiana. Secondo i dati Istat, a maggio 2026 la produzione del settore nel suo complesso cresce del 16,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, mentre nei primi cinque mesi registra un aumento del 16%. A trainare il comparto è soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, che mostra un deciso recupero rispetto allo scorso anno, confermando la ripresa della produzione nazionale. In crescita anche la produzione di componenti e accessori per veicoli, mentre resta più difficile la situazione per il comparto delle carrozzerie, che continua a risentire di un andamento più debole. Secondo i dati preliminari di Anfia, a maggio in Italia sono state prodotte circa 29 mila autovetture, in aumento rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno il totale raggiunge 139.046 vetture. Il comparto automotive contribuisce così al miglioramento della produzione industriale italiana, che a maggio cresce dell'1,1% e nei primi cinque mesi dell'anno registra un incremento più contenuto. Un segnale incoraggiante per un settore strategico dell'economia nazionale, che resta centrale per occupazione, innovazione e competitività della filiera italiana.

gsi

Condividi



POST CORRELATI



ARTICOLI RECENTI



16 LUGLIO 2026

0

Cresce ancora il debito pubblico

16 LUGLIO 2026

0

Euro digitale, al via la fase pilota

16 LUGLIO 2026

0

Produzione automotive in aumento a maggio

16 LUGLIO 2026

0

**Anas, scatta il piano "Estate sicura 2026".
Previsti 440 milioni di spostamenti**

16 LUGLIO 2026

0

Messina. Traghetto della Caronte&Tourist urta il molo alla Rada San Francesco: attimi di paura, passeggeri feriti

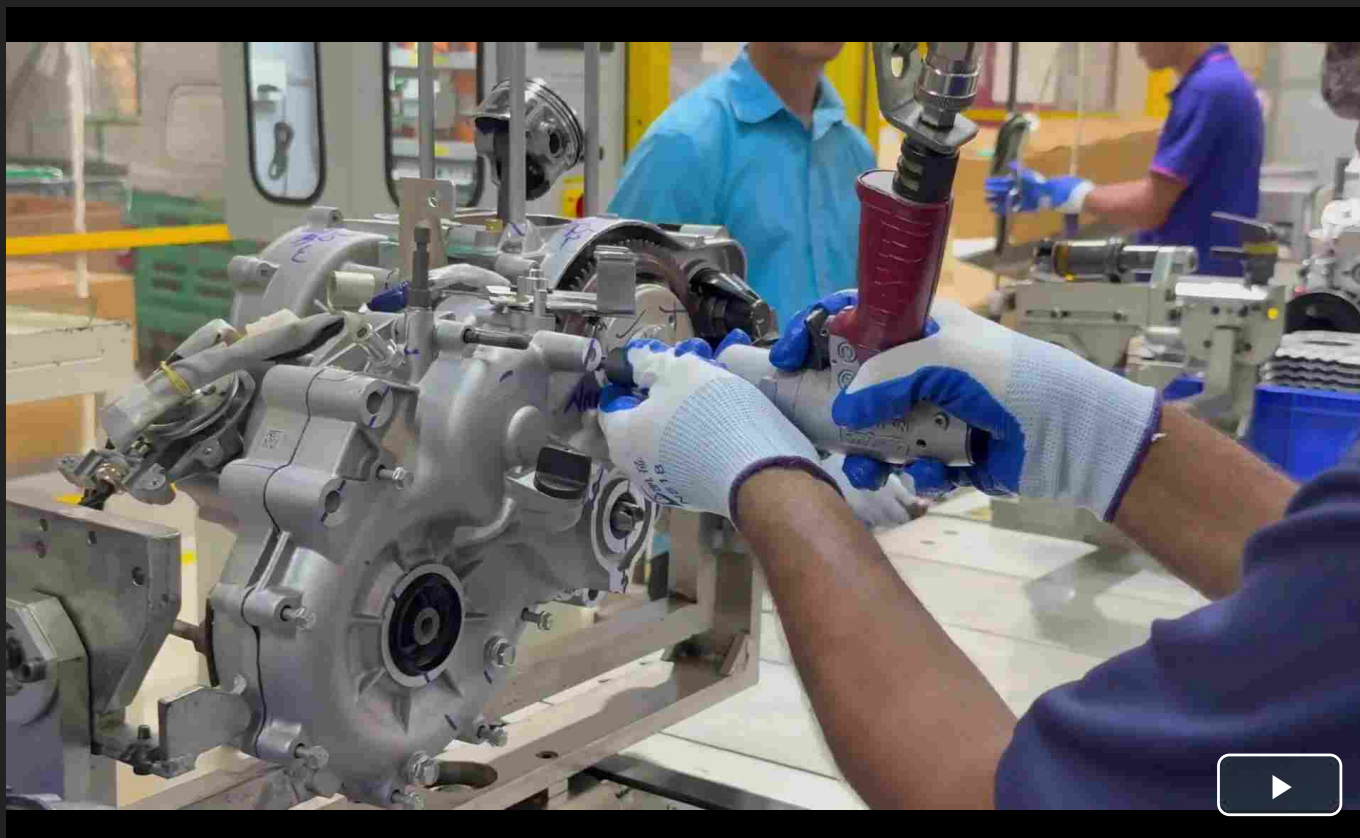
COMMENTI RECENTI

giovedì, Luglio 16, 2026

f @ in &#120100;

>> Italpress
Agenzia di Stampa
ITALPRESS TV
PODCAST
ROMA
OROSCOPONOTIZIARI ▾ SPECIALI ▾ EDIZIONI REGIONALI ▾ BLOG ▾ METEO   XINHUA

Home > Video News > Economia > Produzione automotive in aumento a maggio



Video News Economia Motori Pillole Videonews

Produzione automotive in aumento a maggio

16 Luglio 2026

ROMA (ITALPRESS) - Segnali positivi per l'industria automotive italiana. Secondo i dati Istat, a maggio 2026 la produzione del settore nel suo complesso cresce del 16,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, mentre nei primi cinque mesi registra un aumento del 16%. A trainare il comparto è soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, che mostra un deciso recupero rispetto allo scorso anno, confermando la ripresa della produzione nazionale. In crescita anche la produzione di componenti e accessori per veicoli, mentre resta più difficile la situazione per il comparto delle carrozzerie, che continua a risentire di un andamento più debole. Secondo i dati preliminari di **Anfia**, a maggio in Italia sono state prodotte circa 29 mila autovetture, in aumento rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno il totale raggiunge 139.046 vetture. Il comparto automotive contribuisce così al miglioramento della produzione industriale italiana, che a maggio cresce dell'1,1% e nei primi cinque mesi dell'anno registra un incremento più contenuto. Un segnale incoraggiante per un settore strategico dell'economia nazionale, che resta centrale per occupazione, innovazione e competitività della filiera italiana. gsl

ARTICOLI CORRELATI ALTRO DALL'AUTORE

< >

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

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

AUTO

Mercato auto in Italia, primo semestre 2026: +9,6% e l'elettrico supera il 10% a giugno

di Redazione 16 Luglio, 2026



Il mercato italiano dell'automobile si conferma in salute nella prima metà del 2026. I dati elaborati da **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e commentati dal presidente **Roberto Vavassori** fotografano un settore in crescita, con oltre 80.000 unità in più immatricolate rispetto al corrispondente periodo del 2025. Un segnale positivo arriva anche dal comparto elettrico, con le **vetture BEV che superano il 10% di quota a giugno**. Ma le sfide strutturali restano aperte: dalla rete di ricarica alle politiche industriali, il settore chiede risposte concrete.

FOTO



[TUTTE LE FOTO >](#)

Giugno 2026: crescita a due cifre, +10,6%

A giugno 2026 il mercato auto italiano cresce del **+10,6%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Un risultato solido, favorito anche da un fattore tecnico: il mese ha contato **21 giorni lavorativi contro i 20 di giugno 2025**. Anche depurato da questo effetto calendario, la crescita rimane comunque significativa e conferma un trend positivo che caratterizza l'intero anno in corso.

Il dato di giugno si inserisce in un contesto più ampio di ripresa del settore, con la domanda che torna su livelli pre-crisi in diversi segmenti. Suv, crossover e veicoli elettrificati trainano il mercato, mentre il rinnovo del parco circolante — tra i più vecchi d'Europa — rimane uno dei principali driver strutturali della domanda.

Primo semestre 2026: oltre 80.000 unità in più rispetto al 2025

Il primo semestre 2026 si chiude con una **variazione positiva del +9,6%**, pari a **oltre 80.000 unità in più** rispetto al corrispondente periodo del 2025. Un recupero che porta il mercato a livelli più robusti dopo le difficoltà degli anni scorsi e premia la combinazione di rinnovo dell'offerta da parte delle Case e le misure di incentivazione messe in campo dal Governo.

Il rimbalzo è trasversale alle diverse categorie. Il segmento privato torna protagonista, ma anche il canale **fleet e noleggio** contribuisce positivamente: un segnale che il tessuto imprenditoriale italiano sta ricominciando a investire sul rinnovo delle flotte aziendali, dopo un lungo periodo di attesa e incertezza normativa.

Sul piano geografico, la ripresa coinvolge sia le grandi aree metropolitane che le province minori, con differenze significative legate alla disponibilità di infrastrutture di ricarica e al tessuto economico locale. Il Nord Italia conferma il suo tradizionale ruolo di traino, ma segnali positivi arrivano anche dal Centro e dal Sud, dove la ripresa è più lenta ma in accelerazione.

L'elettrico supera il 10%: un traguardo simbolico

Sul fronte della mobilità elettrica, i dati del primo semestre 2026 offrono spunti incoraggianti. A giugno, la quota di mercato delle **vetture BEV (Battery Electric Vehicle)** ha superato per la prima volta il 10%, una soglia simbolica che segna un punto di svolta nella percezione del mercato. Nel complesso dei sei mesi, la penetrazione del BEV si è attestata all'8,5%, in crescita rispetto al 2025.

Numeri che vanno nella direzione giusta, ma che — come sottolinea lo stesso Vavassori — devono essere consolidati con strumenti di politica industriale adeguati. «Si tratta di un segnale incoraggiante», ha dichiarato il presidente ANFIA, «che auspichiamo possa consolidarsi con una programmazione quinquennale di misure a sostegno dell'installazione delle infrastrutture di ricarica private e condominiali».

La crescita del BEV è alimentata da una combinazione di fattori: l'ampliamento dell'offerta da parte delle Case — con modelli sempre più competitivi per prezzo e autonomia —, il miglioramento delle infrastrutture di ricarica pubblica nelle grandi città, e la crescente consapevolezza ambientale di una parte degli acquirenti. Il nodo da sciogliere resta la **ricarica domestica**, che per milioni di italiani è ancora una chimera.

Il DPCM Automotive: cinque anni per costruire le infrastrutture di ricarica

La chiave di volta per accelerare la transizione verso l'elettrico, secondo ANFIA, passa per il **DPCM Automotive**. Il provvedimento, recentemente adottato, prevede misure specifiche per incentivare l'installazione di colonnine di ricarica nelle **abitazioni private e nei condomini**, colmando uno dei gap principali che ancora oggi limitano la diffusione dei veicoli elettrici in Italia.

La problematica è strutturale: la maggior parte degli italiani non dispone di un garage o di uno spazio privato dove installare una wallbox, e l'accesso alla ricarica nelle aree condominiali è spesso reso difficile da iter burocratici complessi e dall'inerzia dei condomini. Una **programmazione quinquennale** — con stanziamenti certi, procedure semplificate e incentivi accessibili — consentirebbe di affrontare strutturalmente questo ostacolo, trasformando la ricarica domestica da eccezione a norma.

ANFIA chiede che il DPCM venga attuato con continuità e visione di lungo periodo: non bastano incentivi spot, ma serve un piano industriale che dia certezza agli investitori, ai costruttori e ai consumatori. Solo così la quota BEV potrà crescere in modo organico e sostenibile, senza dipendere esclusivamente dagli incentivi all'acquisto.

Neutralità tecnologica: il 90% degli italiani ancora lontano dall'elettrico puro

Guardando al quadro complessivo, **ANFIA** ribadisce la necessità di un **approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale** nella definizione del quadro regolatorio europeo e nazionale. Il dato è eloquente: **oltre il 90% degli automobilisti italiani** continua a orientarsi verso tecnologie di alimentazione diverse dall'elettrico puro — ibridi, benzina, diesel, GPL, metano, idrogeno.

«Riteniamo che la transizione debba essere sostenuta con strumenti volti a favorire l'evoluzione della domanda», ha affermato Vavassori, «tenendo conto, al contempo, delle esigenze dell'intera filiera produttiva». Un invito a non penalizzare le **tecnologie di transizione** — come gli ibridi plug-in e full hybrid — che oggi permettono a milioni di italiani di ridurre concretamente le emissioni pur mantenendo la flessibilità necessaria.

La neutralità tecnologica non è un alibi per rinviare la transizione ecologica, ma una premessa indispensabile per realizzarla in modo inclusivo. L'Italia, con la sua ricchezza di piccoli centri, zone montane e aree rurali scarsamente servite dalla rete di ricarica, ha esigenze molto diverse dalla media europea: politiche calate dall'alto senza tener conto di queste specificità rischiano di essere controproducenti, escludendo ampi segmenti di popolazione dalla mobilità sostenibile.

Prospettive per il secondo semestre 2026

Con un primo semestre chiuso in positivo, le attese per il secondo semestre 2026 sono improntate a un cauto ottimismo. Il mercato dovrà però fare i conti con alcune variabili: l'andamento dei tassi di interesse, che influenzano direttamente il mercato del finanziamento auto, e l'evoluzione del quadro normativo europeo sulle emissioni CO₂, con le nuove soglie fleet che entrano gradualmente in vigore e impongono alle Case di accelerare il mix elettrificato.

ANFIA guarda con attenzione alla salute dell'intera **filiera manifatturiera italiana**, che impiega decine di migliaia di addetti nelle lavorazioni meccaniche, nell'elettronica automotive e nei sistemi di propulsione. La competitività di questa filiera — dagli stampatori ai fornitori di componenti per batterie — dipende in larga misura dalla stabilità delle politiche industriali e dalla capacità di anticipare i trend tecnologici.

Il semestre positivo è quindi un punto di partenza, non un punto di arrivo. I prossimi mesi diranno se la ripresa è strutturale o legata a fattori congiunturali temporanei. Quello che è certo è che il settore auto italiano ha dimostrato, anche nel 2026, una capacità di resilienza che va sostenuta con scelte politiche coerenti e di lungo periodo.

Domande frequenti sul mercato auto in Italia nel 2026

Di quanto è cresciuto il mercato auto in Italia nel primo semestre 2026?

Il mercato auto italiano ha registrato una **crescita del +9,6%** nel primo semestre 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025, con oltre **80.000 unità in più** immatricolate. A giugno 2026 la variazione è stata ancora più marcata, con un **+10,6%** rispetto a giugno 2025.

Qual è la quota di mercato delle auto elettriche BEV in Italia nel 2026?

Nel primo semestre 2026, le **vetture BEV** hanno raggiunto una quota **dell'8,5%** del mercato totale. A giugno 2026, la quota mensile ha superato per la prima volta il **10%**, un traguardo simbolico che segnala una crescita significativa dell'elettrico rispetto agli anni precedenti.

Cos'è il DPCM Automotive e cosa prevede per la ricarica elettrica?

Il **DPCM Automotive** è un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri che prevede, tra le altre misure, una **programmazione quinquennale** per incentivare l'installazione di infrastrutture di ricarica **private e condominiali**. L'obiettivo è colmare uno dei principali gap che frenano l'adozione dei veicoli elettrici in Italia: la difficoltà di ricaricare l'auto a casa propria, soprattutto per chi vive in condominio.

Chi è Roberto Vavassori e cos'è ANFIA?

Roberto Vavassori è il presidente di **ANFIA**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che rappresenta i costruttori di veicoli, i produttori di componenti e l'intera catena del valore del settore automotive in Italia. **ANFIA** pubblica mensilmente i dati sulle immatricolazioni e fornisce analisi e posizioni di policy per il settore.

Perché ANFIA chiede un approccio tecnologicamente neutrale per la transizione?

ANFIA sottolinea che **oltre il 90% degli automobilisti italiani** sceglie ancora tecnologie diverse dal BEV — ibridi, benzina, diesel, gas. La neutralità tecnologica significa riconoscere il valore delle **tecnologie di transizione** (ibrido, plug-in, biofuel) come strumenti legittimi per ridurre le emissioni nell'immediato, senza imporre un percorso unico che escluderebbe una fetta ampia della popolazione e metterebbe a rischio migliaia di posti di lavoro nella filiera italiana.

Quali sono le previsioni per il mercato auto italiano nel secondo semestre 2026?

Le previsioni per il secondo semestre 2026 sono di cauto ottimismo. Il mercato dovrà fare i conti con l'andamento dei **tassi di interesse**, l'effetto delle nuove **normative europee CO₂** e la progressiva evoluzione degli incentivi governativi. **ANFIA** auspica politiche stabili e di lungo periodo per sostenere sia la domanda che la **filiera produttiva italiana**, che conta decine di migliaia di lavoratori.



Rate this post

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

SEGUICI QUI

TAGS

ANFIA

AUTO ELETTRICA

BEV

DPCM AUTOMOTIVE

IMMATRICOLAZIONI

MERCATO AUTO ITALIA

PRIMO SEMESTRE 2026

Economy

16 Luglio 2026



RICERCA

IMPRESE | LAVORO | DIGITAL | MERCATI | SOSTENIBILITÀ | STORIE | PROFESSIONISTI | ALTRE ▼

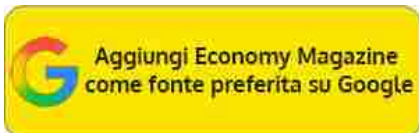
Home > ItaltPress > Produzione automotive in aumento a maggio

Produzione automotive in aumento a maggio

Di Redazione - 16/07/2026

ROMA (ITALPRESS) – Segnali positivi per l'industria automotive italiana. Secondo i dati Istat, a maggio 2026 la produzione del settore nel suo complesso cresce del 16,1% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, mentre nei primi cinque mesi registra un aumento del 16%. A trainare il comparto è soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, che mostra un deciso recupero rispetto allo scorso anno, confermando la ripresa della produzione nazionale. In crescita anche la produzione di componenti e accessori per veicoli, mentre resta più difficile la situazione per il comparto delle carrozzerie, che continua a risentire di un andamento più debole. Secondo i dati preliminari di Anfia, a maggio in Italia sono state prodotte circa 29 mila autovetture, in aumento rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno il totale raggiunge 139.046 vetture. Il comparto automotive contribuisce così al miglioramento della produzione industriale italiana, che a maggio cresce dell'1,1% e nei primi cinque mesi dell'anno registra un incremento più contenuto. Un segnale incoraggiante per un settore strategico dell'economia nazionale, che resta centrale per occupazione, innovazione e competitività della filiera italiana.





gsl



Articolo precedente

Anas, scatta il piano "Estate sicura 2026". Previsti 440 milioni di spostamenti

Articolo successivo

Euro digitale, al via la fase pilota



Redazione



ARTICOLI CORRELATI ALTRO DALL'AUTORE



Cresce ancora il debito pubblico



Euro digitale, al via la fase pilota



Anas, scatta il piano "Estate sicura 2026". Previsti 440 milioni di spostamenti



EcoTODAY

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

CAMPAGNA ANAV SULLE AUTOLINEE A MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

IVECO
BUS

ISUZU



ANAV

AUTOSTAZIONI

BUS&CINEMA

BUSVALORE

EUROPA

ITALIA

MONDO

SICUREZZA

VEICOLI

OTOKAR CRESCE NEL MERCATO ITALIANO DEGLI AUTOBUS

Redazione | 16 Luglio 2026 | Busvalore | Nessun commento

Condividi



Il primo semestre del 2026 si chiude con un risultato particolarmente positivo per Otokar in Italia: **129 autobus immatricolati** tra gennaio e giugno, secondo i dati [ANFIA](#), pari a una crescita del **+437,5%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

A trainare questo risultato sono stati il **Kent**, con 56 unità complessive (incluse le versioni Hybrid ed elettriche), e il **Vectio**, con 50 immatricolazioni.

Un traguardo raggiunto in un semestre particolarmente dinamico per il mercato italiano degli autobus, segnato dal completamento delle consegne finanziate dal PNRR, che conferma il progressivo consolidamento della presenza di Otokar nei segmenti urbano, suburbano e intercity.

Seguici su [Anav.it](#) e [VaiColBus.it](#)Scarica la nostra app per [Android](#) o [Ios](#)

Search the site



DAIMLER TRUCK

Daimler Buses

CAMOS | PRIMATECH[®]
ADVANCED VEHICLE SOLUTIONS

KING LONG

BIG
SOLUTIONS