



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 20 al 26 gennaio 2026

Torino, 30 gennaio 2026

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
14/19	Civilta' del Lavoro	01/12/2025	<i>NEUTRALITA' TECNOLOGICA Chiave per la competitivita'</i>	2
24/27	Civilta' del Lavoro	01/12/2025	<i>AUTOMOTIVE, UN MANIFESTO per una visione strategica</i>	7
6/9	Il Distributore Industriale (Ien Italia)	01/12/2025	<i>HUB MECCATRONICA: un evento ricco di contenuti, competenze e attivita' condivise per lo sviluppo del</i>	10
6	Il Nuovo Abruzzo e Molise	20/01/2026	<i>MAGNACCA LAVORA ALLA RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE</i>	14
10	Il Centro	20/01/2026	<i>Automotive, un piano per la riconversione</i>	15
	Autobusweb.com	20/01/2026	<i>Il Mobility Innovation Tour fa tappa a Brescia: Rinnovo delle flotte, bigliettazione integrata, inte</i>	16
	Giornalelavoce.it	20/01/2026	<i>Rimorchi e semirimorchi, il mercato chiude il 2025 con una crescita a doppia cifra</i>	19
	Lastampa.it	20/01/2026	<i>Il mercato dell'auto ha chiuso il 2025 in negativo: -2,1% di immatricolazioni</i>	22
4/5	Il Nuovo Abruzzo e Molise	21/01/2026	<i>STELLANTIS, "IL MOLISE SEDOTTO E ABBANDONATO"</i>	23
	Trasportale.it	21/01/2026	<i>Ranieri Niccoli nuovo Presidente del Gruppo Costruttori ANFIA</i>	25
	Trasporti-Italia.com	21/01/2026	<i>Il mercato degli autobus chiude il 2025 con una flessione del 15,9%</i>	27
1+17	Primo Piano Molise	22/01/2026	<i>L'affondo di Uliano: Termoli emblema di un declino ormai strutturale</i>	30
20	Cronache Lucane	24/01/2026	<i>Leadership e valori, il Rotary riunisce istituzioni e societa' civile a Potenza</i>	32
1+XX	Il Foglio	24/01/2026	<i>Coldiretti a Berlino (L.Capone)</i>	33
	Ilgazzettino.it	24/01/2026	<i>Roma e' la provincia con piu' auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unita'</i>	34
	Ilmattino.it	24/01/2026	<i>Roma e' la provincia con piu' auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unita'</i>	36
	Ilmessaggero.it	24/01/2026	<i>Roma e' la provincia con piu' auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unita'</i>	38
	Automobili10.it	25/01/2026	<i>Tasse da record, in Italia il giro d'affari delle auto vale 83 miliardi di euro</i>	40
	Lastampa.it	25/01/2026	<i>Accordo India-Ue: tagli ai dazi sull'auto. Von der Leyen: Ora piu' competitivi</i>	45
22	La Stampa	26/01/2026	<i>Accordo India-Ue Tagli ai dazi sull'auto "Ora piu' competitivi" (G.Turi)</i>	46
1+7	La Repubblica - Ed. Torino	26/01/2026	<i>Tasse e accise per 83 miliardi sull'auto un macigno fiscale (M.Sciullo)</i>	48
7	La Repubblica - Ed. Torino	26/01/2026	<i>Il 2025 in lieve aumento 180mila vendite nell'anno piu' della meta' sono Suv</i>	50
30	QN- Giorno/Carlino/Nazione Economia	26/01/2026	<i>La trasparenza retributiva piace ai manager italiani (A.Ropa)</i>	52
	Energiaoltre.it	26/01/2026	<i>Auto, ANFIA: tasse, bolli e accise per 83 miliardi di euro</i>	54
	Giornalelavoce.it	26/01/2026	<i>Stellantis chiude il 2025 da numero due in Europa e rafforza la leadership su ibrido e veicoli come</i>	56



PRIMO PIANO

NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

Chiave per la competitività



La transizione dell'industria automobilistica europea è entrata in una fase decisiva, in cui obiettivi ambientali, competitività industriale e tenuta occupazionale devono trovare un nuovo equilibrio. Il Green Deal, la neutralità tecnologica e il ruolo delle filiere sono al centro di un confronto che coinvolge imprese, territori e istituzioni. In questo Primo Piano ne discutono Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, Guido Guidesi, presidente dell'Alleanza delle 40 Regioni Europee dell'Automotive, e i Cavalieri del Lavoro Ali Reza Arabnia, Marco Bonometti, Umberto Quadrino e Bruno Vianello, che analizzano scenari, tecnologie e possibili soluzioni per il futuro della mobilità europea

PRIMO PIANO

Valorizzare IL MADE IN EUROPE

Intervista a Roberto VAVASSORI
di Paolo Mazzanti

L'industria dell'auto in grave crisi sta combattendo per il rilancio. Le sfide sono molte. La prima è quella di conciliare la decarbonizzazione del Green Deal europeo con la tenuta del mercato, che assorbe poche auto elettriche. Il 16 dicembre la Commissione europea ha presentato alcune proposte che modificano le regole precedenti.

li leggeri con una riduzione dell'obiettivo di CO₂ per il 2030 dal 50% al 40%. Previsti obiettivi di emissioni zero e incentivi per le flotte aziendali. Si punta, infine, ad aumentare la competitività dell'industria europea delle batterie, con prestiti a tasso zero per 1,8 miliardi. Del rilancio dell'industria dell'auto parliamo con Roberto Vavassori, presidente di Anfia, l'associazione italiana delle imprese dell'automotive.



Roberto Vavassori, Presidente Anfia

Si prevede che al 2035 i produttori dovranno rispettare un obiettivo di riduzione di emissioni non più del 100% ma del 90%, mentre il restante 10% dovrà essere compensato con l'uso di acciaio "verde" prodotto nell'Ue e da combustibili rinnovabili di origine non biologica, biocarburanti e biogas. Inoltre, i costruttori potranno beneficiare di super crediti per le piccole auto elettriche a prezzi accessibili prodotte nell'Ue. Si prevede un'ulteriore flessibilità per il segmento dei veicoli commercia-

Presidente Vavassori, quali sono le richieste dell'industria dell'automotive per affrontare la decarbonizzazione e come giudica le proposte della Commissione sulla revisione del Green Deal?

Dalla Commissione sono giunti timidi segnali positivi. Ma la politica europea deve dimostrare più coraggio, perché c'è ancora molta strada da fare. Nel complesso, non possiamo che ritenere il pacchetto poco risolutivo dei problemi di mercato e poco incisivo rispetto alle tanto annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea.

Le nostre richieste minime sono tre. Primo: attuare una vera neutralità tecnologica per consentire la produzione e la vendita di auto con motori endotermici anche dopo il 2035 utilizzando carburanti a basse emissioni come i biofuel. Secondo: valorizzare il Made in Europe nei componenti, per evitare che, come accaduto sinora, gli incentivi per l'acquisto di vetture a basse emissioni vadano a vetture non europee. Terzo: varare un piano decennale di sostituzione di autoveicoli per svecchiare il parco auto europeo. Oggi in Europa circolano 250 milioni di veicoli con età media di 12,5 anni, il che significa che abbiamo auto e camion con più di 20 anni. Se riuscissimo a sostituire tre milioni di veicoli aggiuntivi all'anno per dieci anni, per un totale di 30 milioni di veicoli, ridurremmo l'emissione in atmosfera di 600 milioni di tonnellate di CO₂.

PRIMO PIANO

Quali sono i rischi per l'industria dell'automotive italiana ed europea se le vostre proposte non verranno accolte?

Rischiamo la sopravvivenza stessa del settore automotive che è strategico non solo per le sue dimensioni, ma anche perché nell'automotive si incontrano le diverse filiere industriali, dalla siderurgia all'Intelligenza artificiale, dalla plastica alla robotica.

L'auto è sempre più un concentrato di tecnologie, fino alla sfida della guida autonoma. Senza l'industria automobilistica la stessa indipendenza economica, la stessa autonomia tecnologica dell'Europa verrebbero messe in discussione.

L'innovazione tecnologica sarà in grado di azzerare le emissioni anche con i futuri motori termici?

L'innovazione sta facendo progressi ogni giorno nel settore dei biocarburanti, carburanti non di origine fossile, plug-in hybrid, *range extender*, calcolati col sistema del *life cycle assessment*, che possano essere omologati e venduti dopo il 2035 e che sono già in grado di abbattere le emissioni climalteranti. Un esempio l'abbiamo in casa: abbiamo già realizzato, nel silenzio, senza tanta pubblicità, nel nostro Paese 1.600 punti di ricarica di Hvo, *hydrogenated vegetable oil*, in grado di sostituire il diesel tradizionale nei veicoli commerciali.

L'automobile è sempre più un concentrato di tecnologie. Nell'industria dell'automotive si incontrano le diverse filiere industriali, dalla siderurgia all'Intelligenza artificiale, dalla plastica alla robotica

Ecco, questo è un esempio che abbiamo portato alla Commissione europea per confermarle che vogliamo essere pionieri di sostenibilità.

Che cosa dovrebbe fare di più il governo nazionale per sostenere la transizione ambientale nella mobilità?

Intanto deve continuare a sostenere la revisione del Green Deal in Europa. Poi dovrebbe rilanciare il "tavolo dell'automotive" insieme al "Piano Italia" di Stellantis per tornare a produrre almeno un milione di veicoli all'anno nel nostro Paese. Ci vorrebbe poi un piano pluriennale per i contratti di ricerca e sviluppo.



Foto: youraspect/istock.com

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PRIMO PIANO



Abbiamo già realizzato nel nostro Paese, senza tanta pubblicità, 1.600 punti di ricarica di Hvo, hydrogenated vegetable oil, in grado di sostituire il diesel tradizionale nei veicoli commerciali

Inoltre, occorre semplificare e accelerare il sistema delle autorizzazioni, prendendo ad esempio ciò che si è fatto nella Zes, la Zona economica speciale del Sud, dove si è arrivati a 31 giorni medi per le autorizzazioni, mentre nelle altre Regioni a volte si attendono anni.

Inoltre, sarebbe utile non annunciare con troppo anticipo piani di incentivazione al ricambio di vetture, che hanno l'effetto immediato di bloccare il mercato finché non vengono varati, come accaduto con l'ultimo piano di sussidi per l'acquisto di auto elettriche da 597 milioni. E, infine, bisogna fare ogni sforzo per ridurre il costo del lavoro. Ma qui la politica sembra andare in senso opposto. Pensi che la decisione quasi unanime del Parlamento di istituire festa nazionale il 4 ottobre, commemorazione di San Francesco, avrà un costo per il settore privato di 3,8 miliardi di euro. E ci sono paesi europei in cui si lavora un mese all'anno più che da noi.

Anche il settore automotive soffre per gli alti prezzi dell'energia. Che cosa si potrebbe fare di più?

Anche su questo tema fondamentale dobbiamo accelerare e prendere esempio dai paesi più efficienti, come Spagna e Polonia. Per esempio, è un anno e mezzo che attendiamo una misura come l'Energy release, per ridurre il prezzo dell'energia ai grandi consumatori.

A dicembre avete sollevato il tema del carico fiscale sul settore auto. Che dati sono emersi?

Nel 2024 il carico fiscale complessivo sulla motorizzazione in Italia è stato di 83,04 miliardi, in crescita del 4,5% sul 2023 e pari al 13,4% del gettito fiscale nazionale complessivo. È l'incidenza più alta tra i maggiori paesi europei ed è un ulteriore fattore di difficoltà per il settore. Questi i capitoli principali: il prelievo sui carburanti è stato di 39,73 miliardi; dall'Iva su manutenzione e riparazione, ricambi, accessori e pneumatici sono arrivati 14,05 miliardi; nel complesso, le tasse sull'acquisto di autoveicoli hanno fruttato 9,78 miliardi e dal bollo sono arrivati 7,48 miliardi.

Per il 2025 prevediamo che il carico fiscale sia rimasto stabile a 83 miliardi anche perché, secondo le ultime previsioni, il mercato auto chiuderà il 2025 con una contrazione intorno al 2,5%.

Per invertire questa tendenza al declino anche il fisco deve fare la sua parte. 🗳️

PRIMO
PIANO

AUTOMOTIVE, UN MANIFESTO per una visione strategica



di Ali Reza ARABNIA

Da più di cinque anni, ho l'onore di rappresentare e coordinare i colleghi Cavalieri del Lavoro che operano nel settore automotive a livello nazionale e internazionale.

Dal 2020 ad oggi abbiamo avuto 44 zoom-call con cadenza mensile a cui hanno partecipato costantemente oltre 25 Cavalieri del Lavoro insieme ai rappresentanti di categoria di Anfia, Confindustria e Clepa.

Abbiamo iniziato con l'obiettivo primario di esaminare diverse vie per poter aiutare la filiera

dell'auto nell'affrontare la trasformazione energetica. Fin da subito ci siamo resi conto che, prima di tutto, dovevamo conoscerci meglio a vicenda per valutare le opportunità di integrazione industriale; parallelamente necessitavamo di arricchire il nostro sapere sulle discipline che influenzavano il percorso, come ad esempio, le fonti di energia (rinnovabili, nucleare di ultime generazioni, *e-fuel*, biocarburanti, idrogeno, eccetera); esaminare la situazione geo-politica, la crisi demografica, le macro e micro-infrastrutture, l'analisi di mercato, le tendenze comportamentali riguardo gli acquisto d'auto, le strategie delle case automobilistiche, le nuove tecnologie e le tendenze in corso (elettrico, guida autonoma, batterie alternative, eccetera).



Ali Reza Arabnia

Al termine di ciascuno di questi incontri, la sintesi delle diverse posizioni e opinioni veniva presentata ai rappresentanti di categoria con suggerimenti pratici nell'ottica di esporli e farli valere negli incontri operativi con gli enti competenti italiani e europei.

Tutto questo non in polemica con l'obiettivo strategico della riduzione dell'impatto ambientale della Comunità europea, ma con l'intento di invitare i vari rappresentanti ad avere una visione sistemica a livello economico, sociale e tecnologico.

Abbiamo avuto moltissimi dibattiti e riflessioni su come portare avanti questa battaglia di buon senso.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



L'EUROPA CHE VORREMMO PER IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE: ASPETTATIVE E PROPOSTE PER IL SETTORE

1. Sostegno a una politica industriale europea per l'automotive
Previsione di un "Fondo per la Competitività" e la semplificazione degli IPCEI (Progetti Importanti di Interesse Comune Europeo) per supportare le PMI nella transizione.

2. Promozione della neutralità tecnologica
Adottare un approccio che non favorisca esclusivamente l'elettrico, ma consideri anche altre tecnologie, per evitare la dipendenza da fornitori asiatici e salvaguardare l'occupazione.

3. Piano straordinario di investimenti in infrastrutture e logistica
Avviare un piano nazionale con fondi europei per ammodernare le infrastrutture, semplificare la logistica e ridurre i costi per le imprese. Contribuire al potenziamento delle reti di distribuzione elettrica urbana in media tensione: migliorare la capacità e l'affidabilità delle infrastrutture elettriche nelle città, adeguandole all'aumento della domanda energetica legata alla mobilità elettrica e ai sistemi di ricarica.

4. Fondi per la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie per batterie innovative
In particolare, finanziamenti mirati alla realizzazione di batterie allo stato solido o flusso redox di Vanadio (VRFB - Vanadium Redox Flow Battery), capaci di offrire maggiore sicurezza, efficienza energetica e durata rispetto alle tecnologie attuali. Sostegno economico per la progettazione e l'avvio di grandi impianti di produzione di batterie elettriche su larga scala, con l'obiettivo di rafforzare l'indipendenza tecnologica e produttiva europea. Intanto, investire in filiere europee per materiali critici e per il riciclo delle batterie per veicoli elettrici, riducendo la dipendenza da altri paesi extra-Ue.

5. Contributi per l'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici
Agevolazioni economiche destinate all'ampliamento della rete di punti di ricarica pubblici e privati, per facilitare la diffusione della mobilità elettrica e ridurre l'autonomia limitata dei veicoli.

6. Liberalizzazione dell'ultimo miglio nelle connessioni condominiali
Rimozione delle attuali barriere normative che limitano la concorrenza nella gestione delle infrastrutture di rete negli edifici residenziali, favorendo l'accesso a più operatori per migliorare la qualità del servizio.

7. Sviluppo di centrali elettriche a basso impatto ambientale
Promozione della costruzione di impianti di produzione energetica con emissioni ridotte o nulle, basati su fonti rinnovabili o tecnologie avanzate per la cattura e il riutilizzo della CO₂.

8. Riforma degli incentivi per privilegiare la produzione europea
Favorire veicoli prodotti con componenti europei, considerando anche l'impronta ecologica e la cybersecurity. Incentivare il rinnovo del parco circolante in Italia promuovendo l'acquisto di veicoli conformi agli standard Euro 6, al fine di sostituire l'attuale parco circolante caratterizzato da un'età media superiore ai dodici anni. Tale misura contribuirebbe a ridurre l'impatto ambientale e a stimolare positivamente il mercato del lavoro.

9. Creazione di cluster e poli tecnologici per rafforzare la filiera
Favorire l'aggregazione tra imprese attraverso cluster di ricerca, sviluppo e produzione per aumentare la competitività e l'efficienza dell'intera filiera.

10. Salvaguardia della manifattura europea per la sicurezza nazionale
Proteggere e valorizzare il settore automotive per garantire la salvaguardia della capacità manifatturiera. Consolidare il know-how tecnologico sviluppato a ogni livello, assicurando la flessibilità produttiva necessaria per rispondere non solo alle esigenze di mercato, ma anche a eventuali richieste di natura strategica e bellica. Mantenere alta la competitività industriale e rafforzare la resilienza del Paese in contesti di emergenza. ♻️

PRIMO PIANO



Un manifesto per un automotive europeo competitivo e sostenibile: neutralità tecnologica, politica industriale, investimenti e filiere sono le leve per governare la transizione senza perdere lavoro e know how

Pardis Innovation Centre, il centro R&D di Geico a Civitella Bolzano

Da qui l'origine del Manifesto preparato da noi e presentato dal Cavaliere del Lavoro Bonometti nel Convegno Nazionale tenutosi a Venezia.

Tuttavia, siamo industriali e di conseguenza non siamo abituati a mollare. La battaglia andrà avanti perché sentiamo la responsabilità verso il Paese e l'Europa.

Con la perseveranza e la creatività che distingue gli imprenditori italiani, sono certo che riusciremo a trovare e proporre delle soluzioni sensate che siano realisticamente raggiungibili per arrivare agli obiettivi ambientali cari a tutti noi ma ricordando ai nostri amici politici di Bruxelles che, nell'ambiente, ci sono anche le persone. ☺

Ali Reza Arabnia è stato nominato Cavaliere del Lavoro nel 2014. È chairman e ceo della società Gecofin, holding di Geico, uno dei leader mondiali nella progettazione e fornitura alle case automobilistiche di impianti completi per il trattamento e verniciatura delle scocche auto.

Fortemente orientato all'innovazione tecnologica, ha creato nel 2009 il Pardis Innovation Centre, considerato un polo tecnologico fra i più avanzati al mondo

SPECIALE

HUB MECCATRONICA: un evento ricco di contenuti, competenze e attività condivise per lo sviluppo del filiera

Una giornata di confronto, dati e prospettive all'interno dell'Innovation Alliance Forum

Si è svolto con forte partecipazione Hub Meccatronica, l'appuntamento FEDERTEC dedicato alla filiera italiana della meccatronica, ospitato all'interno di **Innovation Alliance Forum 2025**, il primo evento congiunto che ha visto lavorare insieme AIAS, A.I.MAN. e FEDERTEC in un programma integrato su sicurezza, manutenzione e meccatronica.

La giornata si è aperta con l'intervento del **Presidente FEDERTEC, Mauro Rizzolo**, che ha richiamato l'importanza del network, della collaborazione interassociativa e del valore generato da un dialogo esteso tra imprese, associazioni e professionisti del settore.

Durante la mattinata si è tenuta la Giornata Economica Internazionale



Mauro Rizzolo, *Presidente FEDERTEC*

FEDERTEC. **Marco Ferrara**, *Direttore FEDERTEC*, ha illustrato i dati previsionali 2025 del comparto, evidenziando trend e dinamiche della filiera. **Ciro Rapacciuolo**, *Senior Economist del Centro Studi Confindustria*, ha presentato il quadro macroeconomico delineando rischi e opportunità per il 2026. **Miriam Sala**, *Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA*, ha portato una lettura sul sentiment del settore automotive.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SPECIALE



Marco Ferrara, Direttore FEDERTEC



*Da sinistra: **Ciro Rapacciuolo, Senior Economist del Centro Studi Confindustria, Miriam Sala (ANIFA) e Marco Ferrara (FEDERTEC)***



*Da destra: **Miriam Sala, Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA e [Ciro Rapacciuolo](#) (Centro Studi Confindustria)***

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SPECIALE



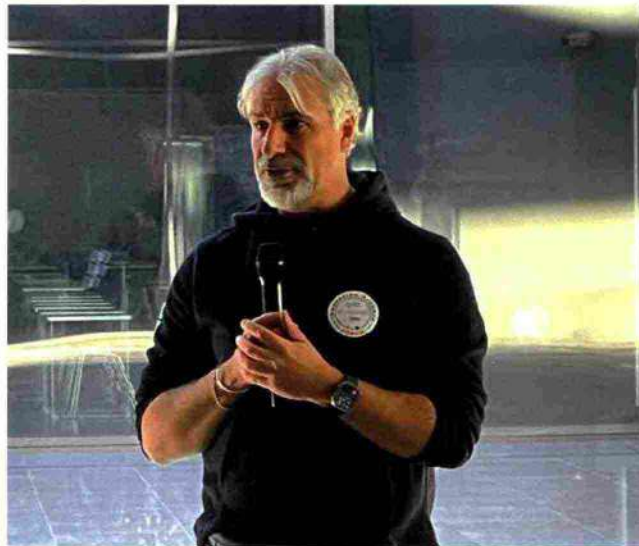
Matt Croson, *President AGMA e MPMA*



Da destra: **Fabio Gallo**, *Carraro Spa e Consigliere FEDERTEC* e **Marco Ferrara** (*FEDERTEC*)

Christian Kienzle, *Vice President Economics CETOP*, ha analizzato lo stato dell'industria del machinery and plant engineering. **Matt Croson**, *President AGMA e MPMA*, insieme a **Fabio Gallo** (*Carraro Spa e Consigliere FEDERTEC*), ha condiviso i risultati del Manufacturing Pulse Study, offrendo una panoramica sull'andamento dell'industria manifatturiera globale.

Nel pomeriggio i lavori sono ripresi con la presentazione di **Cristian Son**, *Responsabile Marketing & Comunicazione FEDERTEC*, che insieme ai *Presidenti Bruno Ferri* (*ASSIOT*), **Luca Stucchi** (*ASSOFLUID*) e



Cristian Son, *Responsabile Marketing & Comunicazione FEDERTEC*



Da sinistra: **Bruno Ferri**, *Presidente ASSIOT* e **Mariangela Tosoni** (*FNDI*)

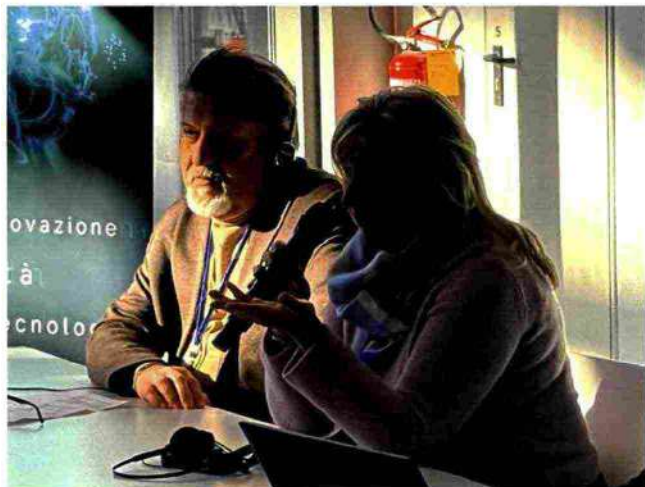


Da destra: **Luca Stucchi**, *Presidente ASSOFLUID*, **Mariangela Tosoni** (*FNDI*) e **Bruno Ferri** (*ASSIOT*)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SPECIALE



Da destra: **Mariangela Tosoni**, Presidente FNDI e **Bruno Ferri** (ASSIOT)



Sergio Sartori, Vicepresidente FEDERTEC



Da sinistra: **Giulio Sprio**, Avvocato e **Sergio Sartori** (FEDERTEC)



Da sinistra: **Bianca Maria Colosimo**, Prof.ssa Politecnico di Milano e **Sergio Sartori** (FEDERTEC)

Mariangela Tosoni (FNDI) ha lanciato i **FEDERTEchnology Days 2026: Gears & Power Transmission Day, Hydraulics & Pneumatics Day e Industrial Distribution Day**, tre appuntamenti che rappresentano una novità significativa nel panorama associativo, pensati per evidenziare tecnologie, competenze e evoluzioni dei tre comparti.

Successivamente è intervenuto il Vicepresidente FEDERTEC, **Sergio Sartori**, presentando il programma FEDERTEC Academy 2026. Tra gli interventi, l'Avvocato **Giulio Sprio** ha illustrato la proposta formativa

nell'ambito Legal, evidenziando il valore dell'approccio giuridico per le imprese e sottolineando come il diritto dia forma alla realtà e rappresenti uno strumento essenziale per tutelare e sviluppare l'attività aziendale.

Particolarmente rilevante è stato l'intervento della Prof.ssa **Bianca Maria Colosimo** del Politecnico di Milano, in rappresentanza del Competence Center MADE. La docente ha presentato i quattro corsi dedicati all'additive manufacturing che verranno introdotti nel 2026. Si tratta di quattro "fotografie" che offriranno agli associati.

FEDERTEC una visione chiara e aggiornata delle principali traiettorie della manifattura additiva: tecnopolimeri, metallo, AI & Green, visione futuro dedicata ai settori e alle tecnologie emergenti. Contenuti che arricchiscono in modo significativo l'offerta formativa della Academy.

La giornata si è conclusa registrando un riscontro molto positivo e una forte partecipazione, confermando il valore dell'iniziativa e il crescente interesse verso attività condivise che mettono al centro contenuti, competenze e sviluppo della filiera. □

L'AVVIO DELL'ITER PER OTTENERE IL PIANO

MAGNACCA LAVORA ALLA RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE



Parte del percorso della Regione Abruzzo per il Piano di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) nel settore dell'Automotive regionale. Nel pomeriggio l'assessore alle Attività produttive, Tiziana Magnacca, ha incontrato i tecnici dell'Anfia, la società incaricata dalla Regione di elaborare un piano tecnico indispensabile per avviare l'iter PRRI presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy. L'Anfia è l'associazione nazionale filiera industria automobilistica, la più significativa associazione di categoria in Italia che rappresenta oltre 500 aziende nazionali e internazionali del comparto. "L'arrivo dei tecnici dell'Anfia in Abruzzo - spiega l'assessore Magnacca - si sostanzia in un tour presso tutte le aziende dell'Automotive abruzzese per capire le reali esigenze e bisogni delle stesse in funzione di una eventuale riconversione o riqualificazione in ragione dei nuovi scenari produttivi. La volontà della Regione è consultare tutti gli attori del settore: dai responsabili delle imprese più importanti ai responsabili delle associazioni di categoria, da Confindustria ai rappresentanti sindacali dei lavoratori. È un lavoro importante - prosegue l'assessore - che contiamo ci darà un quadro concreto ed esaustivo dei bisogni e delle

esigenze che vive il comparto dell'Automotive, vitale e centrale per l'economia regionale". In questo senso, l'assessorato alle Attività produttive ha inviato un questionario a tutte le aziende del settore per avere in quadro completo, attuale e più aderente possibile alle esigenze delle aziende, punto di partenza fondamentale dello studio tecnico da inviare al Ministero. "Ci tengo a precisare - sottolinea l'assessore Magnacca - che lo studio che redigerà l'Anfia non è un semplice esercizio accademico sullo stato del settore Automotive in Abruzzo, ma uno strumento concreto che sarà centrale nel processo di richiesta che la Regione avvierà presso il Ministero per il riconoscimento del PRRI. Il Piano di riconversione e riqualificazione industriale, è bene chiarire, - conclude l'assessore - è un articolato strumento che promuove, anche mediante cofinanziamento regionale, investimenti produttivi a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti. Tutti elementi che richiedono una complessa analisi di contesto per essere riconosciuti in fase governativa".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Automotive, un piano per la riconversione

Vertice in Regione per avviare uno studio sulla riqualificazione industriale. Magnacca: vicini alle imprese

L'AQUILA

Parte il percorso della Regione Abruzzo per il Piano di riconversione e riqualificazione industriale (Prri) nel settore dell'automotive. Ieri, l'assessore alle Attività produttive **Tiziana Magnacca** ha incontrato i tecnici dell'Anfia, la società incaricata dalla Regione di elaborare un piano tecnico indispensabile per avviare l'iter Prri al ministero delle Imprese e del Made in Italy.

L'Anfia è l'associazione nazionale filiera industria automobilistica e rappresenta oltre 500 aziende nazionali e internazionali del comparto. «L'arrivo dei tecnici dell'Anfia in Abruzzo», spiega Magnacca, «si sostanzia in un tour in tutte le aziende dell'automotive abruzzese per capire le reali esigenze e bisogni delle stesse in funzione di una eventuale riconversione o riqualificazione in ragione dei nuovi scenari produttivi. La volontà della Regione è consultare tutti gli attori del settore: dai responsabili delle imprese più importanti a quelli delle associazioni di categoria, da Confindustria ai rappresentanti sindacali dei lavoratori. È un lavoro importante che contiamo di darvi un quadro concreto ed esaustivo dei bisogni e delle esigenze che vive il comparto dell'automotive, vitale e centrale per l'economia regionale».

L'assessorato alle Attività produttive ha inviato un questionario alle aziende del settore per avere un quadro completo, attuale e più aderente possibile alle esigenze delle aziende, punto di partenza fondamentale dello studio tecnico da inviare al ministero. «Lo studio che redigerà l'Anfia», dice Magnacca, «non è un semplice esercizio accademico sullo stato del settore automotive in Abruzzo, ma uno strumento concreto che sarà centrale nel processo di richiesta che la Regione avvierà al ministero per il riconoscimento del Prri. Il Piano di riconversione e riqualificazione industriale, è bene chiarire», conclude l'assessore, «è un articolato strumento che promuove, anche mediante cofinanziamento regionale, investimenti produttivi a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti. Tutti elementi che richiedono una complessa analisi di contesto per essere riconosciuti in fase governativa».

500 aziende nazionali e internazionali del comparto. «L'arrivo dei tecnici dell'Anfia in Abruzzo», spiega Magnacca, «si sostanzia in un tour in tutte le aziende dell'automotive abruzzese per capire le reali esigenze e bisogni delle stesse in funzione di una eventuale riconversione o riqualificazione in ragione dei nuovi scenari produttivi. La volontà della Regione è consultare tutti gli attori del settore: dai responsabili delle imprese più importanti a quelli delle associazioni di categoria, da Confindustria ai rappresentanti sindacali dei lavoratori. È un lavoro importante che contiamo di darvi un quadro concreto ed esaustivo dei bisogni e delle esigenze che vive il comparto dell'automotive, vitale e centrale per l'economia regionale».



Il vertice sull'automotive ieri pomeriggio in Regione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home ► **Il Mobility Innovation Tour fa tappa a Brescia: "Rinnovo delle flotte, bigliettazione integrata, intermodalità: qualità del servizio e trasformazione"**

Il Mobility Innovation Tour fa tappa a Brescia: "Rinnovo delle flotte, bigliettazione integrata, intermodalità: qualità del servizio e trasformazione del trasporto pubblico"

L'appuntamento è fissato tra poco più di un mese: il 25 febbraio, a partire dalle 14:30, presso Via Magnolini 3, Brescia, si terrà una nuova tappa del Mobility Innovation Tour, organizzato in collaborazione con Brescia Mobilità, dal titolo "Rinnovo delle flotte, bigliettazione integrata, intermodalità: qualità del servizio e trasformazione del trasporto pubblico" Il programma dell'evento [...]

20 Gennaio 2026 di Redazione

In primo piano

PODCAST / AUTOBUS Weekly – Ascolta il nuovo episodio!

16 Gennaio 2026 News

Verso il FIAA: il mercato dell'autobus corre veloce anche in Spagna. E l'edizione 2026 fa il pieno di espositori internazionali: +50%!

8 Gennaio 2026 Eventi



L'appuntamento è fissato tra poco più di un mese: il **25 febbraio, a partire dalle 14:30, presso Via Magnolini 3, Brescia**, si terrà una **nuova tappa del Mobility Innovation Tour**, **organizzato in collaborazione con Brescia Mobilità**, dal titolo *"Rinnovo delle flotte, bigliettazione integrata, intermodalità: qualità del servizio e trasformazione del trasporto pubblico"*

Il programma dell'evento è in fase di definizione, ma sta prendendo sempre più forma: tra i protagonisti della giornata di lavori ci saranno **Miriam Sala, Responsabile Area Studi e Statistiche di ANFIA**; **Alessandro Marini, presidente di Brescia Mobilità**; **Marco Medeghini, Direttore Generale di Brescia Mobilità**; **Angelo Costa, Amministratore Delegato di Arriva Italia**; **Gabriela Grea, professore di sustainable mobility management per la Bocconi**. Non mancheranno i player industriali: per il momento **Iveco Bus, Solaris, Scania e Karsan sono stati invitati**.

Il programma del MIT a Brescia

Nel trasporto pubblico, l'integrazione tra modalità diverse rappresenta un fattore strategico per aumentare l'efficienza e la competitività del sistema. La continuità del viaggio dipende dalla qualità dei nodi di interscambio, dove coordinamento degli orari, riduzione dei tempi di attesa e facilità di accesso sono determinanti. Spazi funzionali, informazione integrata e titoli di viaggio interoperabili contribuiscono a ridurre le frizioni tra i mezzi.

In questo contesto, la diffusione della bigliettazione smart – account based, contactless e interoperabile – sta semplificando l'accesso al servizio e offrendo nuovi strumenti di analisi della domanda. Un'intermodalità ben progettata consente di ottimizzare l'offerta, migliorare l'esperienza utente e ridurre l'uso del mezzo privato. Un ruolo centrale è svolto anche dall'integrazione ferro-gomma e dal coordinamento con la mobilità ciclabile, pedonale e i

servizi di sharing, rafforzando i nodi di scambio come veri hub di mobilità.

Parallelamente, il rinnovo delle flotte autobus procede a ritmo sostenuto. Nel 2025 il mercato italiano ha superato quota 4.000 mezzi, spinto in larga parte dal PNRR, il cui effetto propulsivo è però destinato a esaurirsi. L'Italia si colloca ai vertici europei per tasso di rinnovo, con l'elettrico ormai standard nel segmento urbano: oltre 1.200 immatricolazioni nel 2025, pari a circa il 65% del Classe I (e un terzo del totale). Un'evoluzione che contribuisce a offrire un servizio più moderno e sicuro.


Brescia Mobilità ha introdotto a fine 2025, in collaborazione con Arriva Italia, il pagamento contactless integrato su rete urbana ed extraurbana, configurandosi come la prima realtà italiana a consentire l'utilizzo della stessa carta bancaria su metropolitana, autobus urbani e servizi provinciali. Un'evoluzione che va proprio nella direzione di rafforzare intermodalità e semplicità d'uso. I

Il convegno si propone di mettere in relazione questi processi – rinnovo e decarbonizzazione della flotta, intermodalità e bigliettazione digitale e integrata – per comprendere in che modo stiano già incidendo sulla qualità del servizio e sull'esperienza quotidiana degli utenti. Un'occasione di confronto per valutare risultati concreti, criticità ancora aperte e prospettive di sviluppo del tpl, in una fase in cui l'innovazione è chiamata a tradursi in servizi più affidabili, accessibili e attrattivi.


PRESTO ONLINE LA LOCANDINA E LA PAGINA DI REGISTRAZIONE

Articoli correlati


Verso il FIAA: il mercato dell'autobus corre veloce anche in Spagna. E l'edizione 2026 fa il pieno di espositori internazionali: +50%!

8 Gennaio 2026  Eventi


Cosat e Scania fanno squadra verso le Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina 2026

16 Dicembre 2025  Eventi

È iniziato il conto alla rovescia verso NME – Next Mobility Exhibition 2026, a Milano dal 13 al 16 maggio

3 Dicembre 2025  Eventi

Verso il 6° seminario nazionale “Sistema autobus e filobus” di ASSTRA, AIIT e ANAV

26 Novembre 2025  Eventi





LA VOCE

AGGIORNAMENTI
SCARICA L'APP

SCOPRI COSA FARE
EVENTI &
APPUNTAMENTI

RESTA AGGIORNATO
NEWSLETTER

Edicola
Digitale

Shop

Ultime Notizie Cronaca **Attualità** Torino Italia Storia Esteri Calcio Italia Sport Vetrine Necrologie **DAL TERRITORIO**

Rivarolo Urban Center
WWW.RIVAROLOURBANCENTER.IT
SALDI INVERNALI
FINO AL 27 FEBBRAIO 2026

>
[Giornale La Voce](#)
>
[Attualità](#)

Attualità

Rimorchi e semirimorchi, il mercato chiude il 2025 con una crescita a doppia cifra

I dati sulle immatricolazioni del Mit



ELISABETTA ZANNA

Email:

media@giornalelavoce.it

20 GENNAIO 2026 - 19:30



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Rimorchi e semirimorchi, il mercato chiude il 2025 con una crescita a doppia cifra (foto di repertorio)

Il **mercato dei rimorchi e semirimorchi** chiude il **2025** con un bilancio complessivamente positivo, registrando una **crescita a doppia cifra** rispetto all'anno precedente. Secondo i dati elaborati dal **Centro Studi e Statistiche dell'Unrae**, sulla base delle immatricolazioni fornite dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, l'incremento annuo è pari al **14,7%**, con un aumento dei volumi di **quasi 2.000 unità**.

Il trend favorevole si conferma anche nel mese di **dicembre**, che fa segnare un ulteriore risultato positivo. Nel solo ultimo mese dell'anno sono state **immatricolate 1.098 unità**, contro le **883** dello stesso periodo del 2024, con una crescita del **24,4%**. Un dato che consolida un andamento già positivo lungo tutto l'arco dell'anno.

A commentare i numeri è **Michele Mastagni**, coordinatore del **Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti di Unrae**, che sottolinea la necessità di interventi rapidi per rafforzare la dinamica in atto. *«Accogliamo con favore i segnali del mercato. Per consolidare questa tendenza, è fondamentale rendere tempestivamente disponibili le risorse stanziate nel precedente esercizio per il rinnovo del parco veicolare, pari a 6 milioni di euro, e garantire, già nei primi mesi del 2026, un'attuazione efficace delle misure previste dal Fondo straordinario da 590 milioni di euro destinato al trasporto merci»*.

Secondo Mastagni, la **natura pluriennale del Fondo** rappresenta un elemento decisivo per il comparto. *«La natura pluriennale del Fondo rappresenta uno strumento cruciale per offrire alle imprese stabilità e prevedibilità, favorendo una pianificazione strutturata e continuativa degli investimenti»*.

L'Unrae, prosegue il coordinatore, ha già avviato un confronto con il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**. *«A questo riguardo l'Unrae, in coordinamento con le associazioni dell'autotrasporto e della filiera automotive, ha già avviato interlocuzioni approfondite con il Mit, al fine di destinare al comparto dei trainati una quota significativa di risorse fin dal primo anno di applicazione»*.

L'obiettivo indicato è quello di **rafforzare il sistema di incentivazione**, ampliando l'ambito degli interventi. *«L'obiettivo è rafforzare l'efficacia del sistema di incentivazione attraverso l'ampliamento delle categorie ammissibili, il potenziamento dell'intensità contributiva e l'introduzione di criteri premianti legati alla sostituzione dei mezzi più datati e obsoleti, ancora largamente presenti sulle strade italiane, con veicoli di nuova generazione più sicuri, efficienti e sostenibili»*.

Uno sguardo è rivolto anche al **2026**, con particolare attenzione alle modifiche normative in arrivo. *«Infine, per il 2026 auspichiamo che, accanto agli incentivi alla domanda, i Decreti legislativi attuativi della revisione del Codice della Strada consentano la piena applicazione della normativa che estende la lunghezza massima degli autoarticolati da 16,50 a 18,75 metri, permettendo finalmente all'Italia di allinearsi agli standard già adottati con successo in numerosi Paesi europei»*.

Edicola digitale

Leggi l'ultima edizione
Acquista l'edizione



I più letti



La Voce degli animali

Un cucciolo piange al freddo. Tutti sanno, nessuno interviene



Attualità

Non ci sono più volontari: dopo 43 anni di servizio, chiude l'associazione di volontariato di Chivasso



Attualità

Noemi e Nikita dopo "Ballando con le Stelle" ballano la salsa nell'ufficio del sindaco di Chivasso



Genova

Ceiplemonte, bloccata due volte e poi riscossa: 374 mila euro di danno



Ultimi Video



Furto al Louvre: ecco cosa hanno trovato i telecamere di sorveglianza (VIDEO)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



Produzione auto in caduta libera, Anfia lancia l'allarme sui volumi industriali

I dati mostrano una filiera in sofferenza e una ripresa ancora incerta



TORINO. Autocarri e rimorchi, continua crescita mercato Italia



TORINO. Auto: Unrae, +17,3% vendite rimorchi e semirimorchi

Tag

[rimorchi](#), [semirimorchi](#), [mercato veicoli industriali](#), [Unrae](#), [immatricolazioni](#), [trasporto merci](#), [Fondo straordinario](#), [parco veicolare](#), [incentivi](#), [Codice della Strada](#), [autoarticolati](#), [Ministero delle Infrastrutture](#), [settore automotive](#)

Dal Piemonte alle Olimpiadi, la Fiamma passa per quattro zampe: Chico entra nella storia



Ciocolatò 2026: Torino ritrova il gusto del cioccolato

LE TUE NUOVE FINESTRE IN ALLUMINIO
a soli 99 €/mese!

Scopri i dettagli dell'offerta su [fresialuminio.com](#)

Commenti scrivi/Scopri i commenti
Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce

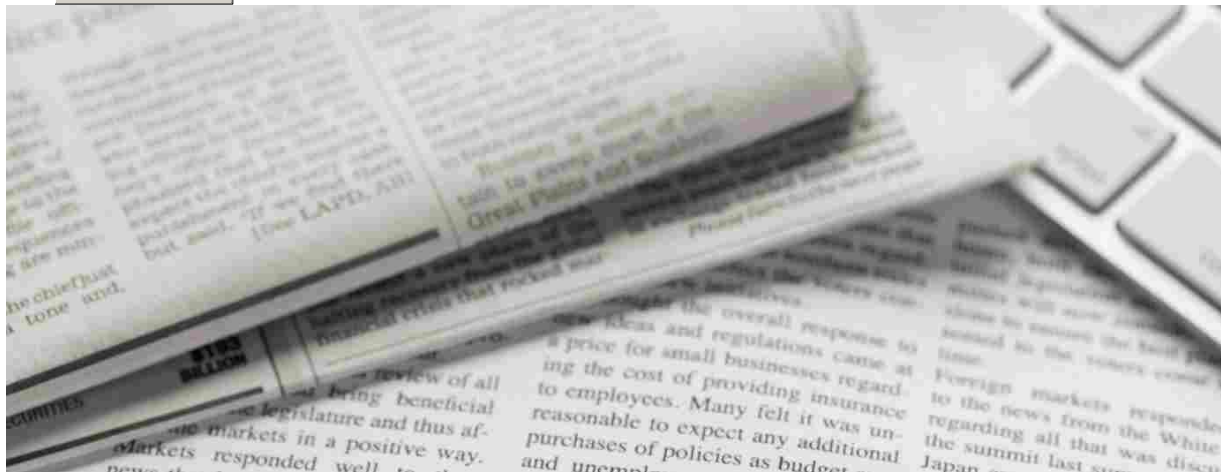


Caratteri rimanenti: 400

Invia

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter
Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!

Email



Dentro la notizia La newsletter del giornale La Voce

Università Pegaso

Il tuo futuro parte da qui
L'Università Digitale più scelta in Italia

[Scopri di più](#)

PIEMONTE 00118/18007
NUMERO VERDE 800 20 2024

[Home](#) [Ultime Notizie](#) [Cronaca](#) [Attualità](#) [Torino](#) [Italia](#) [Esteri](#) [Calcio Italia](#) [Vetrine](#) [Necrologie](#)

[Pubblicità](#)

[Contatti](#) [Cookies Policy](#) [Privacy Policy](#) [Termini e Condizioni](#) [Dichiarazione di accessibilità](#)

[Aggiorna le preferenze sui cookie](#)





Il mercato dell'auto ha chiuso il 2025 in negativo: -2,1% di immatricolazioni

Secondo l'Area Studi e Statistiche di ANFIA, a trainare il mercato sono le auto elettrificate

Andrea Barsanti

20 Gennaio 2026 alle 10:24 | 2 minuti di lettura



Il mercato dell'auto chiude l'anno con un segno meno, nonostante un dicembre in lieve ripresa. Nell'ultimo mese dell'anno sono state immatricolate in Italia **oltre 108 mila autovetture**, con una crescita del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Com'è andato il mercato dell'auto nel 2025

Un risultato che **non basta però a compensare** l'andamento complessivo dell'anno: nel cumulo annuo le immatricolazioni si fermano a 1.524.843 unità, in calo del 2,1% rispetto all'anno precedente.

Secondo i dati elaborati dal dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, il fattore più evidente riguarda la progressiva **contrazione delle alimentazioni tradizionali**.

Le autovetture a benzina registrano a dicembre una **flessione del 50%**, con una quota di mercato che scende al 19,4%. **Ancora più marcato il calo del diesel**, che perde il 27,9% e si attesta su una market share del 9,2%. Nel bilancio annuale, la benzina arretra del 18,2% (quota al 24,4%), mentre il diesel cede il 31,5%, fermandosi al 9,7%.

Le auto elettrificate trainano il mercato

A sostenere il mercato sono invece le alimentazioni alternative, che a dicembre rappresentano il **71,4% delle nuove immatricolazioni**, con volumi in crescita del 24,5% su base annua. Nel cumulo, le alternative raggiungono il 65,9% del mercato, con un incremento del 15,2% e un guadagno di quasi nove punti percentuali rispetto al 2024.

Trainano soprattutto le **vetture elettrificate**, che nel mese coprono il 62,9% del mercato e il 56,7% nell'intero anno. Le ibride mild e full restano la componente principale, con una quota del 42,6% a dicembre e del 44,1% nel cumulo, entrambe in crescita.

L'accelerazione più significativa arriva però dalle **ricaricabili**. Le **immatricolazioni di auto elettriche e ibride plug-in aumentano complessivamente del 130,3%** nel mese, raggiungendo una quota del 20,3%. Le BEV salgono dell'107,9% (11,2% di quota), mentre le PHEV crescono del 165,4% (9,1%). Su base annua, le elettriche avanzano del 44,2% e le plug-in dell'86,6%.

In controtendenza, infine, le auto a gas: **il Gpl rappresenta l'8,5% del mercato di dicembre** ma chiude l'anno in calo, confermando un segmento in progressiva riduzione.

Calano i numeri della produzione italiana

Non solo: secondo le stime di ANFIA per la chiusura d'anno, i volumi della produzione domestica di autoveicoli a fine 2025 risulteranno in **ulteriore diminuzione**, attestandosi intorno alle **450mila unità**, il 23% in meno rispetto al 2024 e circa la metà dei volumi rispetto al 2019.

A novembre è proseguito infatti il calo dell'indice della produzione automotive italiana (-5%). Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in flessione nel mese (-7,6%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di ANFIA, dalla produzione di autovetture, -27,9%, per un totale di circa 18.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve rialzo, a +0,3%, ma risulta in flessione del 5,2% nel cumulo da inizio anno.

LEGGI I COMMENTI



Video In Evidenza



La Spesa, lacrime e rabbia: compagni e amici di Rosa portano fiori sul banco del giovane ucciso

LA DENUNCIA DI MARCO LAVIANO, SEGRETARIO REGIONALE FIM CISL

STELLANTIS, «IL MOLISE SEDOTTO E ABBANDONATO»

LA GIGAFACORY CHE "NON S'HA DA FARE" PESA SUL FUTURO DELLO STABILIMENTO DI TERMOLI DOVE SONO RIMASTI 1.800 DIPENDENTI CON UNA PROSPETTIVA DI CRESCITA AI MINIMI STORICI

Il futuro dello stabilimento Stellantis di Termoli resta appeso a decisioni che tardano ad arrivare. Tra il ricorso al contratto di solidarietà, la fine delle produzioni storiche e l'incertezza sul progetto della Gigafactory, il sito molisano vive una fase di transizione che preoccupa lavoratori e sindacati. A pesare è soprattutto il destino della Gigafactory per le batterie, inizialmente indicata come il fulcro della riconversione industriale. Un progetto oggi sospeso, che alimenta forti timori. La Gigafactory doveva rappresentare la svolta per Termoli, tuttavia "il mondo auto, per quanto riguarda l'Europa e l'Italia, si è fermata. Delle tre Gigafactory, una in Francia, una in Germania e una in Italia, si è costruita solo una parte in Francia", ha affermato ad "Agenzia Nova" Marco Laviano, segretario regionale della Fim-Cisl. La Gigafactory di Termoli è stata presentata dal gruppo Stellantis come "un'occasione" di rilancio industriale, "un primo grande esempio di conversione green", ha ricordato Laviano. La joint venture Acc (Automotive Cells Company), in partecipazione tra Mercedes, Stellantis e Total aveva assicurato investimenti in Italia, la riconversione di Termoli, "dando un segnale forte alla società, all'economia e alla politica e promettendo una ripartenza per la produzione in Italia", ha continuato Laviano, avvertendo poi di essere stati "sedotti e abbandonati" da Stellantis dal momento che la Gigafactory "non s'ha da fare". Dopo un anno e mezzo e due incontri ministeriali sembrava che la ripartenza fosse vicina, ma le condizioni geopolitiche dettate da Stati Uniti e Cina e l'incertezza di Bruxelles sulla transizione hanno gettato Stellantis in un nuovo stallo che, ha sottolineato Laviano, oggi "si è fermata".

"Stellantis sostiene che in questo momento non c'è mercato per l'elettrico, ma credo che sia un alibi", ha aggiunto Laviano, perché no-



LAVIANO DELLA FIM CISL

nostante le difficoltà dettate da un mercato che fatica a decollare, si tratta di un processo di transizione "avviato dal 2015 in poi". A dicembre Bruxelles ha riaffermato l'impegno nel processo di transizione, ma "in tutto ciò continua il silenzio di Stellantis e di Acc. E quindi, la responsabilità sociale è tutta di Stellantis, perché le produzioni di motori dovevano rimanere in Italia. Termoli oggi è stata depauperata dalle poche produzioni rimaste in ottica di transizione green e di riconversione industriale", ha denunciato Laviano. Venuta a meno la "parvenza di tranquillità" data dalla Gigafactory e avendo oggi "produzioni marginali di motori e il 2026 sarà peggiore rispetto al 2025 perché la maggior parte dei motori endotermici Stellantis li produce altrove", ha evidenziato Laviano, il quadro nel nostro Paese continua ad aggravarsi. A livello sindacale "chiediamo sistematicamente di riconfermare o ripotenziare le produzioni italiane, che vadano nella direzione di salvaguardare l'occupazione e i flussi produttivi", ha aggiunto Laviano, ipotizzando che le carrozzerie "in qualche modo si salvano perché anche se non fanno più il 100 per cento delle autovetture ne faranno comunque il 60-70 per cento". A Termoli,

dove il core business sono i motori, "sono rimasti a 1.800 dipendenti. Con una prospettiva di decrescita o di mantenimento ai minimi storici", ha osservato.

Dallo scorso autunno è operativo un contratto di solidarietà che coinvolge l'intera forza lavoro, oltre 1.800 addetti, misura che consente di contenere gli esuberi ma che, secondo le sigle sindacali, non può rappresentare una soluzione strutturale. Laviano è stato chiaro: "Non è più concedibile un accordo di questo livello a Stellantis, anche perché hanno speso milioni di euro per fare le uscite e non hanno investito un centesimo". E la situazione non sembra migliore per quanto riguarda gli stabilimenti Stellantis fuori dall'Italia. L'ultimo stabilimento polacco di Tilki "è sotto tiro e sembrerebbe palesarsi un esubero tra i 400 e i 600 dipendenti". Un'altra regione "messa in ginocchio" è stata la Germania, perché le produzioni di Opel "sono scese in maniera vertiginosa. Chi se la sta cavando sono Francia e Spagna, dove vige una politica industriale forte", ha avvertito. Secondo Laviano, la politica italiana "deve iniziare a prendere una decisione, così come ha fatto la politica europea. Intanto, la Spagna ha aperto un canale alla Cina favorendo investimenti con

sovvenzioni e con gli sgravi sul costo dell'energia, e così anche in Francia, ma non in Italia". Quindi, l'Italia dovrebbe rivedere le politiche energetiche e quelle industriali, "capire se vuole favorire solamente le aziende che producono armi non belliche oppure continuare a credere nel volano dell'Italia che era l'industria dell'auto, perché i soli incentivi per acquistare l'auto non bastano, occorrono incentivi strutturali", ha spiegato Laviano, ribadendo che in Italia "svendiamo ma non investiamo".

Anche per Amedeo Nanni, segretario generale della Fim Cisl Abruzzo Molise, con lo stallo della Gigafactory di Termoli, Stellantis ha di fatto "svuotato" lo stabilimento, "senza dare un'alternativa che poteva saturare i lavoratori". Al momento "non si muove nulla" ha aggiunto. Il 30 gennaio è previsto un incontro con Stellantis al ministero delle Imprese e Made in Italy, "dove ci auguriamo che il nuovo Amministratore delegato, Antonio Filosa, possa dare qualche risposta alle nostre richieste", ha fatto sapere Nanni. Quindi "al governo è stato chiesto, oltre da farsi la garante rispetto all'occupazione in Italia da parte di Stellantis, di procedere con delle azioni che possano andare all'indirizzo di ridurre i costi, principal-

mente l'energia, in questo contesto", ha concluso.

Per il prossimo imminente futuro, il destino di Termoli è legato a Mirafiori per la produzione dei motori. Per garantire continuità industriale e occupazionale allo stabilimento Stellantis di Mirafiori, c'è la prospettiva di produzione di una minicar, "con benefici fiscali su modello della giapponese Keicar". E' quanto ha spiegato ad "Agenzia Nova" il direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda. Una proposta - già lanciata dal segretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano - che non preoccupa particolarmente il settore della componentistica: "Sono modelli alleggeriti dei contenuti di sicurezza non obbligatori ed essenziali. Hanno un costo inferiore rispetto a segmenti C e D e un'incidenza sulla componentistica, ma sarebbe comunque positivo avere anche questo tipo di produzioni. Per aumentare l'indotto sarebbe necessario anche un investimento locale sulla componentistica", ha aggiunto Giorda. Nel 2025 lo stabilimento di Mirafiori risulta l'unico sito italiano in crescita rispetto al 2024 secondo i dati della Fim Cisl nazionale, sono state prodotte 30.202 unità, con un incremento del 16,5 per cento rispetto all'anno precedente. Di queste, solo 14C unità riguardano le Maserati GranTurismo e GranCabrio realizzate prima del trasferimento della produzione a Modena. Nuovi modelli e la speranza che la revisione della normativa europea sulle CO2 porti ad un aumento degli investimenti in Italia sono infatti le prospettive immaginate dai sindacati dell'automotive e dalle aziende della componentistica per il 2026 dopo che il 2025, sempre secondo la Fim Cisl, si è chiuso in rosso con la produzione sotto quota 380 mila e numeri che non si vedevano da 70 anni. L'impressione è che, nonostante il duro colpo subito nel 2025, quest'anno l'industria dell'auto nel nostro Paese possa rialzarsi e addirittura avvicinarsi a

milione di modelli prodotti. "Il 2026 per noi sarà l'anno dell'inversione di tendenza - ha osservato Giorda - pensiamo che il numero di veicoli prodotti potrebbero essere almeno al livello del pre-Covid a quota 800-900 mila unità. Questo dato consentirebbe di creare nuovamente una filiera competitiva". Il "rinascimento" dell'auto è una prospettiva vista con favore anche dai sindacati: "Ci aspettiamo l'arrivo di nuovi modelli e volumi più elevati - ha dichiarato ad "Agenzia Nova" il segretario della Fim, Uliano - penso ad esempio alla 500 ibrida a Mirafiori o alle nuove Jeep Compass e DS8". Una nota positiva è data anche dalla revisione della normativa europea sulla CO2 che potrebbe rappresentare una spinta verso la neutralità ecologica e l'opportunità di creare maggiori linee di produzione: "Stellantis era in attesa di un piano normativo chiaro e ora che le prospettive ci sono attendiamo un rafforzamento del piano industriale", ha sottolineato Uliano, che ha proseguito: "All'Europa chiederemo anche una dotazione specifica di investimenti sul settore con una manifestazione a Bruxelles il prossimo 5 febbraio". La spinta arriva anche verso il governo: "Abbiamo chiesto al ministro delle Imprese e del Made in Italy di creare una società di consulenza - ha evidenziato Giorda - per definire un pia-

no industriale per i prossimi anni che comprenda energia, ricerca, sviluppo e costi del lavoro". Nel frattempo, prosegue per le aziende del settore la spinta alla diversificazione: "Sull'aerospazio, sui sistemi medicali e sulla difesa, ma rimane limitata ad alcune aziende che hanno certe caratteristiche e comunque ha un peso minimo sul fatturato rispetto all'automotive. Intanto perché la concorrenza c'è anche in questi settori e il rapporto di produzione tra questi settori e l'automotive è di uno a mille. Più che la diversificazione, è la resilienza delle nostre aziende che ha fatto la differenza in questo periodo difficile. Nonostante i cali di fatturato in Italia, la cassa integrazione e l'intervento degli imprenditori con il loro stesso capitale ha evitato situazioni limite come quelle viste in Germania", ha rimarcato Giorda. Mentre i sindacati preparano la nuova stagione di mobilitazione: "Il 30 gennaio - ha ricordato Uliano - avremo un tavolo ministeriale con all'ordine del giorno il tema della normativa europea. Ci sarà poi da discutere sulla Gigafactory di Termoli e le produzioni di Alfa Giulia e Stelvio ibride a Cassino. Il 5 febbraio ci sarà poi la manifestazione a Bruxelles e il 14 a Torino per chiedere il rilancio dello stabilimento di Mirafiori".

Servono azioni "urgenti" e "coraggiose" per affrontare la crisi del settore automo-

to nel Vecchio Continente. Dal salone dell'Auto di Bruxelles, il responsabile Europa di Stellantis, Emanuele Cappellano, fa appello all'Ue, invitando la Commissione a mettere in campo "soluzioni a breve termine" perché il 2030 "è ancora lontano". Negli ultimi mesi il gruppo, anche e soprattutto attraverso il ceo Antonio Filosa, ha spinto - e molto - affinché Bruxelles rivedesse le normative sulla decarbonizzazione, chiedendo neutralità tecnologica, flessibilità e, soprattutto, un piano industriale europeo forte e competitivo. Richieste che, sostanzialmente, ha portato avanti insieme all'Accea - l'associazione europea dei costruttori di automobili - e al governo italiano, con il ministro delle Imprese e del Made in Italy in prima fila. La situazione del settore automotive in Europa, infatti, ricorda Cappellano "è piuttosto preoccupante. C'è un conflitto tra la normativa dell'Unione europea, le esigenze dei clienti e anche quelle dei produttori". A dicembre l'Ue ha fatto alcune mosse per cercare di affrontare questo problema, "ma dobbiamo essere molto onesti al riguardo. Finora ciò che è stato annunciato è fallito completamente. Il cliente ha bisogno di una soluzione a breve termine, il problema non è tra 10 anni, è adesso". I dati non sono confortanti. Dal 2019 a oggi, spiega il responsabile europeo di Stellantis, "l'in-

dustria in Europa ha perso 3 milioni di veicoli. E questa è l'unica regione al mondo che non è tornata al livello pre-pandemia. E se si guarda alla fascia di prezzo dei nuovi prodotti in Europa, negli ultimi due anni è praticamente scomparsa qualsiasi offerta al di sotto dei 15.000 euro. E questo è uno dei motivi per cui il mercato si sta riducendo". Per Cappellano "ci troviamo in un momento in cui l'Europa deve decidere se vuole mantenere questa tendenza" che porta "al declino dell'industria locale", oppure "se vuole prendere una decisione seria per affrontare la regolamentazione in modo adeguato alle esigenze dei clienti e dell'industria europea, il che significa che i produttori e i fornitori devono tornare a crescere". Sul piatto ci sono numerose richieste. La prima è quella di introdurre una certa flessibilità nel breve termine, cioè facilitare il raggiungimento dell'obiettivo di conformità alle norme sulle emissioni di CO2, "magari consentendo alcuni meccanismi di credito, ad esempio per le auto di piccole dimensioni, che sono anche uno strumento per decarbonizzare". Il secondo invito all'Ue è quello di introdurre incentivi per "rinnovare la flotta" di auto in Europa, dove ci sono "250 milioni di veicoli che hanno più di 10 anni", ma anche di favorire "l'uso dei biocarburanti". Il nocciolo è sempre lo

stesso: "creare le condizioni che mantengano l'accessibilità economica" delle auto per i clienti e "la competitività" dell'industria, passando anche per la creazione di una catena di approvvigionamento europea per le batterie e per i semiconduttori, con l'obiettivo di raggiungere una "reale sostenibilità" del settore e affrontare la sfida con la Cina. Lato italiano, tutto procede secondo il programma. Il Piano Italia, ribadisce Cappellano, va avanti. "Siamo stati coerenti", assicura: "la 500 ibrida, prodotta a Mirafiori "è stata un buon esempio, così come i lanci nello stabilimento di Melfi". Entro la prima metà dell'anno Filosa presenterà il nuovo piano strategico, e "le cose stanno andando avanti rapidamente", ma serve comunque "un atteggiamento chiaro da parte dell'Unione europea". Il ministro Urso ha convocato il tavolo automotive al Mimit il prossimo 30 gennaio per condividere con le parti il ruolo attivo dell'Italia nel processo di revisione del regolamento europeo sulle emissioni CO2, ma anche per approfondire le misure di politica industriale per i prossimi anni. "Un'ottima opportunità per lavorare sulla competitività", commenta Cappellano, plaudendo al lavoro svolto dall'esecutivo in questi mesi e con cui, assicura, "continueremo a collaborare "per trovare una soluzione".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Mercoledì, 21 Gennaio 2026

Powered by TRASPORTALE

[Redazione](#) [Pubblicità](#) [Newsletter](#)

[f](#) [X](#) [v](#) [in](#) [@](#) [d](#)



TRASPORTARE OGGI IN EUROPA



[ULTIM'ORA](#) [VEICOLI](#) [LOGISTICA](#) [EVENTI](#) [CONSTRUCTION](#) [LEGGI E NORMATIVE](#) [INFRASTRUTTURE](#) [ASSOCIAZIONI](#) [AFTERMARKET](#) [BLOG](#)



Home > Associazioni > Ranieri Niccoli nuovo Presidente del Gruppo Costruttori [ANFIA](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



A. TRAPANI 21/01/2026



Lamborghini, è stato nominato Presidente del Gruppo Costruttori dell'Associazione.

Ranieri Niccoli succede ad Umberto Tossini, a cui **ANFIA** e le aziende associate rivolgono

un sentito ringraziamento per l'impegno e il lavoro svolto a favore della rappresentanza

della filiera produttiva italiana degli autoveicoli in un momento particolarmente delicato e ricco di sfide per i player del settore.

"È per me un onore accettare il ruolo di Presidente del Gruppo Costruttori di **ANFIA**, succedendo a Umberto Tossini - ha dichiarato Ranieri Niccoli lo scorso 14 gennaio. Viviamo una fase di forte complessità per il settore, che rende ancora più necessario un impegno concreto dei Costruttori verso l'innovazione e verso scelte industriali in grado di accompagnare l'evoluzione tecnologica in atto.

L'automotive ha un ruolo strategico per l'Italia e per l'Europa e oggi più che mai è fondamentale ripartire dalla solida cultura industriale del saper fare, profondamente radicata nel nostro Paese e che deve essere sostenuta e valorizzata per dare alle nostre imprese l'opportunità di affrontare al meglio le sfide future"

TAGS **ANFIA**



A. Trapani

<https://www.andreatrapani.com>

Redattore e Responsabile Area Web Trasportare Oggi in Europa



Articolo precedente

Mercato rimorchi e semirimorchi, il 2025 si chiude in crescita

Articolo successivo

Euro NCAP, il modello FH di Volvo Trucks conquista 5 stelle

Articoli correlati



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AD



AUTOBUS

Il mercato degli autobus chiude il 2025 con una flessione del 15,9%

Nel 2025 immatricolati 5.508 bus; dicembre, invece, segna -27,9%. Il trasporto pubblico cala del 27,7%, mentre i mezzi turistici volano con un +62,8% nell'intero anno. Tutti i dati.



SANDRA DALIA

21 GENNAIO 2026



Il bilancio finale del **2025** per il comparto degli **autobus**, secondo le ultime rilevazioni **ANFIA**, evidenzia un mercato in sofferenza che ha chiuso l'anno con un totale di 5.508 nuove immatricolazioni, segnando una **contrazione del 15,9%** rispetto all'anno precedente.



La **frenata** è apparsa ancora più evidente nel solo **mese di dicembre**, quando sono stati **registrati appena 658 veicoli**, un dato che si traduce in un pesante **calo del 27,9%** nel confronto diretto con lo stesso periodo del 2024.

Questo scenario delinea un quadro di forte incertezza per la **mobilità collettiva**, dove il rallentamento del settore pubblico pesa in modo

AD

ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



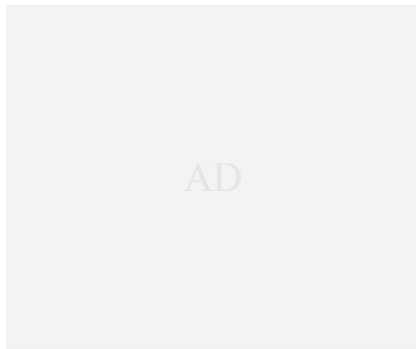
determinante sul risultato complessivo della filiera nazionale. **Approfondiamo** l'andamento dei **diversi segmenti** guardando più nel dettaglio ai **dati dello scorso mese e dell'intero anno**.

Un dicembre in forte affanno per le nuove immatricolazioni

Durante l'ultimo mese del 2025, il settore ha registrato l'immissione su strada di appena **658 nuovi veicoli** con massa superiore alle 3,5 tonnellate.

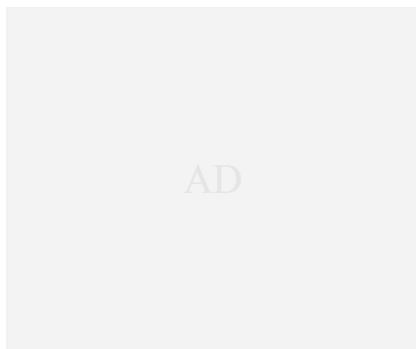
A dicembre, nello specifico, si è assistito a una **divergenza netta** tra le varie destinazioni d'uso: mentre il **trasporto pubblico locale (TPL)** ha subito un pesante **crollo del 39,6%** e gli **scuolabus** sono calati del 18,2%, i mezzi dedicati al turismo e i **minibus** hanno mostrato una **crescita vivace**, rispettivamente del 16,1% e del 48,9%. Tale scenario riflette una fase di instabilità per il trasporto passeggeri istituzionale, in netto contrasto con la resilienza mostrata dai servizi privati e turistici.

L'analisi dell'intero anno: una flessione che preoccupa la filiera



Analizzando l'intero arco del 2025, la sofferenza dei mezzi destinati al **servizio TPL** appare ancora più marcata, con una **diminuzione** delle nuove targhe **pari al 27,7%**.

Anche il comparto dei **minibus** ha accusato il colpo, chiudendo i dodici mesi con una **perdita del 23,4%**, mentre per gli scuolabus la flessione è stata più contenuta, limitandosi a un 3,7%.



In questo contesto di generale difficoltà, l'unico segmento a mostrare una **crescita di rilievo** è stato quello dei **pullman e midibus turistici**, che ha chiuso l'anno con un balzo in avanti del **62,8%** rispetto al 2024.

Geografia delle immatricolazioni e transizione energetica

La distribuzione territoriale dei nuovi libretti di circolazione evidenzia come la **crisi** abbia colpito duramente soprattutto il **Sud e le Isole**, aree che hanno registrato una flessione del 25,3%.



In AUTOBUS

AUTOBUS

Il mercato degli autobus chiude il 2025 con una flessione del 15,9%

AUTOBUS

TPL Roma: il piano Atac verso l'aumento del costo del biglietto a 2 euro

CAMION

ZTL, le associazioni al MIT chiedono regole certe per trasporto merci e autobus

AUTOBUS

Cambia il modo di viaggiare in Italia: le nuove tendenze di mobilità nei dati FlixBus

AUTOBUS

Cali a doppia cifra hanno interessato **anche il Nord-Ovest (-15,6%) e le regioni del Centro (-10,8%)**, mentre il Nord-Est è riuscito a mantenere una sostanziale stabilità con una contrazione minima dello 0,6%.

Sul fronte della **mobilità sostenibile**, si osserva un calo della quota di mercato dei mezzi alimentati a gas, passata dal 22,9% del 2024 al 19,6% attuale, a fronte di una **sostanziale tenuta dei veicoli elettrici e ibridi**, che rappresentano ormai il **31%** del totale immatricolato.

Le prospettive per il futuro e le sfide del 2026

Il rallentamento osservato nella parte finale del 2025 solleva **interrogativi** sulla tenuta del mercato per questo nuovo anno, specialmente a causa dell'**esaurimento** degli effetti propulsivi del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**.

La preoccupazione principale riguarda la possibilità che il 2026 erediti queste criticità strutturali, rendendo ancora **più difficile il rinnovo delle flotte** circolanti.

Potrebbe interessarti anche: TPL Roma: il piano Atac verso l'aumento del costo del biglietto a 2 euro

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

MERCATO AUTOBUS

TPL

BUS

Continua a leggere

AUTOBUS

TPL Roma: il piano Atac verso l'aumento del costo del biglietto a 2 euro

Il piano 2025-2027 punta su nuovi treni e sulla lotta all'evasione. Atac valuta, inoltre, l'addio a Metrebus per titoli autonomi,...

AUTOBUS

Rinnovo CCNL autoferrotranvieri: associazioni TPL convocate il 21 gennaio al MIT

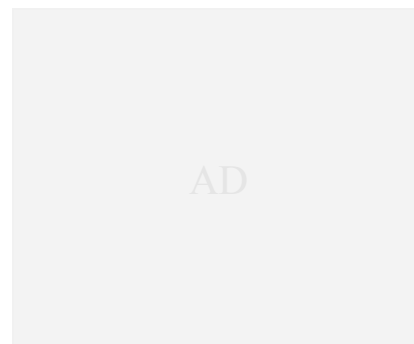
Le imprese sono invitate ad attendere indicazioni post-vertice prima di pagare i 20 euro pattuiti. Tutti i dettagli.

AUTOBUS

TPL: dal MIT 750 milioni di euro alle Regioni per il rinnovo del parco autobus

In arrivo nuovi bus green (elettrici, idrogeno, metano) con GPS, USB e

Rinnovo CCNL autoferrotranvieri: associazioni TPL convocate il 21 gennaio al MIT



AUTOMOTIVE

L'affondo di Uliano:
Termoli emblema
di un declino
ormai strutturale

pagina 17

Per il segretario Fim il caso Termoli emblema della crisi, intanto appello per gli operai dell'indotto

Vertenza Stellantis, Uliano rincara la dose

TERMOLI. Venerdì prossimo, 30 gennaio, il ministro Adolfo Urso riunirà gli attori protagonisti del settore automotive. In questi giorni di attesa, nuovo affondo, molto duro, da parte del segretario generale della Fim-Cisl. Ferdinando Uliano, che cita Termoli come il caso emblematico della crisi industriale e dell'assenza di prospettive. L'allarme lanciato ieri da Ferdinando Uliano sulle pagine nazionali del *Corriere della Sera* non è una formula sindacale di circostanza, ma una presa d'atto netta dello stato dell'industria dell'auto in Italia. «Siamo di fronte a un allarme rosso per il settore automotive», ha dichiarato il segretario generale della Fim-Cisl, mettendo in fila dati, ritardi e responsabilità che chiamano direttamente in causa istituzioni e grandi gruppi industriali. Un allarme che a Termoli non suona come una previsione, ma come la descrizione fedele di una crisi che da mesi viene vissuta sulla pelle dei lavoratori. Uliano mette in fila numeri e omissioni che fotografano una crisi industriale ormai strutturale: 380 mila veicoli prodotti nel 2025 contro il milione evocato dal governo due anni prima, impianti che lavorano al 35% della capacità, modelli annunciati e mai arrivati a Cassino, piani industriali rinviati mentre gli stabilimenti scivolano verso la marginalità. In questo quadro, Termoli è il simbolo più evidente del fallimento della transizione: la Gigafactory promessa nel 2021 è scomparsa dal radar, nessuno sa più nulla del progetto, e la produzione dei cambi – unica attività oggi in carico allo stabilimento – può occupare al massimo 300 persone su un organico di 1.800. Il resto è sospensione, cassa, attesa. Uliano chiede che il piano Stellantis venga aggiornato subito, non «entro la prima metà dell'anno», perché territori come Termoli non hanno più tempo. E chiama in causa il governo, che il 30 gennaio incontrerà i sindacati: non basta parlare di deroghe al Green Deal, serve affrontare la «questione delle questioni», cioè come riportare la produzione a livelli sostenibili e come salvare i piant più esposti.

È da questa consapevolezza che parte l'analisi di Marco Laviano, che sul territorio molisano traduce quelle parole in una fotografia immobile e preoccupante. «Da una settimana all'altra non ci sono spiragli per quanto riguarda la vertenza dello stabilimento di Termoli», spiega, sottolineando come la mancanza di notizie sia ormai diventata essa stessa una notizia negati-

va. L'unico elemento indicato come potenzialmente positivo è il tavolo nazionale convocato per il 30 gennaio al Ministero, con Stellantis, Anfia, l'intero sistema dei costruttori e dell'indotto e le parti sociali. «È chiaro che non ci aspettiamo grossissime novità – chiarisce Laviano – ma resta un'occasione per ribadire che oggi una parte consistente della responsabilità è nelle mani delle istituzioni e del Governo».

Il punto politico, secondo Laviano, è evidente e non più rinviabile. «Il Governo deve salvaguardare la più grande industria manifatturiera del Paese, quella legata all'auto. Non basta il riarmo, perché non è sufficiente a garantire occupazione, produzione e ricchezza economica». Ma accanto alle istituzioni c'è un altro soggetto che non può sottrarsi alle proprie responsabilità. «Anche Stellantis deve fare la sua parte: è una multinazionale che deve decidere se crede davvero e se vuole investire sul nostro territorio». Il ragionamento è netto: «L'Italia deve mettere a disposizione gli strumenti, ma Stellantis deve garantire impegno. Se l'azienda garantisce, il Governo può essere sollecitato; se invece Stellantis continua a fare solo richieste senza dare certezze, il Governo resta in una posizione scomoda».

In questo quadro già fragile, Laviano indica con chiarezza quello che definisce un vero e proprio vuoto politico e industriale: il silenzio di Acc sulla Gigafactory. «C'è un invitato di pietra che continua a non parlare. Acc ha portato a spasso per un anno intero non solo le parti sociali, ma anche le istituzioni, la Regione e lo stesso Ministero». Una situazione che diventa sempre meno comprensibile: «Non capiamo come il Ministero non convochi Acc a un tavolo istituzionale per dire sì o no a questo investimento. Ad oggi non è possibile non sapere nulla sulla Gigafactory italiana».

Sul fronte delle iniziative sindacali, la vertenza resta ferma all'ultima mobilitazione del 29 novembre. «È chiaro che sarebbe stato opportuno accompagnare il tavolo del 30 gennaio con qualcos'altro – ammette Laviano – ma parliamo di un incontro che non riguarda solo Stellantis: c'è tutto il mondo dei costruttori, della logistica, dell'indotto». Resta però la necessità di trovare nuove forme di pressione: «Dobbiamo capire come portare avanti un'azione, regionale o di altra natura, per fare in modo che la voce dei lavoratori venga ascoltata anche durante incontri ministeriali di questa portata».

Se il quadro generale è critico, quello dell'indot-

to è già drammatico. A renderlo evidente è la testimonianza diretta di Antonio Marinelli, Rsu FIM-CISL nello stabilimento K+N, multinazionale che gestisce la logistica per Stellantis e serve le linee del motore GME T4. «Le commesse stanno andando sempre più a scendere», racconta, spiegando come la crisi della casa madre si traduca immediatamente in difficoltà operative e occupazionali. «Siamo in cassa integrazione da prima di Natale e non sappiamo per quanto tempo ancora». Le conseguenze sono pesanti e immediate. «C'è un forte abbassamento dello stipendio – spiega Marinelli – e le persone a casa hanno mutui, spese, figli da mantenere. La situazione diventa ogni giorno più difficile». Per i lavoratori dell'indotto, la percezione di essere ancora più esposti è forte. «Siamo legati a Stellantis sul territorio di Termoli: se loro hanno lavoro, lavoriamo anche noi. Se i loro prodotti sono sempre meno richiesti, noi restiamo fermi».

L'appello finale è diretto e senza mediazioni. «Chiediamo, insieme alla Regione e ai sindacati, di trovare una soluzione tutti insieme per un nuovo lavoro, un nuovo contratto, una prospettiva con Stellantis. Ma bisogna farlo prima che sia troppo tardi». È in questa frase che si chiude il cerchio aperto da Uliano a livello nazionale e declinato da Laviano sul territorio: una vertenza che non è più solo industriale, ma sociale e politica. Continuare a non decidere significa scegliere di lasciare soli i lavoratori. E a Termoli quella scelta è ormai sotto gli occhi di tutti.



Marco Laviano e Antonio Marinelli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Sabato 24 gennaio al Teatro Stabile il seminario del Rotary 2120 su leadership ed etica civile e servizio

Leadership e valori, il Rotary riunisce istituzioni e società civile a Potenza

Sarà il Teatro Francesco Stabile di Potenza a ospitare, sabato 24 gennaio 2026 a partire dalle ore 9.00, il Seminario distrettuale «Leadership & Valori», promosso dal Rotary International Distretto 2120 Puglia e Basilicata in partnership con l'Amministrazione comunale di Potenza, Assessorato alla Cultura. L'iniziativa, fortemente voluta dal Governatore del Distretto 2120 Puglia e Basilicata, Antonio B. Braia, si configura come un momento di alto profilo culturale e civile, dedicato al confronto sui temi della leadership etica, del servizio e della responsabilità. Valori che rappresentano il fondamento dell'azione rotariana e che trovano sintesi nel principio «Servire al di sopra di ogni interesse personale». Il seminario vedrà la partecipazione di autorevoli esponenti del mondo dell'impresa, della ricerca, dell'università, dello sport, della sicurezza e delle istituzioni. Tra i relatori annunciati figurano Cristina Chiuso, già capitano della Nazionale italiana

di nuoto; Pasquale Preziosa, già Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare; Francesco Di Ciommo, Rettore dell'Università Luiss «Guido Carli»; Roberto Vavassori, Presidente di Anfia; Gaetano Scamarcio, Direttore nazionale dell'Istituto di Nanoscienze del CNR; Antonio Uricchio, Presidente dell'Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della ricerca. Nel corso della mattinata è prevista anche una tavola rotonda dal titolo «Leadership e Servizio», che coinvolgerà il presente e il futuro del Rotary Distretto 2120, dando spazio a esperienze e testimonianze legate ai progetti e ai service realizzati dai Club a beneficio delle comunità di Puglia e Basilicata. I lavori saranno aperti dai saluti istituzionali e si concluderanno con l'intervento del Governatore Antonio B. Braia. Il seminario si inserisce nel messaggio internazionale dell'anno rotariano 2025-2026: «Uniti per fare del bene», e nel motto del Distretto 2120, «We Are One».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Coldiretti a Berlino

L'insensato e autolesionistico spirito antitedesco alla base del no al Mercosur degli agricoltori

Roma. "Oggi Italia e Germania sono più vicine che mai", dice Giorgia Meloni. "L'Italia e la Germania sono molto vicine, come non lo sono mai state prima", conferma Friedrich Merz. Il vertice intergovernativo, e l'agenda di riforme indicata dalla premier e dal cancelliere per smantellare la burocrazia in

Europa e rilanciare la competitività delle imprese, dovrebbe sgomberare il campo da infantilismi e allarmismi infondati ma molto diffusi nella coalizione politica e sociale che sostiene il governo. Un esempio è l'accordo commerciale con il Mercosur, fortemente voluto da Merz e sostenuto da Meloni, contro cui si sono schierati la Lega e la

Coldiretti. L'associazione degli agricoltori, per motivare il no al trattato, ha lanciato una campagna antitedesca. "Non ci fidiamo di Von der Leyen e non ci arrendiamo alla vittoria dell'industria chimica tedesca", è lo slogan con cui la Coldiretti aveva annunciato la mobilitazione a Strasburgo per bloccare la firma. (Capone segue nell'inserto XX)

Abbasso la Germania, no al Mercosur! Il masochismo di Coldiretti

(segue dalla prima pagina)

Il presidente Ettore Prandini aveva ribattezzato l'accordo "Marcosur", rievocando il marco, la ex valuta tedesca: "La Germania è tornata a dettare legge in Europa e von der Leyen esegue pedissequamente gli ordini e tutela gli interessi di Berlino. I tedeschi — ha detto il presidente di Coldiretti alla Verità — vogliono dettare le loro regole a tutti". Pochi giorni fa Luigi Scordamaglia, amministratore di Filiera Italia (un'entità della galassia coldirettista), ha scritto su *Libero* che la Commissione Ue sul Mercosur porta avanti una "crociata antidemocratica con il fine ultimo di avvantaggiare la sola economia tedesca, a partire dal settore automotive". Sulla stessa lunghezza d'onda, c'è il leghista Claudio Borghi, economista di riferimento di Salvini: "Se Brasile e Argentina importano auto ed esportano prodotti agricoli c'è evidente vantaggio per la Germania".

Il difetto di questo modo di ragionare sta nel non rendersi conto che gli interessi della Germania sono identici ai nostri. Berlino è il nostro principale partner commerciale (156 miliardi di euro di interscambio nel 2024) e il primo mercato di sbocco del nostro export (70 miliardi nel 2024): non è un caso che il declino triennale della produzione industriale italiana abbia coinciso con la stagnazione economica in Germania e la crisi del modello produttivo tedesco. La manifattura italiana — soprattutto nelle regioni del centro-nord come Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna — è pienamente inte-

grata nella catena del valore tedesca: le nostre imprese sono fornitrici dell'industria della Baviera e del Baden-Württemberg. Se questo è vero in generale, lo è a maggior ragione per quanto riguarda il Mercosur.

I paesi del Sud America hanno un'economia perfettamente complementare con quella europea, in particolare italiana e tedesca: loro esportano soprattutto materie prime, energia e commodities alimentari; noi esportiamo beni intermedi, prodotti industriali e trasformati (anche nell'agroalimentare). E, soprattutto, Brasile e Argentina — i due paesi più grandi del blocco che include Uruguay e Paraguay — importano nei settori in cui Italia e Germania sono specializzati e cooperano. L'Italia, attualmente, esporta 7,7 miliardi di euro nel Mercosur (a fronte di 6 miliardi di import) e l'area rappresenta il settimo più grande partner fuori dall'Unione europea. La Germania invece esporta 15,4 miliardi (6,3 di import), ma il Mercosur ha un peso relativo inferiore: è il suo decimo partner extra-Ue. Ma va sempre considerato, come dicevamo prima, che in molti settori l'industria italiana è fornitrice di quella tedesca e quindi un aumento dell'export della Germania traina anche quello dell'Italia. Un caso chiaro è proprio il settore dell'automotive, citato come esempio paradigmatico da chi descrive l'inutilità dell'accordo. In primo luogo, il *transport equipment* è uno dei settori importanti del made in Italy esportato nel Mercosur che certamente si avvantaggerebbe dell'azzeramento dei dazi

che ora sono del 14-35 per cento. Ma soprattutto, come mostrano i dati dell'Anfia, la Germania è il primo mercato di destinazione della componentistica auto italiana per un valore che nel 2024 è stato di 4,9 miliardi di euro (20 per cento dell'export totale). Ciò vuol dire che nell'export tedesco di auto in Sud America c'è un pezzo di export italiano, e che se le case automobilistiche tedesche venderanno più auto in futuro ci sarà più lavoro per l'industria automobilistica italiana che sta attraversando una crisi profonda. Non è un caso che i principali settori dell'export nel Mercosur siano gli stessi per i due paesi: macchinari (5,3 miliardi Ger e 3,1 Ita), chimica e farmaceutica (4,1 Ger e 1,2 Ita), siderurgia e metalli (1,2 Ger e 0,5 Ita).

C'è solo un settore in cui l'Italia esporta nel Mercosur più della Germania, e più di qualsiasi paese europeo: l'agroalimentare con 489 milioni di export nel 2024 (a fronte di 325 della Germania e 272 della Francia). E' probabilmente il settore che potrebbe crescere di più, non solo per la cultura affine dovuta alla presenza di decine di milioni di italo-discendenti in Argentina e Brasile, ma perché verrebbero progressivamente azzerati dazi che ora sono altissimi: 28 per cento sui formaggi, 35 per cento sugli spiriti e 27 per cento sul vino. Ma, paradossalmente, a opporsi strenuamente contro l'accordo è proprio la Coldiretti: troppo impegnata a contrastare gli interessi della Germania per rendersi conto che sta danneggiando quelli dell'agroalimentare made in Italy.

Luciano Capone



Roma è la provincia con più auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unità sul totale di 65.437 (8,8%)

condividi l'articolo



Secondo l'ultimo report di [Anfia](#), la provincia di Roma si conferma la prima in Italia per immatricolazioni di auto elettriche di privati, con 5.788 unità nell'intero 2025 sul totale di 65.437 unità (8,8% totale). Seguono Milano (5.210 e quota dell'8%) e Brescia (1.980, 3%). A dicembre le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 71,4% del mercato italiano con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+24,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13,2% e hanno una quota di mercato del 65,9% (+8,9% rispetto al 2024). Lo rileva l'ultima analisi dell'[Anfia](#), secondo cui le autovetture elettrificate rappresentano il 62,9% del mercato di dicembre, mentre nel cumulato il 56,7%, con volumi in crescita nel mese (+30,4%) e in aumento nel cumulato (+16,7%).

Tra queste, le ibride mild e full incrementano dell'8,1% nel mese, con una quota di mercato del 42,6%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 7,9%, con una market share del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 130,3% nel mese (quota di mercato: 20,3%) e sono in crescita del 63,1% nel cumulato (con la market share al 12,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'11,2% e aumentano del 107,9% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +165,4%, con il 9,1% di quota del mercato del mese. Nel cumulato annuo, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +44,2% (market share al 6,2%) e +86,6% (6,4%).

Secondo l'ultimo report di [Anfia](#), a dicembre sono state immatricolate oltre 108mila autovetture, in crescita del 2,3% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato annuo, le immatricolazioni sono state 1.524.843, in calo del 2,1% rispetto all'anno precedente. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Cancelliere Merz:
«L'automotive è un pilastro centrale sia in Germania che in Italia»



INDUSTRIA
Renault in Corea per diventare globale, perché essere presenti nel paese asiatico e essere alleati di Geely

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autovetture a benzina chiudono dicembre in calo del 30,0%, con una quota di mercato del 19,4%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,9% su dicembre 2025), con una market share del 9,2%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 18,2% (24,4% di quota), e, allo stesso modo, continua il trend negativo delle auto diesel (-31,5% e 9,7% di quota nel periodo).

condividi l'articolo



sabato 24 gennaio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:50 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Roma è la provincia con più auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unità sul totale di 65.437 (10,0%)



Cancelliere Merz: «L'automotive è un pilastro centrale sia in Germania che in Italia»



Renault in Corea per diventare globale, perché essere presenti nel paese asiatico e essere alleati di Geely

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari SF-26, svelata l'arma del rilancio: primi giri di Hamilton e Leclerc a Fiorano



Wrc, Rallye Monte Carlo sempre nel segno Toyota. Solberg aumenta il vantaggio su Evans, inseguito a soli 6,5" da Ogier



Alpine svela a Barcellona la nuova monoposto. La A526 presentata sulla nave MSC World Europa

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Verona capitale delle due ruote fino al 25 gennaio. Inaugurata la 31ª edizione di Motor Bike Expo con oltre 700 espositori



Motor Bike Expo, Stefani: «Evento straordinario, orgoglio Veneto. Spero attiri sempre più visitatori»



Aprilia e Moto Guzzi protagoniste al Motor Bike Expo 2026 tra novità in gamma e modelli aggiornati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

M Motori

Seguici su

inserisci testo...

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

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



Roma è la provincia con più auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unità sul totale di 65.437 (8,8%)

condividi l'articolo



Secondo l'ultimo report di **Anfia**, la provincia di Roma si conferma la prima in Italia per immatricolazioni di auto elettriche di privati, con 5.788 unità nell'intero 2025 sul totale di 65.437 unità (8,8% totale). Seguono Milano (5.210 e quota dell'8%) e Brescia (1.980, 3%). A dicembre le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 71,4% del mercato italiano con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+24,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13,2% e hanno una quota di mercato del 65,9% (+8,9% rispetto al 2024). Lo rileva l'ultima analisi dell'**Anfia**, secondo cui le autovetture elettrificate rappresentano il 62,9% del mercato di dicembre, mentre nel cumulato il 56,7%, con volumi in crescita nel mese (+30,4%) e in aumento nel cumulato (+16,7%).

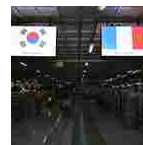
Tra queste, le ibride mild e full incrementano dell'8,1% nel mese, con una quota di mercato del 42,6%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 7,9%, con una market share del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 130,3% nel mese (quota di mercato: 20,3%) e sono in crescita del 63,1% nel cumulato (con la market share al 12,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'11,2% e aumentano del 107,9% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +165,4%, con il 9,1% di quota del mercato del mese. Nel cumulato annuo, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +44,2% (market share al 6,2%) e +86,6% (6,4%).

Secondo l'ultimo report di Anfia, a dicembre sono state immatricolate oltre 108mila autovetture, in crescita del 2,3% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato annuo, le immatricolazioni sono state 1.524.843, in calo del 2,1% rispetto all'anno precedente. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le

ECONOMIA



LA STRATEGIA
Cancelliere Merz:
«L'automotive è un pilastro centrale sia in Germania che in Italia»



INDUSTRIA
Renault in Corea per diventare globale, perché essere presenti nel paese asiatico e essere alleati di Geely

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autovetture a benzina chiudono dicembre in calo del 30,0%, con una quota di mercato del 19,4%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,9% su dicembre 2025), con una market share del 9,2%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 18,2% (24,4% di quota), e, allo stesso modo, continua il trend negativo delle auto diesel (-31,5% e 9,7% di quota nel periodo).

condividi l'articolo



sabato 24 gennaio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:50 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Roma è la provincia con più auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unità sul totale di 65.437 (10,0%)



Cancelliere Merz: «L'automotive è un pilastro centrale sia in Germania che in Italia»



Renault in Corea per diventare globale, perché essere presenti nel paese asiatico e essere alleati di Geely

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari SF-26, svelata l'arma del rilancio: primi giri di Hamilton e Leclerc a Fiorano



Wrc, Rallye Monte Carlo sempre nel segno Toyota. Solberg aumenta il vantaggio su Evans, inseguito a soli 6,5" da Ogier



Alpine svela a Barcellona la nuova monoposto. La A526 presentata sulla nave MSC World Europa

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Verona capitale delle due ruote fino al 25 gennaio. Inaugurata la 31ª edizione di Motor Bike Expo con oltre 700 espositori



Motor Bike Expo, Stefani: «Evento straordinario, orgoglio Veneto. Spero attiri sempre più visitatori»



Aprilia e Moto Guzzi protagoniste al Motor Bike Expo 2026 tra novità in gamma e modelli aggiornati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Roma è la provincia con più auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unità sul totale di 65.437 (8,8%)

condividi l'articolo



Secondo l'ultimo report di **Anfia**, la provincia di Roma si conferma la prima in Italia per immatricolazioni di auto elettriche di privati, con 5.788 unità nell'intero 2025 sul totale di 65.437 unità (8,8% totale). Seguono Milano (5.210 e quota dell'8%) e Brescia (1.980, 3%). A dicembre le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 71,4% del mercato italiano con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2024 (+24,5%). Nel cumulato, le alternative aumentano del 13,2% e hanno una quota di mercato del 65,9% (+8,9% rispetto al 2024). Lo rileva l'ultima analisi dell'**Anfia**, secondo cui le autovetture elettrificate rappresentano il 62,9% del mercato di dicembre, mentre nel cumulato il 56,7%, con volumi in crescita nel mese (+30,4%) e in aumento nel cumulato (+16,7%).

Tra queste, le ibride mild e full incrementano dell'8,1% nel mese, con una quota di mercato del 42,6%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 7,9%, con una market share del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 130,3% nel mese (quota di mercato: 20,3%) e sono in crescita del 63,1% nel cumulato (con la market share al 12,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'11,2% e aumentano del 107,9% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +165,4%, con il 9,1% di quota del mercato del mese. Nel cumulato annuo, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +44,2% (market share al 6,2%) e +86,6% (6,4%).

Secondo l'ultimo report di **Anfia**, a dicembre sono state immatricolate oltre 108mila autovetture, in crescita del 2,3% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel cumulato annuo, le immatricolazioni sono state 1.524.843, in calo del 2,1% rispetto all'anno precedente. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le

ECONOMIA



LA STRATEGIA Cancelliere Merz: «L'automotive è un pilastro centrale sia in Germania che in Italia»



INDUSTRIA Renault in Corea per diventare globale, perché essere presenti nel paese asiatico e essere alleati di Geely

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autovetture a benzina chiudono dicembre in calo del 30,0%, con una quota di mercato del 19,4%. In flessione anche le autovetture diesel (-27,9% su dicembre 2025), con una market share del 9,2%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina sono in calo del 18,2% (24,4% di quota), e, allo stesso modo, continua il trend negativo delle auto diesel (-31,5% e 9,7% di quota nel periodo).

condividi l'articolo



sabato 24 gennaio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:50 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Roma è la provincia con più auto elettriche nuove immatricolate ai privati nel 2025: 5.788 unità sul totale di 65.437 (10,0%)



Cancelliere Merz: «L'automotive è un pilastro centrale sia in Germania che in Italia»



Renault in Corea per diventare globale, perché essere presenti nel paese asiatico e essere alleati di Geely

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari SF-26, svelata l'arma del rilancio: primi giri di Hamilton e Leclerc a Fiorano



Wrc, Rallye Monte Carlo sempre nel segno Toyota. Solberg aumenta il vantaggio su Evans, inseguito a soli 6,5" da Ogier



Alpine svela a Barcellona la nuova monoposto. La A526 presentata sulla nave MSC World Europa

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Verona capitale delle due ruote fino al 25 gennaio. Inaugurata la 31ª edizione di Motor Bike Expo con oltre 700 espositori



Motor Bike Expo, Stefani: «Evento straordinario, orgoglio Veneto. Spero attiri sempre più visitatori»



Aprilia e Moto Guzzi protagoniste al Motor Bike Expo 2026 tra novità in gamma e modelli aggiornati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

News



Home » News » Tasse da record, in Italia il giro d'affari delle auto vale 83 miliardi di euro

TASSE DA RECORD, IN ITALIA IL GIRO D'AFFARI DELLE AUTO VALE 83 MILIARDI DI EURO

Matteo Vana

Giornalista Professionista



23/01/2026

Tempo di lettura: 3 minuti

Nell'ultimo anno preso in esame, il 2024, il settore automobilistico ha prodotto il 4,5% in più rispetto al precedente: ecco tutti i numeri.



Photo by NoName_13 – Pixabay

Le auto, in Italia, sono un affare per molti. Lo sanno bene Stato, Regioni, Province e Comuni che solo nel 2024, ultimo anno preso in esame, hanno **incassato, grazie alla motorizzazione nel suo complesso, 83,04 miliardi di euro**. Una cifra che rappresenta un incremento del 4,5% in più rispetto al 2023. Ma c'è di più perché secondo **Anfia**, l'associazione tra le industrie della filiera automobilistica, ora le **entrate tributarie dell'auto valgono il 13,4% di tasse e imposte in Italia**, leggermente in calo rispetto all'incidenza registrata nel 2023 (13,6%) per effetto di un trend di crescita delle entrate tributarie nazionali, il + 5,6% superiore a quello del gettito fiscale derivante dalla motorizzazione. Cresciute, quindi, anche le imposte dirette (+8,3%) che quelle indirette (+2,3%), basate sui consumi.

A rendere note le cifre da record è proprio **Anfia** che va oltre rivelando come, in Italia, **l'incidenza sul Pil del gettito fiscale derivante dal comparto auto è la più alta tra i quattro maggiori Paesi dell'Unione europea**

– vale a dire Francia, Germania, Spagna e Italia appunto – con il 3,7% contro una media di circa il 2,9%.

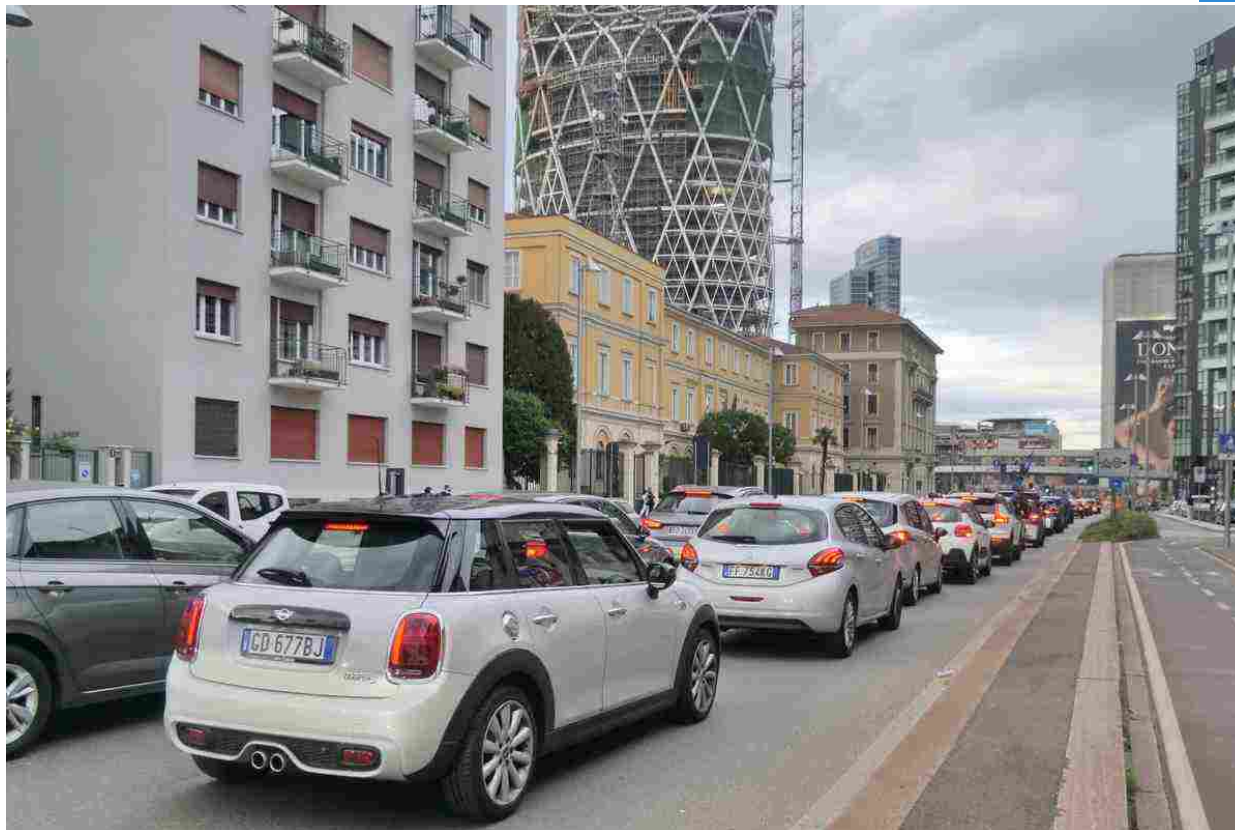
I numeri da record delle auto in Italia

Una fotografia, quella scattata **dall'Anfia**, che certifica il giro d'affari mosso dal compartimento automobilistico in Italia. L'analisi, inoltre, testimonia come **a pesare maggiormente sul totale delle entrate tributarie derivanti dal settore, di cui rappresenta il 79,2%, superando i 65 miliardi, sia l'utilizzo delle vetture** stesse. Secondo l'analisi a realizzare una cifra così elevata sono le voci di prelievo fiscale come quelle relative ai **carburanti, che pesano per 39,73 miliardi**, e all'Iva su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici, che si attesta sui 14,05 miliardi, in aumento del 15,5% rispetto al 2023.

LEGGI ANCHE

[Bollo auto e multe, ogni anno evasioni oltre 4,4 miliardi di euro](#)

Subito dietro si posiziona il **gettito fiscale che deriva dall'acquisto dei veicoli** – vale a dire versamento Iva, diritti Mctc e Ipt – con l'11,8% del totale, **pari a 9,78 miliardi**, in aumento del 5,5% rispetto al 2023 per l'effetto combinato del lieve calo (-0,5%) delle immatricolazioni di auto nuove e dell'aumento (+8,2%) dei passaggi di proprietà reali delle auto usate nel 2024. Importante anche il **gettito prodotto dal possesso**, che vale il 9% del totale, ovvero **7,48 miliardi di euro**, pari al totale dei versamenti del bollo auto.



Traffico in Italia – Foto Shutterstock | di Luca Ponti

Proprio quest'ultima voce ha fatto registrare, nel 2024, una crescita del 3% rispetto all'anno precedente per effetto di diversi fattori. Come l'aumento del valore medio delle vetture e della potenza fiscale, la revisione di esenzioni e agevolazioni – con alcune Regioni a ridurre la spesa per le auto storiche o le ibride aumentando così il numero di contribuenti tenuti al pagamento – e il miglioramento della lotta all'evasione. Contribuisce al risultato anche l'aumento del parco circolante, cresciuto già nel 2023 e che ha superato i 47 milioni di autoveicoli, con 41,3 milioni di vetture.

E le **stime per il 2025 sembrano proseguire su questo trend con il carico fiscale che si annuncia pressoché stabile a 83 miliardi di euro** con l'incidenza del gettito fiscale derivante dal comparto sul Pil italiano che è destinata a rimanere la più alta tra i maggiori Paesi europei.



NEWS

DALLA FORMULA E ALLA STRADA, ECCO DS TAYLOR MADE N°4 CONCEPT



NEWS

AUTO ELETTRICHE, LA RICARICA WIRELESS NON È PIÙ SOLO UN ESPERIMENTO



NEWS

Accordo India-Ue: tagli ai dazi sull'auto. Von der Leyen: Ora piu' competitivi

Riduzione dal 110 al 40% nel quadro dell'accordo sul libero scambio con tariffe giù anche per vino e olio. I dubbi delle associazioni di categoria dell'automotive: Attenzione ai dettagli Sforbiciata ai dazi sull'import di auto dall'Ue. Nuova Delhi apre spiragli che sanno di boccata d'ossigeno per il mercato dell'automotive del Vecchio Continente. L'intenzione dell'India è di ridurre le tariffe d'ingresso dal 110 al 40%. Ma l'intesa messa in piedi dal governo di Narendra Modi appare più articolata del previsto. L'obiettivo iniziale è di abbattere subito la tassa aggiuntiva su circa 200



mila auto europee con un prezzo sopra i 15 mila euro. Solo in un secondo momento è prevista una riduzione di un ulteriore 10%, in modo da garantire un accesso più agile delle case automobilistiche Ue nel mercato indiano. Von der Leyen vola in India Lo sguardo, però, va allargato. Perché questa intesa scioglie uno dei nodi dell'accordo per la libera circolazione delle merci che Ue e India sono ormai a un passo da raggiungere. Dopo venti anni di trattative, la firma è attesa domani, martedì 27 gennaio. Ma il tavolo è già imbastito: da oggi la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e il presidente del Consiglio Ue, António Costa, sono in visita nel subcontinente per celebrare l'anniversario della Repubblica indiana. Per la stessa India - che vede nell'Unione il primo partner commerciale con scambi da 120 miliardi di euro - si tratta del più ampio trattato commerciale mai sottoscritto. Tant'è che il ministro per l'Industria e il Commercio, Piyush Goyal, l'ha ribattezzato «la madre di tutti gli accordi» Von der Leyen è chiara: «In un momento di grandi sfide, il vertice Ue-India rappresenta una svolta decisiva e il punto di partenza per relazioni più vitali e significative. L'Ue otterrà il massimo livello di accesso mai concesso a un partner commerciale nel mercato indiano, tradizionalmente protetto». I dubbi di Acea e Anfia Macchinari, elettrodomestici, mezzi di trasporto e prodotti chimici sono le voci principali dell'export Ue in India. Con. Secondo la presidente della Commissione l'accordo lo «raddoppierà» e «gli investimenti dell'Ue sosterranno la rapida crescita dell'India e ne trarranno vantaggio». Fronte automotive, l'auspicio di una chiusura dei negoziati arriva anche dalle associazioni di categoria. Come Acea che, però, evidenzia il rischio di definire «un'intesa limitata da quote, regole di segmentazione del mercato, dazi residui, sistemi di licenze e vari altri meccanismi che renderebbero difficile l'accesso a benefici». Rincarà Jonathan O'Riordan, direttore del commercio internazionale di Acea: «Accogliamo con favore il senso di urgenza e l'impegno per gli intensi negoziati, ma temiamo che nella fretta di concluderli alcuni dettagli fondamentali possano essere trascurati» A detta di, «la riduzione dei dazi è un segnale positivo. Può portare vantaggi all'export di auto europee e indirettamente alla componentistica italiana che lavora con i brand tedeschi già posizionati in India». Ma anche qua emergono i dubbi. «L'India non ha mai aderito all'accordo Unecce dell'Onu del 1958 sulle regole comuni per l'omologazione dei veicoli a livello globale. In India i costruttori stranieri hanno difficoltà ad accedere ai dati contenuti nelle vetture. È una barriera non doganale, di fatto, che ricade sulla competitività e sui costi dei nostri costruttori». Dazi invariati su zucchero e carne Al momento, le case automobilistiche europee detengono una quota di mercato poco sotto il 4%. A dominare la scena sono la giapponese Suzuki e i marchi locali Mahindra e Tata - quest'ultima chiuderà l'acquisizione di Iveco entro il primo semestre del 2026. E l'industria dell'auto di Nuova Delhi prevede un balzo fino a 6 milioni di veicoli prodotti entro il 2030, a fronte delle attuali 4,4 milioni di unità fabbricate all'anno Oltre all'auto, comunque, nell'accordo tra Ue e India sono attesi dazi abbassati su vino (oggi al 150%), olio d'oliva, superalcolici e prodotti agricoli. Dovrebbero restare invariati, invece, quelli su settori sensibili come carne bovina, pollame e zucchero. Nulla da fare, probabilmente, su quelli riguardo il settore caseario



Accordo India-Ue Tagli ai dazi sull'auto “Ora più competitivi”

Riduzione dal 110 al 40% nel quadro dell'accordo sul libero scambio
I dubbi delle associazioni di categoria: “Attenzione ai dettagli”

GIOVANNITURI

Sforbiciata ai dazi sull'import di auto dall'Ue. Nuova Delhi apre spiragli che sanno di boccata d'ossigeno per il mercato dell'automotive del Vecchio Continente. L'intenzione dell'India è di ridurre le tariffe d'ingresso dal 110 al 40%. Ma l'intesa messa in piedi dal governo di Narendra Modi appare più articolata del previsto. L'obiettivo iniziale è di abbattere subito la tassa aggiuntiva su circa 200 mila auto europee con un prezzo sopra i 15 mila euro. Solo in un secondo momento è prevista una riduzione di un ulteriore 10%, in modo da garantire un accesso più agile delle case automobilistiche Ue nel mercato indiano.

Lo sguardo, però, va allargato. Perché questa intesa sciolge uno dei nodi dell'accordo per la libera circolazione delle merci che Ue e India sono ormai a un passo da raggiungere. Dopo venti anni di trattati-

ve, la firma è attesa domani. Ma il tavolo è già imbastito: da oggi la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e il presidente del

Consiglio Ue, António Costa, sono in visita nel subcontinente per celebrare l'anniversario della Repubblica indiana. Per la stessa India - che vede nell'Unione il primo partner commerciale con scambi da 120 miliardi di euro - si tratta del più ampio trattato commerciale mai sottoscritto. Tant'è che il ministro per l'Industria e il Commercio, Piyush Goyal, l'ha ribattezzato «la madre di tutti gli accordi». Von der Leyen è chiara: «In un momento di grandi sfide, il vertice Ue-India rappresenta una svolta decisiva e il punto di partenza per relazioni più vitali e significative. L'Ue otterrà il massimo livello di accesso mai concesso a un partner commerciale nel mercato indiano, tradizionalmente protetto».

Macchinari, elettrodomestici, mezzi di trasporto e prodotti chimici sono le voci principali dell'export Ue in India. Con un valore di quasi 49 miliardi di euro. Secondo la presidente della Commissione l'accordo lo «raddoppierà» e «gli investimenti dell'Ue sosterranno la rapida crescita dell'India e ne trarranno vantaggio». Fronte automotive, l'auspicio di una

chiusura dei negoziati arriva anche dalle associazioni di categoria. Come Acea che, però, evidenzia il rischio di definire «un'intesa limitata da quote, regole di segmentazione del mercato, dazi residui, sistemi di licenze e vari altri meccanismi che renderebbero difficile l'accesso a benefici». Rincarà Jonathan O'Riordan, direttore del commercio internazionale di Acea: «Accogliamo con favore il senso di urgenza e l'impegno per gli intensi negoziati, ma temiamo che nella fretta di concluderli alcuni dettagli fondamentali possano essere trascurati». A detta di Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia, «la riduzione dei dazi è un segnale positivo. Può portare vantaggi all'export di auto europee e indirettamente alla componentistica italiana che lavora con i brand tedeschi già posizionati in India». Ma anche qua emergono i dubbi. «L'India non ha mai aderito all'accordo Ue-India dell'Onu del 1958 sulle regole comuni per l'omologazione dei veicoli a livello globale. In India i costruttori stranieri hanno difficoltà ad accedere ai dati contenuti nelle vetture. È una barriera

non doganale, di fatto, che ricade sulla competitività e sui costi dei nostri costruttori».

Al momento, le case automobilistiche europee detengono una quota di mercato poco sotto il 4%. A dominare la scena sono la giapponese Suzuki e i marchi locali Mahindra e Tata - quest'ultima chiuderà l'acquisizione di Iveco entro il primo semestre del 2026 -. E l'industria dell'auto di Nuova Delhi prevede un balzo fino a 6 milioni di veicoli prodotti entro il 2030, a fronte delle attuali 4,4 milioni di unità fabbricate all'anno. Oltre all'auto, comunque, nell'accordo tra Ue e India sono attesi dazi abbassati su vino (oggi al 150%), olio d'oliva, superalcolici e prodotti agricoli. Dovrebbero restare invariati, invece, quelli su settori sensibili come carne bovina, pollame e zucchero. Nulla da fare, probabilmente, su quelli riguardo il settore caseario. —

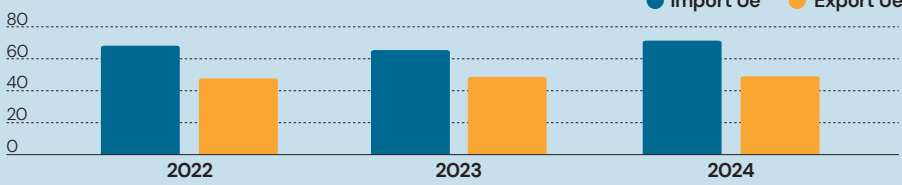
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I marchi europei
per ora detengono
una quota di mercato
poco sotto il 4%

LA FOTOGRAFIA

IL COMMERCIO TRA INDIA E UE

In miliardi di euro



120 MILIARDI DI EURO
Il valore degli scambi commerciali nel 2024, pari all' **11,5%** del commercio totale indiano

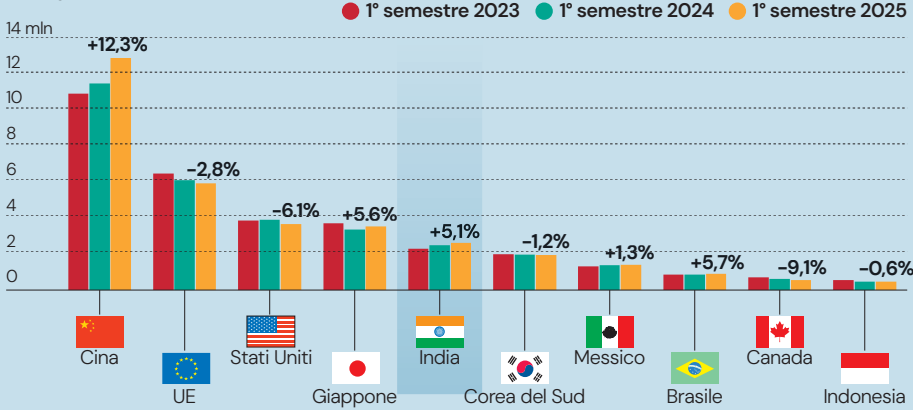


+90%
L'aumento di scambi commerciali tra Ue e India nell'ultimo decennio

Fonte: Commissione Ue

I MAGGIORI PRODUTTORI DI AUTO NEL MONDO

In milioni



Fonte: Elaborazione Acea su dati S&P Global Mobility



Ursula von der Leyen
Presidente della Commissione Ue

Come Ue otterremo un vantaggio competitivo significativo in settori industriali e agricoli chiave



Nuovi sbocchi

Per il settore automotive dell'Ue si apre un mercato in crescita come quello indiano. A oggi copre una quota poco sotto il 4% nel Paese.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Tasse e accise per 83 miliardi sull'auto un macigno fiscale

Non solo le ruote sgonfie e la strada in salita. Le difficoltà che sta attraversando il settore dell'auto (così come la sua filiera) sono legate anche a un bagagliaio decisamente appesantito dalla fiscalità: tasse, accise, balzelli.

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

→ a pagina 7

Tasse, bolli e accise per 83 miliardi sull'auto pesa un macigno fiscale

L'incidenza sul Pil del gettito del comparto è la più alta tra i maggiori Paesi europei: 3,7%
Costi in crescita: in Piemonte la somma dei contributi vale 6,22 miliardi di euro all'anno

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

Non solo le ruote sgonfie e la strada in salita. Le difficoltà che sta attraversando il settore dell'auto (così come la sua filiera) sono legate anche a un bagagliaio decisamente appesantito da elementi esterni. A cominciare dall'effetto della fiscalità: tasse, accise, balzelli vari che incidono quando si fa un pieno alla stazione di rifornimento, quando si va dal meccanico per sostituire un pezzo e così via.

Una metafora (ma nemmeno tanto) di ciò che sta attraversando il comparto: allarme che viene rilanciato da **Anfia**, l'associazione con sede a Torino che rappresenta l'intera componentistica automotive. Secondo gli studi, nel 2024 il carico fiscale complessivo gravante sulla motorizzazione italiana si è attestato poco sopra quota 83 miliardi di euro, in aumento rispetto al 2023 di 4,5 punti percentuali. Un effetto che - su scala complessiva - rappresenta il 13,4% del totale dei tributi nazionali. «Si stabilisce un nuovo record», commenta Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**. Un record che, solo su livello regionale, ammonta a circa 6,22 miliardi di euro tenendo in considerazione le dimensioni dell'attuale parco circolante.

E analizzando passo dopo passo dove la fiscalità va a incidere, si scopre che dei tre momenti del ciclo di

vita contributivo dell'autoveicolo, è sempre quello relativo all'utilizzo a pesare maggiormente sul totale delle entrate tributarie derivanti dal settore. Pesa infatti il 79,2% del gettito totale, superando i 65 miliardi di euro (+4,5% rispetto al 2023). E quali sono le voci più influenti? «Quelle relative ai carburanti (39,73 miliardi di euro) e all'Iva su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici (oltre 14 miliardi di euro, in aumento del 15,5% rispetto al 2023)», dice Vavassori.

Al secondo posto c'è il gettito fiscale derivante dall'acquisto: quando si compra un'auto nuova, tra versamento Iva, diritti Motorizzazione e così via, si lasciano sul terreno quasi 10 miliardi di euro (9,78, per la precisione), pari all'11,8% del totale e in aumento del 5,5% rispetto al 2023. Curiosamente, non sono tanto le nuove immatricolazioni a pesare (anzi, nell'ultimo anno c'è stato un calo di mezzo punto), ma l'ampio ricorso al mondo dell'usato e, dunque, i passaggi di proprietà tramite voltura. Si parla di un aumento dell'8,2%. Poi c'è il bollo: il semplice possesso di una vettura comporta un gettito pari al 9% del totale, ovvero 7,48 miliardi (+3% rispetto al 2023).

Cosa succederà, quando si tireranno le somme dell'anno appena concluso? «Secondo le stime **Anfia** - dice ancora il presidente Vavassori - il carico fiscale sulla motorizzazio-

ne potrebbe rimanere pressoché stabile a 83 miliardi, anche per la contrazione del mercato auto che chiuderà l'anno con una diminuzione di circa il 2,5% sul 2024. L'incidenza sul Pil del gettito fiscale derivante dal comparto auto rimane tuttavia la più alta tra i maggiori Paesi europei: 3,7% contro una media attorno al 2,9%».

Tra le curiosità di questi aumenti, gli esperti **Anfia** fanno notare come l'aumento del gettito legato al bollo sia dovuto anche a una crescita del valore medio delle vetture e della loro potenza fiscale, ma anche alla revisione di esenzioni e agevolazioni. Infine, è migliorata la lotta all'evasione. Agli aumenti poi legati al parco auto (soprattutto delle vetture di seconda mano), si aggiungono anche l'incremento del prezzo finale di vendita medio sia delle vetture nuove (+0,8%) che del valore medio dell'usato (+1,6%). E guardando al futuro, se il mercato del nuovo riporterà una flessione significativa, proprio il mercato dell'usato sarà chiamato a essere un'alternativa solida e in crescita, sia nei passaggi di proprietà reali delle autovetture (+2% nei primi 11 mesi) sia nelle richieste di finanziamento, con una tendenza sempre più evidente verso modelli meno economici (preferenza crescente per vetture di fascia medio-alta).

Tornando al tema dei carburanti, per fare il punto su quanto incida la

voce a livello di fiscalità **Anfia** sottolinea come «nel 2024 i consumi complessivi di carburanti in Italia sono aumentati (+2,5%) grazie all'incremento dei consumi di tutte le tipologie di carburanti: +5,3% la benzina, +1% il gasolio, +3,1% il Gpl e +10,1% il metano». Anche se i rilievi sui prezzi mostrano un calo - dopo i grandi aumenti degli anni passati - anche se con gradazioni diverse a seconda della tipologia del carburante.

«Guardando al 2025 - dicono da **Anfia** - la previsione dei consumi complessivi di carburanti si mantiene pressoché stabile rispetto al 2024, con un leggero incremento dello 0,4%. L'andamento è però differenziato per tipologia di carburante e si caratterizza per una crescita trainata soprattutto dalla benzina, a fronte di un ridimensionamento del gasolio e del metano, con GPL stabile". Stabile dunque anche il gettito, che

da 39,7 dovrebbe assestarsi a 39,6 miliardi di euro. Ma un punto essenziale riguarda l'invecchiamento del parco circolante: continua infatti ad aumentare il gettito Iva relativo a manutenzione e riparazione degli autoveicoli e all'acquisto di ricambi, accessori e pneumatici, che chiude il 2024 a +15,5%, per un valore complessivo stimato in 14,05 miliardi di euro, contro i 12,16 del 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una 500 sulla linea di Mirafiori: sul nuovo le tasse incidono per l'11%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

Il 2025 in lieve aumento 180mila vendite nell'anno più della metà sono Suv

M.SCI.

Un dicembre in lenta risalita, ma un 2025 che sostanzialmente si chiude in crescita. Ecco il bilancio finale del comparto automotive in Piemonte, secondo l'istantanea scattata dai dati Anfia elaborati da quanto diffuso dal ministero dei Trasporti e delle infrastrutture. Il tutto nel segno di ibrido, phev ed elettrico.

La regione infatti conta 11.515 immatricolazioni negli ultimi 31 giorni dell'anno passato, in aumento - anche se non enorme - rispetto ai 10.972 del dicembre 2024. Il bilancio nell'arco di tutto il 2025 mostra un margine ancora superiore: da 162.799 esemplari messi su strada si è arrivati a 180.145: quale che sia la prospettiva temporale che si vuole utilizzare nell'analisi, è sempre Torino con la sua provincia a fare la differenza, con crescita che - da sole - sostengono l'intero risultato finale, mentre gli altri territori evidenziano alcune difficoltà. Nell'arco di un solo mese, infatti, il capoluogo è cresciuto di oltre 1.100 immatricolazioni (da 7.334 a 8.481), mentre sulla distanza dell'anno si è saliti di quasi 23mila autovetture, passando da 113.684 a 136.135. In difficoltà, invece, sia la provincia di Alessandria che quella di Asti, passando per Biella, Cuneo, Novara, Verbania e Vercelli. Chi per poche centinaia, chi per distanze più ragguardevoli, nessuno riesce a chiudere l'anno con un bilancio in attivo.

Tra le tipologie di acquirenti, su scala annuale il noleggio svetta ampiamente, con 83.407 esemplari, seguito dai privati con 66.685 e dalle società con 34.131.

Per quanto riguarda invece le tipologie di auto, nel mese di dicembre i Suv hanno dominato il mercato, arrivando a doppiare le utilitarie: il rapporto è di 6.981 immatricolazioni a 3.468. Due dati che hanno portato la forbice ad ampliarsi rispetto a dicembre 2024. Sull'arco dell'anno, invece, le posizioni non mutano, ma le distanze sì: i Suv chiudono con 96.839 immatricolazioni, mentre le utilitarie superano di poco quota 70mila. Ampiamente staccate le auto delle categorie "medie", che chiudono a quota 933 dicembre e poco sopra le 12mila l'intero anno passato.

Una visione di futuro più definita, tuttavia, emerge dalle motorizzazioni delle vetture messe su strada, soprattutto in un periodo storico in cui le regole europee influenzano non solo le scelte dei grandi produttori, ma anche i consumi di chi deve comprare un'auto nuova. Nell'arco di tutto il 2025 le immatricolazioni delle vetture alimentate a benzina hanno registrato un calo, anche se lieve: da 43.350 a 41.708. Più netto il calo delle vetture alimentate a diesel, che appaiono quelle maggiormente nel mirino dei regolamenti e delle limitazioni di emissioni: si è infatti scesi da 24.558 a poco più di 19mila. Un calo sia percentuale che di peso specifico. In aumento i mezzi alimentati a gpl, che salgono da 13.275 a 14.945. Aumentano anche i mezzi elettrici, mostrando numeri ridotti accompagnati però da vivacità generale: da 4981 si sale a quasi 7.500. Il vero boom continua a essere quello delle vetture ibride: da 73.336 si è saliti a 88.684 immatricolazioni nell'arco di tutto il 2025. Scomparso nel vero senso della parola il meta-

no, le plug in ready chiudono la rilevazione con un altro risultato significativo: anche se numericamente inferiori all'ibrido, la soluzione Phev registra una grande crescita di immatricolazioni, salendo da 3.237 a 8.386. Ben più del doppio, in soli dodici mesi. -

©RIPRODUZIONE RISERVATA

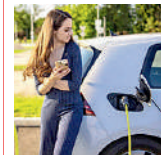
Torino ha un peso cruciale nel numero di acquisti. In difficoltà invece le altre province del Piemonte

I NUMERI



Ibride

88.684 sono le auto ibride vendute nel 2025 in Piemonte



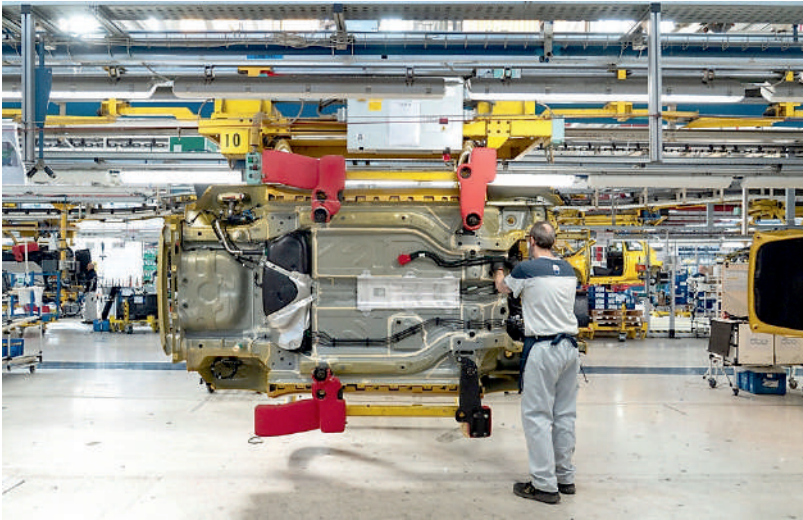
Elettriche

Il solo elettrico sale dalle 4.981 unità del 2024 alle 7.500 del 2025



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



◀ Operai Stellantis sulla linea della nuova 500 ibrida prodotta dallo scorso novembre nello stabilimento di Mirafiori

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Per il 47% dei direttori del personale la direttiva Ue è un'opportunità per migliorare l'equità sul posto di lavoro. Il 49% delle aziende la sta già applicando in tutto o in parte
 di **Andrea Ropa**

La trasparenza retributiva piace ai manager italiani

LA TRASPARENZA retributiva non spaventa i manager italiani. Anzi, per molti è già diventata una leva di governo delle organizzazioni. Dietro una norma che in altri Paesi ha acceso polemiche e timori, da noi emerge un atteggiamento pragmatico: quasi la metà dei direttori del personale vede nella direttiva Ue più opportunità che rischi, e una quota analoga delle aziende ha già iniziato a tradurla in pratica. È quanto emerge dall'indagine condotta dall'AIDP - Associazione Italiana per la Direzione del Personale - che ha coinvolto 600 manager delle risorse umane. Un campione ampio, che restituisce un quadro articolato e tutt'altro che ideologico. La trasparenza salariale, raccontano i dati, non è una linea retta ma un terreno di confronto tra cultura aziendale, assetti organizzativi e sistemi di potere. Il 47% dei direttori del personale considera la direttiva Ue sulla trasparenza retributiva un'opportunità concreta per migliorare l'equità sul posto di lavoro. I contrari sono una minoranza: solo il 20% ritiene che i rischi superino i benefici, mentre circa un terzo non ha ancora maturato una posizione definitiva. Un dato che segnala come la norma, recepita di recente dall'Italia, stia già entrando nell'agenda strategica delle imprese.

La conoscenza del provvedimento è elevata: il 92% dei responsabili HR dichiara di conoscerne i contenuti e oltre il 43% ha già predisposto un piano operativo dedicato. Ancora più significativo il fatto che il 49% delle aziende stia applicando gli adempimenti previsti, in tutto o in parte, anticipando di fatto l'impatto della normativa. Le criticità non mancano. La principale, indicata dal 52% de-

gli intervistati, riguarda la gestione del clima aziendale dopo la comunicazione delle fasce retributive ai dipendenti. Subito dopo viene la difficoltà di definire criteri oggettivi e condivisi per stabilire cosa sia un "lavoro di pari valore", segnalata dal 45%. Un nodo tecnico e culturale insieme, che tocca il cuore dei sistemi di inquadramento. Sul punto, il 59% ritiene chiari i criteri indicati dalla direttiva, ma il restante 41% li giudica poco comprensibili. Per oltre il 55% sarebbe necessario aggiornare le declaratorie dei contratti nazionali, coinvolgendo le parti sociali; il 37% delle aziende, invece, ha già agito in autonomia costruendo un proprio mansionario.

Accanto alle difficoltà emergono benefici concreti. Per il 43% dei direttori HR la trasparenza ha un impatto positivo sui sistemi di gestione della meritocrazia, mentre il 32% ne sottolinea il valore in termini di attrattività sul mercato del lavoro. In definitiva, la trasparenza retributiva si conferma uno specchio delle relazioni di fiducia dentro le organizzazioni. Più che un semplice adempimento, è una prova di maturità per il management italiano, chiamato a trasformare una norma europea in cultura d'impresa. «La direttiva Ue rappresenta un ulteriore passo avanti verso l'equità salariale e la riduzione strutturale del gender pay gap - spiega Matilde Marandola (**nella foto**), presidente dell'AIDP - Ma per favorirne una reale applicazione servono misure di accompagnamento: linee guida chiare, coinvolgimento delle parti sociali, supporto alle imprese, incentivi e un'implementazione graduale».

52%

La principale criticità, indicata dal 52% degli intervistati, riguarda la gestione del clima aziendale dopo la comunicazione delle fasce retributive ai dipendenti. Subito dopo viene la difficoltà di definire criteri oggettivi e condivisi per stabilire cosa sia un "lavoro di pari valore", segnalata dal 45%. Un nodo tecnico e culturale insieme, che tocca il cuore dei sistemi di inquadramento



GENDER PAY GAP

Secondo la presidente dell'AIDP Matilde Marandola, per favorire una reale applicazione della normativa serve il coinvolgimento delle parti sociali



POLTRONE

Ranieri Niccoli, chief manufacturing officer di Automobili Lamborghini, è stato nominato presidente del Gruppo Costruttori dell'Anfia



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

[Newsletter](#)

SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

Sviluppo industriale sostenibile (2) 09:57 Energia, Fabbri (Hera): “5,5 miliardi di investimenti per sviluppo

● live industriale sostenibile” 09:51 Acciaio, Banzato (Acciaierie Venete): «In Europa è tempo di consolidare noi [Espandi](#)[HOME](#) » Auto, ANFIA: tasse, bolli e accise per 83 miliardi di euro

Auto, ANFIA: tasse, bolli e accise per 83 miliardi di euro

26 Gennaio 2026 di [anr](#)

Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo.
Altrimenti effettua il login:

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia



[Podcast](#)

10:13 Auto, ANFIA: tasse, bolli e accise per 83 miliardi di euro (2)

26 GEN 26

10:13 Auto, ANFIA: tasse, bolli e accise per 83 miliardi di euro

26 GEN 26

[Accesso Agenzia Stampa](#)

10:08 TAV, il Pd incontra i sindaci critici del Piemonte (2)

26 GEN 26

10:05 TAV, il Pd incontra i sindaci critici del Piemonte

26 GEN 26

09:59 Energia, Fabbri (Hera): “5,5 miliardi di investimenti per sviluppo industriale sostenibile” (2)

26 GEN 26

09:57 Energia, Fabbri (Hera): “5,5 miliardi di investimenti per sviluppo industriale sostenibile”

26 GEN 26

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

09:51 **Acciaio, Banzato (Acciaierie Venete): «In Europa è tempo di consolidare noi siamo compratori» (2)**

09:48 **Gas, Arera approva integrazioni convenzione GME-Snam**

09:48 **Acciaio, Banzato (Acciaierie Venete): «In Europa è tempo di consolidare noi siamo compratori»**

09:42 **Germania: ad Amburgo vertice sul Mare del Nord per l'energia pulita (3)**

09:41 **Germania: ad Amburgo vertice sul Mare del Nord per l'energia pulita (2)**

09:40 **Illva e Stellantis, gli errori da non fare quando un settore va in crisi**

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

ISCRIVITI ORA

Rispettiamo la tua privacy, non ti invieremo SPAM e non passiamo la tua email a Terzi

EnergiaOltre



Fatti, numeri e scenari sull'energia

Direttore responsabile:

Michele Guerriero

Editore:

Innovative Publishing srl – IP srl

www.innovativepublishing.it

Via Po, 16/B

00198 Roma

C.F. 12653211008

Redazione:

Via Po, 16/B

00198 Roma

info@energiaoltre.it

Ufficio di corrispondenza est Europa

sede di Berlino

Bülowstraße 66

10783 Berlin

Registrazione Tribunale di Roma

n. 199/2017 del 21.12.2017

ROC n. 26146

Energia Oltre è un progetto editoriale di

innovative publishing

Fanno parte del nostro network editoriale:



Energia Oltre 2026 - All Rights Reserved - [Privacy Policy](#)

PROMO ABBONAMENTO 12 MESI

- f
- X
- @
- ▶
- 📡

LA VOCE



AGGIORNAMENTI
SCARICA L'APP



SCOPRI COSA FARE
EVENTI &
APPUNTAMENTI



RESTA AGGIORNATO
NEWSLETTER



Edicola
Digitale



Shop

Ultime Notizie Cronaca **Attualità** Torino Italia Storia Esteri Calcio Italia Sport Vetrine Necrologie **DAL TERRITORIO**

DENTI FISSI IN 4 ORE!
PRENOTA ORA LA TUA VISITA!
Via Leini, 21
www.puntobeldent.com
011 374 1336
PUNTO BELDENT
SESTO TORINESE

> Giornale La Voce
> Attualità

Attualità

Stellantis chiude il 2025 da numero due in Europa e rafforza la leadership su ibrido e veicoli commerciali

Oltre 2,4 milioni di immatricolazioni e quota al 16%: il gruppo consolida la posizione alle spalle di Volkswagen e guarda al 2026 con ordini in crescita e nuovi modelli in arrivo



ENZO SERRA

Email:

media@gornalelavoce.it

26 GENNAIO 2026 - 15:44

📧 📱 📺 📰 📧



ACCES
ILLIMITA
LA VO



Promozione
FINO
31/01/2

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Stellantis chiude il 2025 da numero due in Europa e rafforza la leadership su ibrido e veicoli commerciali (immagine di repertorio)

Il 2025 si chiude con un bilancio solido per **Stellantis**, che conferma la **seconda posizione tra i costruttori europei** per auto e veicoli commerciali, alle spalle di Volkswagen. Con **oltre 2,4 milioni di immatricolazioni** e una **quota di mercato del 16%**, il gruppo nato dalla fusione tra FCA e PSA dimostra di aver superato la fase più delicata dei suoi primi cinque anni di vita, riuscendo a reggere l'urto di un mercato segnato da domanda debole e continue incertezze macroeconomiche.

I numeri raccontano una strategia che ha puntato sui segmenti chiave. Stellantis mantiene infatti la **leadership nelle vetture ibride**, con una quota del **15%**, risultato ottenuto grazie al lancio e al consolidamento di modelli centrali per la gamma come **Citroën C3 e C3 Aircross, Fiat Grande Panda, Citroën C5 Aircross, Jeep Compass e Opel/Vauxhall Frontera**. Un primato significativo, perché conquistato in un segmento storicamente presidiato da concorrenti considerati più "esperti" nell'elettrificazione leggera.

Ancora più netto il dominio nei **veicoli commerciali leggeri**, dove Stellantis conferma una **quota del 28,6%**, restando il riferimento del mercato europeo. In questo ambito spicca il **Fiat Professional Ducato**, che si conferma il modello più venduto della divisione Pro One, con una crescita che, seppur contenuta, consolida una leadership ormai strutturale.

Secondo **Emanuele Cappellano**, responsabile Europa del gruppo, il risultato assume un valore particolare proprio perché maturato in un contesto complesso. Stellantis, ha sottolineato, ha saputo "confermare la sua seconda posizione tra i major player dell'automotive business, mantenendo un considerevole distacco dai concorrenti che la seguono", grazie a una programmazione basata su punti di forza storici e su alcune scelte strategiche mirate.



Tra questi punti di forza c'è la tenuta nei segmenti più popolari del mercato europeo. **Fiat Panda** resta la regina del **segmento A**, con una quota prossima al **24%**, mentre Stellantis supera il **20% nel segmento B-Suv**, uno dei più competitivi e dinamici, che nel 2025 ha superato complessivamente i 2,5 milioni di immatricolazioni. Anche altri modelli del gruppo continuano a occupare posizioni di rilievo: **Peugeot 208 e 2008** figurano tra i dieci best seller europei, mentre la **Peugeot 3008** consolida la propria presenza tra le top five del segmento C-Suv, con una crescita a doppia cifra.

Sul piano geografico, Stellantis chiude l'anno come **primo gruppo per vendite complessive** - considerando auto e veicoli commerciali - in **Francia, Italia e Portogallo**, e come **secondo costruttore** in mercati chiave come **Germania, Spagna, Regno Unito, Austria e area BelLux**. Le vendite risultano in crescita in cinque dei dieci principali mercati europei, segnale di una ripresa disomogenea ma significativa.

Un indicatore particolarmente osservato dal gruppo è quello degli **ordini**, che nel corso del 2025 hanno mostrato un'accelerazione progressiva. Dopo una prima parte dell'anno più cauta, la seconda metà ha registrato un incremento dell'8%, con un'ulteriore impennata nell'ultimo trimestre, arrivata al 16%. Anche il **portafoglio ordini complessivo** risulta in aumento di circa il 10%, un dato che Stellantis legge come un segnale incoraggiante in vista del 2026.

Ed è proprio al prossimo anno che guarda ora il gruppo, che ha annunciato l'introduzione di **almeno dieci novità di prodotto**. Una tabella di marcia ambiziosa, che dovrà misurarsi con la transizione energetica, l'evoluzione normativa europea e un mercato ancora fragile, ma che parte da una base rafforzata: una gamma ampia, una posizione competitiva consolidata e una domanda che, almeno negli ultimi mesi del 2025, ha dato segnali di risveglio.

Edicola digitale

Leggi l'ultima edizione
Acquista l'edizione



I più letti



Cronaca
Mangia in una pizzeria di Settimo Torinese. Non vuole pagare. E il titolare chiama i carabinieri



Attualità
Estrazioni Lotto, SuperEnalotto e 10eLotto di giovedì 22 gennaio 2026: ecco tutti i numeri vincenti



Attualità
Non ci sono più volontari: dopo 43 anni di servizio, chiude l'associazione di volontariato di Chivasso



La Voce degli animali
Un cucciolo piange al freddo. Tutti sanno, nessuno interviene



Ultimi Video



Mio marito Ezio si è impiccato perché nessuno gli ha detto che aveva dei diritti



«Sono stanco, ammazzo mia madre e mia sorella»: l'audio inedito prima dell'aggressione con la sparachiodi a Caselle



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



Da Chivasso a Milano a quindici anni, Diego Coppola e la danza come scelta radicale che vale una vita intera



Automotive in bilico, Stellantis guarda all'Algeria e scatena la rivolta dei sindacati

De Palma parla di diritti e salari, Appendino chiede un intervento urgente del ministro Urso



Mirafiori al centro della mobilitazione sindacale: volantinaggio per la manifestazione del 14 febbraio

Volantinaggio unitario dei metalmeccanici per chiedere nuovi modelli, investimenti e futuro industriale a Torino



Produzione auto in caduta libera, Anfia lancia l'allarme sui volumi industriali

I dati mostrano una filiera in sofferenza e una ripresa ancora incerta

Tag

Stellantis , Volkswagen , FCA , PSA , Citroën , Fiat , Jeep , Opel/Vauxhall , Emanuele Cappellano , Italia

Commenti scrivi/Scopri i commenti

Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce



Caratteri rimanenti: 400

Invia

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!

Email



Dentro la notizia La newsletter del giornale La Voce

Voglio iscrivermi! No grazie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K