



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 24 al 30 marzo 2026

Torino, 3 aprile 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
27	La Stampa	25/03/2026	<i>Auto, il mercato Ue cresce dell'1,7% Salgono le ibride (R.E.)</i>	2
1+15	MF - Milano Finanza	25/03/2026	<i>Stellantis aumenta ancora le vendite in Europa grazie al marchio Fiat (A.Boeris)</i>	3
11	La Prealpina	25/03/2026	<i>Il mercato auto torna a salire</i>	4
	Affaritaliani.it	25/03/2026	<i>Stellantis crea il forum europeo strategico con i fornitori</i>	5
	Distrettoeconomico.com	25/03/2026	<i>Stellantis lancia Supplier Advisory Council Europa per rafforzare partnership</i>	8
	FormulaPassion.it	25/03/2026	<i>Offensiva cinese e ibride in crescita: i dati UE</i>	10
	Ilmattino.it	25/03/2026	<i>Auto Europa: Anfia, per obiettivi su emissioni per il 2030 e il 2035 servono carburanti rinnovabili</i>	11
	Ilmattino.it	25/03/2026	<i>Il mercato europeo dell'auto torna a crescere a febbraio, balzo di Byd e Stellantis</i>	12
	Laltravoce.com	25/03/2026	<i>Stellantis lancia Supplier Advisory Council Europa per rafforzare partnership</i>	14
	Today.it	25/03/2026	<i>A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE: Toccato il fondo, tutti unit</i>	16
	Autologia.net	26/03/2026	<i>Automotive 2026: l'allarme della filiera europea Non ce' piu' tempo</i>	19
	Fleetime.it	26/03/2026	<i>Europe Supplier Advisory Council: nasce il forum Stellantis</i>	21
	It.motor1.com	26/03/2026	<i>Stellantis punta sui fornitori per crescere in Europa</i>	23
	Quattroruote.it	26/03/2026	<i>Mercato europeo Stellantis, c'e' un'altra grana dell'era Tavares: i rapporti con i fornitori</i>	25
	Motorsport.com	27/03/2026	<i>E' morto Piero Fusaro, ex presidente Ferrari: aveva 88 anni</i>	29
	Plastix.it	27/03/2026	<i>Scenari: quale futuro per l'automotive?</i>	31
34	La Gazzetta dello Sport	28/03/2026	<i>Morto Piero Fusaro, ex presidente Ferrari</i>	38
	Autotecnica.org	28/03/2026	<i>Innovazione, formazione e identita' industriale al centro dell'incontro Automotive europeo Una nuov</i>	39
19	Il Giornale	29/03/2026	<i>L'Auto pronta a marciare su Bruxelles (P.Bonora)</i>	43
	Ilgiornale.it	29/03/2026	<i>L'Auto pronta a marciare su Bruxelles</i>	44
	Torino.corriere.it	29/03/2026	<i>Petronas, addio agli ordini Fiat: a Torino scattano 70 esuberi. I sindacati: «Salvaguardare gli stab</i>	46
	Audiopress.it	30/03/2026	<i>Parte con la marcia giusta il mercato automobilistico del Vco</i>	48
51	La Stampa - Ed. Torino	30/03/2026	<i>Addio a Fusaro, successore del Drake Fu il presidente Ferrari dal1988 al1991 (C.Ch.)</i>	49

I DATI ACEA A FEBBRAIO

Auto, il mercato Ue cresce dell'1,7% Salgono le ibride

L'Europa dell'auto accelera. A febbraio, secondo Acea, le immatricolazioni in Europa Occidentale, area che comprende Ue, Efta e Regno Unito, sono salite a 979.321 unità, segnando un incremento dell'1,7% rispetto allo stesso mese del 2025. Nonostante un primo bimestre in lieve contrazione dell'1%, il dato mensile certifica una vitalità trainata dai grandi gruppi industriali e dall'avanzata dei marchi asiatici. Stellantis guida la riscossa: le consegne del gruppo sono salite a 170.816 veicoli, un balzo del 9,5% che spinge la quota di mercato al 17,4% dal precedente 16,2%. Il trend trova conferma nel consolidato dei primi due mesi dell'anno, con 335.426 immatricolazioni e un incremento dell'8,2%, fattore che rafforza il posizionamento del gruppo in un panorama continentale dove l'efficienza dei costi e il rinnovamento della gamma risultano variabili determinanti per la tenuta dei volumi e dei margini operativi di settore.

La pressione competitiva più marcata arriva dall'Estremo Oriente, con i costruttori cinesi che guadagnano terreno. Byd registra una crescita del 162,3% immatricolando quasi 18 mila vetture, mentre Saic Motors avanza del 12% attestandosi su una quota del 2,3%. In questo scenario, anche Tesla mostra segnali di forza con un aumento delle vendite dell'11,8%. Le auto elettriche a batteria (Bev) salgono al 18,8% del mercato Ue, spinte da Francia e Germania. Resta centrale il ruolo delle motorizzazioni ibride, scelta preferita dai consumatori con il 38,7% delle preferenze e una crescita record in Italia del 29,5%. Secondo l'Anfia, l'80% degli acquirenti sceglie ancora tecnologie diverse dall'elettrico puro, dato che impone una riflessione sull'integrazione dei carburanti rinnovabili per centrare i target climatici del 2030 senza compromettere la filiera industriale. R.E.—



IN CALO IL NAV DI EXOR

Stellantis aumenta ancora le vendite in Europa grazie al marchio Fiat

Boeris a pagina 15



IMMATRICOLAZIONI, IL MERCATO A FEBBRAIO SALE DELL'1,4% MENTRE IL GRUPPO FA +10%

Stellantis recupera in Europa

La casa di Filosa accelera ed è l'unico grande costruttore in Ue ad aumentare la quota (18,3%) Fiat (+53%) traina le vendite assieme a Opel e Citroën che beneficiano dei modelli Smart Cars

DI ANDREA BOERIS

Il mercato europeo dell'auto si muove ancora con cautela ma, come anticipato nei giorni scorsi dai numeri di Dataforce, Stellantis corre decisamente più veloce della media. A febbraio le immatricolazioni nell'Unione Europea sono cresciute appena dell'1,4%, attestandosi a 865.437 unità, mentre il gruppo guidato da Antonio Filosa

ha messo a segno un balzo vicino al +10%, rafforzando la propria posizione nel continente. Secondo i dati diffusi dall'Acea, Stellantis ha registrato 158.341 auto vendute nel mese di febbraio, pari a un +9,8% con una quota di mercato salita al 18,3% dal 16,9% di un anno fa. Una crescita che spicca in un contesto ancora fragile e caratterizzato da dinamiche contrastanti tra i diversi gruppi.

A fare la differenza è soprattutto Fiat, protagonista di un vero e proprio exploit: le immatricolazioni del marchio italiano sono aumentate del 52,7% su base annua, a 33.964 unità. Un risultato che conferma il ruolo centrale del brand nella strategia europea del gruppo grazie a modelli come la Grande Panda. Performance positive anche per Opel e Citroën, rispettivamente in crescita del 33,2% e del 7,1% grazie ai modelli prodotti sulla piattaforma Smart Car (come la Grande Panda), mentre restano più deboli Peugeot (-10,3%) e Alfa Romeo (-18,6%).

Nei primi due mesi dell'anno

Stellantis cresce dell'8,2% ed è l'unico grande gruppo (escluse le nuove proposte cinesi) che incrementa la propria quota mercato, salita di un punto e mezzo percentuale al 19,2%. Per la prima volta, segnala il gruppo di Filosa, «Stellantis sale sul gradino più alto del podio per le vendite Bev, nel settore del B2C sui 10 mercati principali», con la «leadership nel segmento delle motorizzazioni ibride: la quota di mercato è oltre il 20%, grazie al successo delle smart cars, (Citroën C3, eC3 e C3 Aircross, Fiat Grande Panda e Opel/Vauxhall Frontera).

A febbraio Stellantis registra circa 236 mila ordini al cliente finale (+2% su febbraio 2025), di cui ordini a clienti privati +31%. Il gruppo segnala anche la propria leadership nel mercato dei veicoli commerciali leggeri (Lcv), con una quota del 29,2%: «Quasi un veicolo venduto su tre è marchiato Stellantis, in un segmento in contrazione causa resistenza all'adozione della propulsione elettrica».

Nel confronto con i principali concorrenti, Stellantis mostra una dinamica nettamente migliore: Volkswagen cresce solo del 2,6%, mentre diversi gruppi registrano cali, come Renault Group (-15,5%) e Ford (-24,4%). Nel complesso, il mercato europeo continua a essere sostenuto dalla transizione energetica. Nei primi due mesi dell'anno le auto elettriche a batteria hanno rag-

giunto una quota del 18,8%, in crescita rispetto al 15,2% del 2025, mentre le ibride restano la scelta più diffusa con il 38,7% del mercato. Al contrario, benzina e diesel proseguo-

no la loro discesa, scendendo complessivamente al 30,6%. Secondo Anfia si tratta di dati incoraggianti. «A febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa, pur rimanendo in flessione dell'1,2% nel cumulato dei primi due mesi», spiega il presidente Roberto Vavassori. «La quota complessiva di auto Bev, che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market, si attesta al 18,3% e registra una crescita a doppia cifra (+20,6%)». Ma, secondo il numero uno dell'Anfia, «in Europa gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici del 2030 e del 2035 bisognerà riuscire a decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili». (riproduzione riservata)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Il mercato auto torna a salire

I dati di febbraio sono positivi, balzo di Byd e Stellantis

TORINO - Il mercato europeo dell'auto torna a crescere nel mese di febbraio: le immatricolazioni di auto in Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) sono state 979.321, l'1,7% in più dello stesso mese del 2025. Nei primi due mesi del 2026 il totale è di 1.940.321 con un calo sullo stesso periodo dell'anno scorso dell'1%.

In questo contesto il gruppo Stellantis registra un forte balzo delle vendite sia nel mese sia nel bimestre. A febbraio le consegne sono state 170.816, in crescita del 9,5% con la quota di mercato che sale dal 16,2 al 17,4%. Da inizio anno le immatricolazioni sono state 335.426, l'8,2% in più dello stesso periodo 2025 e con una quota che sale dal 15,8 al 17,3%. Continua però la forte crescita delle case automobilistiche cinesi. In particolare Byd ha immatricolato in Europa occidentale 17.954 auto, con un incremento del 162,3% sul 2025 e una quota di mercato che passa dallo 0,7% all'1,8%. Anche Saic Motors con 22.360 immatricolazioni è cresciuta del 12%, con una quota di mercato che sale dal 2,1% al 2,3%. Torna a crescere Tesla che ha venduto 17.664 auto (+11,8%), con una quota che passa dall'1,6% all'1,8%. Lo scenario che si apre all'orizzonte è dunque sempre di più di una forte presenza di produttori del Dragone: secondo le stime di AlixPartners entro il 2030 ci saranno 0,8 milioni di veicoli cinesi in

Europa con una quota di mercato in salita dal 9% al 13%.

Per quanto riguarda il settore dell'e-car, aumentano le vendite di auto elettriche a batteria che hanno raggiunto nell'Unione Europea, in un mercato in calo a febbraio dell'1,2%, una quota del 18,8%, in crescita rispetto al 15,2% del primo bimestre 2025, con 312.369 immatricolazioni. La crescita maggiore - spiega l'Acea, l'associazione che raccoglie i costruttori europei - è stata in Francia (+38,5%) e in Germania (+26,3%), mentre sono in calo i mercati di Belgio (-11%) e Paesi Bassi (-34,9%). Aumenta ancora di più il peso delle ibride che, con 643.898 immatricolazioni pari al 38,7% del totale, si confermano la scelta preferita dai consumatori nell'Unione Europea. In particolare la crescita è forte in Italia (+29,5%) e Spagna (+13,4%), mentre resta stabile in Germania (+1,1%). Anche le ibride plug-in continuano a crescere e arrivano al 9,8% del mercato, contro il 7,4% di un anno fa.

«A oggi in Europa - osserva l'Anfia, l'associazione della filiera automobilistica - l'80% degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili».



Una vettura di Byd esposta al recente salone dell'auto di Bruxelles, in Belgio (ANSA)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino
Direttore responsabile Marco Scotti



Sezioni

- [Economia](#)
- [Corporate](#)
- [Politica](#)
- [Esteri](#)
- [News](#)
- [Salute](#)
- [Sport](#)
- [ALTV](#)

Tendenze

- [Iran](#)
- [Borse](#)
- [Trump](#)
- [Ascolti tv](#)
- [Garlasco](#)



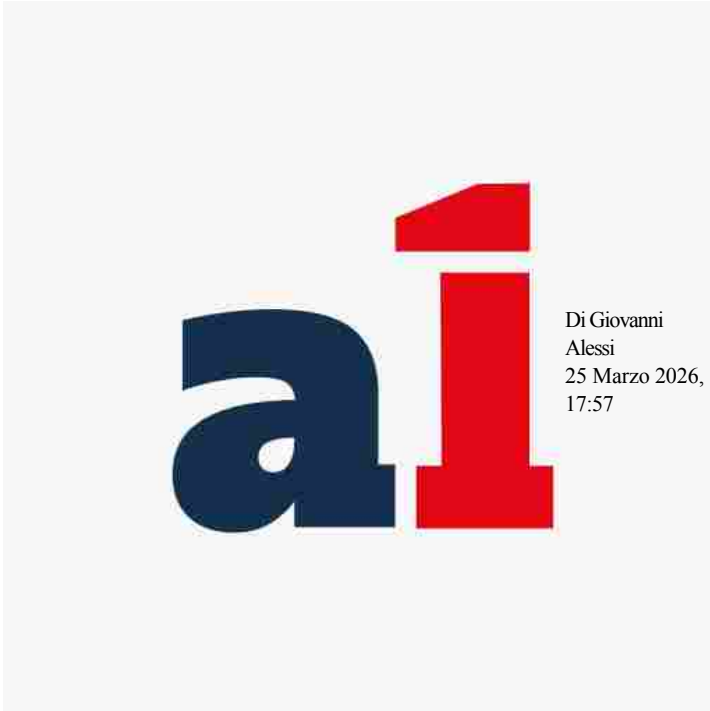
[Home](#) » [Auto e Motori](#) » Stellantis crea il forum europeo strategico con i fornitori

Stellantis crea il forum europeo strategico con i fornitori



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



+ Seguici su Google Discover

[FILIERA EUROPEA](#)

[FORNITORI AUTOMOTIVE](#)

[STELLANTIS EUROPE](#)

Stellantis debutta in Europa con il Supplier Advisory Council: dialogo, innovazione e filiera al centro per rilanciare competitività e industria.

Stellantis sceglie di rafforzare il rapporto con i partner industriali europei e lo fa con uno strumento nuovo, pensato per affrontare in modo condiviso le sfide che stanno ridefinendo l'automotive. Il gruppo ha annunciato il debutto dello **Stellantis Europe Supplier Advisory Council**, un forum strategico che punta a consolidare la collaborazione con i **fornitori**, sviluppare partnership di lungo periodo e costruire soluzioni comuni per sostenere la competitività dell'industria automobilistica nel continente.

La novità non è soltanto organizzativa. Il nuovo **Council** nasce infatti come una piattaforma di confronto strutturata, pensata per mettere attorno allo stesso tavolo i vertici regionali di Stellantis per le principali funzioni industriali e 26 partner della filiera, selezionati per rappresentare un ampio spettro di tecnologie, commodity e competenze dell'**automotive europeo**. Un'impostazione che conferma come la filiera non venga più letta soltanto come catena di approvvigionamento, ma come un elemento sempre più centrale nella strategia industriale.

Il calendario definito per il 2026 prevede tre sessioni, ciascuna della durata di un giorno e mezzo. Saranno incontri operativi, non semplici momenti di rappresentanza, con l'obiettivo di individuare criticità comuni, definire priorità concrete e produrre risultati "win-win" capaci di migliorare innovazione, performance industriale e capacità competitiva. In altre parole, **Stellantis** prova a trasformare il rapporto con i **fornitori** in una leva strutturale per affrontare una fase segnata da trasformazioni tecnologiche, volatilità della supply chain,

Leggi anche

• [Missione lombarda a Bruxelles, Fontana: "Inaccettabile depotenziare il ruolo delle Regioni attraverso la gestione centralizzata dei fondi"](#)

• [Tragedia in Sardegna, 51enne si schianta a terra con il paracadute dopo una manovra sbagliata](#)

• [Morta Libera, era affetta da sclerosi multipla: il suicidio assistito grazie al dispositivo a comando oculare del Cnr. È la 14esima in Italia](#)

• [Cervello: cosa cambia tra mancini e destrorsi tra funzioni, linguaggio e connessioni](#)

pressioni normative e nuove aspettative del mercato.

L'idea di fondo è chiara: in un contesto sempre più complesso, nessun costruttore può pensare di affrontare da solo la transizione del settore. Ecco perché lo **Europe Supplier Advisory Council** viene presentato come un nuovo modello di collaborazione, costruito su dialogo trasparente, processi decisionali più rapidi e una relazione più moderna con la base industriale. Per Stellantis, questa evoluzione è essenziale per dare maggiore velocità all'esecuzione e rafforzare la qualità del risultato finale.

La missione del Consiglio è articolata ma molto concreta. Il primo obiettivo è creare un forum aperto e fondato sulla fiducia, nel quale affrontare in modo diretto le questioni strategiche. Il secondo riguarda l'individuazione dei colli di bottiglia operativi e delle opportunità di miglioramento lungo l'intera **catena del valore**. Il terzo punto è l'attivazione di gruppi di lavoro congiunti tra Stellantis e fornitori, chiamati ad accelerare lo sviluppo di soluzioni su temi ad alto impatto. A questo si aggiunge un obiettivo più ampio: rafforzare la capacità dell'Europa di offrire prodotti di qualità, innovativi e realmente centrati sul cliente.

In questo schema rientra anche il coinvolgimento delle principali associazioni europee della componentistica, **ANFIA** e **FIEV**, chiamate a collaborare a stretto contatto con Stellantis e con i partner industriali. La loro presenza aggiunge un livello ulteriore di rappresentanza e di coordinamento, portando nel forum la voce collettiva della filiera in una fase in cui il settore si trova stretto tra debolezza del mercato europeo, instabilità geopolitica, concorrenza internazionale e crescente pressione regolatoria.

Dal punto di vista industriale, il nuovo **Supplier Advisory Council** si propone di lavorare su temi molto concreti. I workstream previsti nel corso del 2026 saranno co-guidati da dirigenti Stellantis e rappresentanti dei fornitori e si concentreranno su pianificazione produttiva, impatti normativi e di costo, capacità di risposta della tecnologia e dell'innovazione, oltre che sull'**eccellenza operativa**. Sono proprio questi i nodi che oggi influenzano in modo più diretto la tenuta della filiera automobilistica europea.

Le dichiarazioni rilasciate dal management del gruppo aiutano a leggere il significato strategico dell'iniziativa. Per **Emanuele Cappellano**, COO di **Stellantis Europe**, il lancio del Consiglio rappresenta una tappa fondamentale nel rafforzamento della performance industriale della regione. Il messaggio è netto: il successo di Stellantis dipende sempre di più dalla profondità della collaborazione con i partner della filiera. Creare uno spazio condiviso in cui discutere apertamente sfide e opportunità significa, in questa prospettiva, costruire le basi per una maggiore rapidità di esecuzione, una competitività più robusta e una crescita sostenibile in Europa.

Sulla stessa linea anche **Stéphane Dubs**, Senior Vice President Purchasing e Supplier Quality di Stellantis Europe, che definisce i fornitori attori chiave della trasformazione del gruppo. Il nuovo Consiglio, secondo Dubs, permette di lavorare fianco a fianco in un clima di trasparenza e rispetto, co-creando soluzioni vantaggiose per entrambe le parti. La posta in gioco, in questo caso, riguarda ambiti decisivi come qualità, prontezza dei lanci, competitività dei costi, innovazione e resilienza della **supply chain**.

Dal lato della componentistica europea, la risposta appare positiva. **FIEV** ha accolto con favore la partecipazione al nuovo organismo, considerandolo un'occasione importante per rafforzare il dialogo con il costruttore e rappresentare in modo più efficace la voce della filiera. Anche **ANFIA** sottolinea l'urgenza di investire in una partnership solida tra Stellantis e l'ecosistema industriale, soprattutto in una fase in cui il comparto deve fare i conti con un mercato europeo debole, tensioni geopolitiche e una concorrenza sempre più intensa. Secondo l'associazione, soltanto unendo le forze sarà possibile affrontare con efficacia le sfide regolatorie dell'Unione Europea e sostenere la capacità di ricerca e sviluppo in Europa.

È proprio questo il punto politico-industriale più rilevante dell'iniziativa. Con lo **Europe Supplier Advisory Council**, **Stellantis** non si limita a migliorare la governance del rapporto con i fornitori, ma prova anche a lanciare un segnale più ampio sul futuro della **filiera europea**. In un momento in cui la competitività industriale del continente è sotto pressione, il gruppo intende accreditarsi come partner di riferimento per i fornitori più strategici, sostenendo una base produttiva capace di rimanere innovativa, resiliente e competitiva.

La nascita del Consiglio, dunque, va letta come un passaggio che unisce visione industriale e pragmatismo operativo. L'obiettivo non è soltanto difendere l'esistente, ma costruire una collaborazione più stretta per accelerare la risposta dell'intero ecosistema automotive alle grandi trasformazioni in corso. Per **Stellantis Europe**, la filiera torna così al centro del progetto industriale, non come semplice supporto, ma come uno degli snodi decisivi per il futuro del settore.

© 1996 – 2026 Uomini & Affari S.r.l. Tutti i diritti sono riservati

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino
Direttore responsabile Marco Scotti

Testata giornalistica registrata, Direttore responsabile Marco Scotti, Reg. Trib. di Milano n° 210
dell'11 aprile 1996 – P.I. 11321290154

Affaritaliani, prima di pubblicare foto, video o testi da internet, compie tutte le opportune verifiche al fine di accertarne il libero regime di circolazione e non violare i



Distretto ECONOMICO

[Economia & Finanza](#) [Politica](#) [Innovazione](#) [Italia](#) [Salute](#) [Ambiente](#) [Buongiorno America](#) [Giovani](#) [Soccer Made in Italy](#)



Stellantis lancia Supplier Advisory Council Europa per rafforzare partnership

/ [Uncategorized](#) / Di

TORINO (ITALPRESS) – Stellantis ha annunciato oggi il lancio del nuovo Stellantis Europe Supplier Advisory Council, un forum strategico dedicato a rafforzare la collaborazione, consolidare partnership di lungo periodo e sviluppare soluzioni congiunte per affrontare le sfide più rilevanti dell'industria automobilistica europea. Istituito per la prima volta in Europa, il Consiglio riunisce i più alti responsabili regionali di Stellantis per tutte le principali funzioni industriali, insieme a 26 partner fornitori che rappresentano un'ampia e diversificata gamma di tecnologie, commodity e competenze dell'automotive europeo. Nel corso di tre sessioni nel 2026, ciascuna della durata di un giorno e mezzo, il Consiglio lavorerà in modo congiunto per individuare le sfide comuni, definire le priorità operative e generare risultati concreti "win-win", rafforzando competitività, innovazione e performance industriale. Lo Europe Supplier Advisory Council riflette l'impegno di Stellantis a promuovere un dialogo trasparente, processi decisionali più rapidi e un approccio modernizzato alla partnership con i fornitori – elementi essenziali in una fase in cui il settore automotive affronta profonde trasformazioni tecnologiche, volatilità delle catene di fornitura, requisiti normativi sempre più stringenti ed evoluzione delle aspettative dei clienti. La missione del Consiglio è creare un forum aperto e basato sulla fiducia per il confronto strategico; individuare colli di bottiglia operativi e opportunità di miglioramento

Articoli recenti

Articoli recenti

[Daniela Santanché si dimette da ministro del turismo: "Non nascondo l'amarezza, ma obbedisco a Meloni"](#)

[Medio Oriente, Meloni "L'Italia lavora per la stabilità"](#)

[Stellantis lancia Supplier Advisory Council Europa per rafforzare partnership](#)

[Schlein "Se ci saranno elezioni anticipate ci faremo trovare pronti"](#)

[Cina, e-commerce in crescita nei primi due mesi dell'anno](#)

Commenti recenti

Archivi

[Marzo 2026](#)

[Febbraio 2026](#)

[Gennaio 2026](#)

[Dicembre 2025](#)

[Novembre 2025](#)

[Ottobre 2025](#)

[Settembre 2025](#)

[Agosto 2025](#)

[Luglio 2025](#)

[Giugno 2025](#)

[Maggio 2025](#)

[Aprile 2025](#)

[Marzo 2025](#)

[Febbraio 2025](#)

[Gennaio 2025](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lungo l'intera catena del valore; attivare gruppi di lavoro congiunti Stellantis-fornitori per accelerare lo sviluppo di soluzioni; rafforzare la capacità dell'Europa di offrire prodotti di alta qualità, innovativi e realmente centrati sul cliente; integrare la leadership delle principali associazioni europee dei fornitori, ANFIA e FIEV, che collaboreranno a stretto contatto con Stellantis e con i suoi partner industriali.

“Il lancio dello Europe Supplier Advisory Council rappresenta una tappa fondamentale nel nostro percorso di rafforzamento della performance industriale della regione”, ha dichiarato Emanuele Cappellano, COO di Stellantis Europe. “Oggi più che mai il nostro successo dipende da una collaborazione profonda con i partner della filiera. Creando uno spazio condiviso in cui discutere apertamente sfide e opportunità, poniamo le basi per un'esecuzione più rapida, una competitività più solida e una crescita sostenibile in Europa”. Stéphane Dubs, Senior Vice President Purchasing e Supplier Quality di Stellantis Europe, ha aggiunto: “I nostri fornitori sono attori chiave della trasformazione di Stellantis. Questo nuovo Consiglio ci consente di lavorare fianco a fianco, in un clima di trasparenza e rispetto, per co-creare soluzioni vantaggiose per entrambe le parti. Insieme affronteremo i temi critici che stanno ridefinendo il nostro settore – dalla qualità alla prontezza dei lanci, dalla competitività dei costi all'innovazione e alla resilienza della supply chain – trasformandoli in veri vantaggi strategici per l'intero ecosistema”.

“FIEV accoglie con favore l'opportunità di partecipare allo Stellantis Supplier Advisory Council, che rappresenta un'importante occasione per rafforzare la relazione e arricchire il dialogo con i fornitori. Questa partecipazione ci permetterà, insieme ad ANFIA, di rappresentare la voce collettiva della filiera e di contribuire attivamente ai lavori del Consiglio” ha dichiarato Jean-Louis Pech, Presidente di FIEV.

“Oggi più che mai è fondamentale investire in una partnership solida e proficua tra Stellantis e l'ecosistema della filiera, stretto tra la debolezza del mercato europeo, l'instabilità geopolitica e una concorrenza sempre più intensa. Solo affrontando uniti le sfide regolatorie dell'Unione Europea sarà possibile sostenere l'industria e le piattaforme di ricerca e sviluppo in Europa”, ha affermato Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di ANFIA. Un impegno condiviso per il futuro industriale dell'Europa

I tre incontri del Consiglio previsti nel 2026 saranno dedicati alla definizione delle priorità comuni, all'allineamento delle aspettative in termini di performance e all'avanzamento dei gruppi di lavoro che guideranno la collaborazione nel corso dell'anno. Questi workstream – co-guidati da dirigenti Stellantis e rappresentanti dei fornitori – si concentreranno su temi ad alto impatto quali pianificazione produttiva, impatti normativi e sui costi, pronta reattività della tecnologia e dell'innovazione, nonché eccellenza operativa. Attraverso questo Consiglio inaugurale, Stellantis ribadisce il proprio impegno a diventare il partner di riferimento per i fornitori più strategici e a sostenere una base industriale europea competitiva, innovativa e resiliente.

foto: ufficio stampa Stellantis

(ITALPRESS).

[Dicembre 2024](#)

[Novembre 2024](#)

[Ottobre 2024](#)

[Settembre 2024](#)

[Agosto 2024](#)

[Luglio 2024](#)

[Giugno 2024](#)

[Maggio 2024](#)

[Gennaio 2024](#)

[Dicembre 2023](#)

[Ottobre 2023](#)

[Luglio 2023](#)

[Giugno 2023](#)

[Maggio 2023](#)

[Febbraio 2023](#)

Categorie

[Ambiente](#)

[Buongiorno America](#)

[Business](#)

[Cinema Tribune](#)

[Compliance](#)

[Dall'estero](#)

[Economia & Finanza](#)

[Eventi](#)

[Formazione](#)

[Giovani](#)

[In Evidenza](#)

[Innovazione](#)

[Italia](#)

[Mercati](#)

[Motori](#)

[Politica](#)

[Salute](#)

[Soccer Made in Italy](#)

[Uncategorized](#)

[Video Pillole](#)

Meta

[Accedi](#)

[← Articolo precedente](#)

[Articolo successivo →](#)

Offensiva cinese e ibride in crescita: i dati UE

Auto / Mercato Automotive

Offensiva cinese e ibride in crescita: i dati UE

Le auto elettriche a batteria sono salite al 18,8% del mercato UE, ma resta centrale il ruolo delle motorizzazioni ibride

Pubblicato il 25 Marzo 2026 ore 07:45

2 minuti

Vi abbiamo raccontato nei giorni scorsi della crescita del mercato europeo dell'auto a febbraio. Numeri chiari: secondo Acea, nel secondo mese dell'anno le immatricolazioni in Europa Occidentale, area che comprende UE, Efta e Regno Unito, sono salite a 979.321 unità, segnando un incremento dell'1,7% rispetto a febbraio del 2025. Due gli elementi interessanti che riguardano questo trend: la transizione verso l'elettrico e l'offensiva asiatica, cinese in particolare.

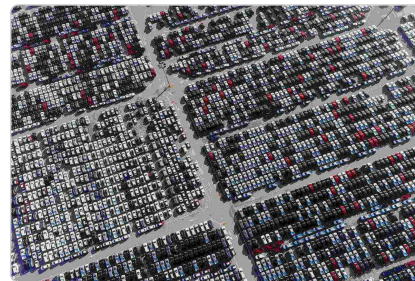
Offensiva cinese in Europa

Partiamo da quest'ultimo aspetto, perchè La Stampa in edicola questa mattina snocciola alcuni dati eloquenti. Che riguardano da vicino alcuni colossi cinesi dell'auto: BYD registra una crescita del 162,3% immatricolando quasi 18.000 vetture, mentre Saic Motors avanza del 12% attestandosi su una quota del 2,3%. Va detto che anche diversi costruttori tradizionali o comunque occidentali hanno fatto il loro: Stellantis ha visto le sue consegne salire a 170.816 veicoli, un balzo del 9,5% che spinge la quota di mercato al 17,4% dal precedente 16,2%, e anche Tesla ha mostrato segnali di forza con un aumento delle vendite dell'11,8%.

Ibrido resta prima scelta

Quanto all'elettrificazione, le auto elettriche a batteria sono salite al 18,8% del mercato UE, spinte da Francia e Germania. Ma resta centrale il ruolo delle motorizzazioni ibride, che si confermano la scelta preferita dai consumatori con il 38,7% delle preferenze e una crescita record in Italia del 29,5%. "L'80% degli acquirenti sceglie ancora tecnologie diverse dall'elettrico puro, dato che impone una riflessione sull'integrazione dei carburanti rinnovabili per centrare i target climatici del 2030 senza compromettere la filiera industriale", scrive il quotidiano citando i dati [Anfia](#).

Ultimi di Auto



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



Auto Europa: Anfia, per obiettivi su emissioni per il 2030 e il 2035 servono carburanti rinnovabili

condividi l'articolo



«Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa, pur rimanendo in flessione nel cumulato dei primi due mesi». Così Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), commentando i dati auto europei pubblicati da Acea. «Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto Bev – che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market – si attesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%). Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle Phev, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili», sottolinea Vavassori.

condividi l'articolo



mercoledì 25 marzo 2026 - Ultimo aggiornamento: 10:57 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



MOBILITA' GREEN
Ue, a febbraio auto elettriche al 18,8% del mercato, ibride al 38,7%. Crescita maggiore è stata in Francia (+38,5%)



MERCATO A FEBBRAIO
Europa, aumentano immatricolazioni delle case cinesi: Byd a 17.954 auto (+162% sul 2025 e quota 1,8%). Torna a crescere Tesla



LA STRATEGIA
Toyota investirà un miliardo di dollari negli impianti Usa per auto ibride ed elettriche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il mercato europeo dell'auto torna a crescere a febbraio, balzo di Byd e Stellantis

condividi l'articolo



Il mercato europeo dell'auto torna a crescere nel mese di febbraio: le immatricolazioni di auto in Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) sono state 979.321, l'1,7% in più dello stesso mese del 2025. Nei primi due mesi del 2026 il totale è di 1.940.321 con un calo sullo stesso periodo dell'anno scorso dell'1%. In questo contesto il gruppo Stellantis registra un forte balzo delle vendite sia nel mese sia nel bimestre. A febbraio le consegne sono state 170.816, in crescita del 9,5% con la quota di mercato che sale dal 16,2 al 17,4%. Da inizio anno le immatricolazioni sono state 335.426, l'8,2% in più dello stesso periodo 2025 e con una quota che sale dal 15,8 al 17,3%. Continua la forte crescita delle case automobilistiche cinesi. In particolare Byd ha immatricolato in Europa occidentale 17.954 auto, con un incremento del 162,3% sul 2025 e una quota di mercato che passa dallo 0,7% all'1,8%. Anche Saic Motors con 22.360 immatricolazioni è cresciuta del 12%, con una quota di mercato che sale dal 2,1% al 2,3%. Torna a crescere Tesla che ha venduto 17.664 auto (+11,8%), con una quota che passa dall'1,6% all'1,8%.

Secondo le stime di AlixPartners entro il 2030 ci saranno 0,8 milioni di veicoli cinesi in Europa con una quota di mercato in salita dal 9% al 13%. Aumentano le vendite di auto elettriche a batteria che hanno raggiunto nell'Unione Europea, in un mercato in calo a febbraio dell'1,2%, una quota del 18,8%, in crescita rispetto al 15,2% del primo bimestre 2025, con 312.369 immatricolazioni. La crescita maggiore - spiega l'Accea, l'associazione dei costruttori europei - è stata in Francia (+38,5%) e in Germania (+26,3%), mentre sono in calo i mercati di Belgio (-11%) e Paesi Bassi (-34,9%). Aumenta ancora di più il peso delle ibride che, con 643.898 immatricolazioni pari al 38,7% del totale, si confermano la scelta preferita dai consumatori nell'Unione Europea. In particolare la crescita è forte in Italia (+29,5%) e Spagna (+13,4%), mentre

ECONOMIA



MOBILITA' GREEN
Ue, a febbraio auto elettriche al 18,8% del mercato, ibride al 38,7%. Crescita maggiore è stata in Francia (+38,5%)



MERCATO A FEBBRAIO
Europa, aumentano immatricolazioni delle case cinesi: Byd a 17.954 auto (+162% sul 2025 e quota 1,8%). Torna a crescere Tesla



LA STRATEGIA
Toyota investirà un miliardo di dollari negli impianti Usa per auto ibride ed elettriche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

resta stabile in Germania (+1,1%).

Anche le ibride plug-in continuano a crescere e arrivano al 9,8% del mercato, contro il 7,4% di un anno fa. «A oggi in Europa - osserva l'Anfia - l'80% degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili».

condividi l'articolo



mercoledì 25 marzo 2026 - Ultimo aggiornamento: 10:53 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

PER MARCA



MERCATO A FEBBRAIO

Europa, aumentano immatricolazioni delle case cinesi: Byd a 17.954 auto (+162% sul 2025 e quota 1,8%).

Torna a crescere Tesla



MERCATO ELETTRICHE

Bev e Phev in frenata a livello globale: a gennaio 1,218 milioni di unità (-2,1%) le vendite. -30% Byd,

-13,5% Tesla, -11,6% Geely

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Ue, a febbraio auto elettriche al 18,8% del mercato, ibride al 38,7%. Crescita maggiore è stata in Francia (+38,5%)



Europa, aumentano immatricolazioni delle case cinesi: Byd a 17.954 auto (+162% sul 2025 e quota 1,8%). Torna a crescere Tesla



Toyota investirà un miliardo di dollari negli impianti Usa per auto ibride ed elettriche

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Elkann: «In F1 per Ferrari responsabilità e determinazione per tornare più forti»



W2RC: Defender domina il Rally Raid del Portogallo conquistando l'intero podio della classe Stock



W2RC: Sebastien Loeb e Dacia dominano in Portogallo e salgono in vetta al Mondiale Rally Raid

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



25 Marzo 2026



Direttore Editoriale: Alessandro Barbano

l'Altravoce
il Quotidiano

RICERCA

HOME ▾ ITALIA MONDO ECONOMIA COMMENTI CULTURA INNOVAZIONE SPORT

NOTIZIE

25 MAR, 2026

Stellantis lancia Supplier Advisory Council Europa per rafforzare partnership

EDICOLA



ITALPRESS | MOTORI ITALPRESS

TORINO (ITALPRESS) – Stellantis ha annunciato oggi il lancio del nuovo Stellantis Europe Supplier Advisory Council, un forum strategico dedicato a rafforzare la collaborazione, consolidare partnership di lungo periodo e sviluppare soluzioni congiunte per affrontare le sfide più rilevanti dell'industria automobilistica europea. Istituito per la prima volta in Europa, il Consiglio riunisce i più alti responsabili regionali di Stellantis per tutte le principali funzioni industriali, insieme a 26 partner fornitori che rappresentano un'ampia e diversificata gamma di tecnologie, commodity e competenze dell'automotive europeo. Nel corso di tre sessioni nel 2026, ciascuna della durata di un giorno e mezzo, il Consiglio lavorerà in modo congiunto per individuare le sfide comuni, definire le priorità operative e generare risultati concreti "win-win", rafforzando competitività, innovazione e performance industriale. Lo Europe Supplier Advisory Council riflette l'impegno di Stellantis a promuovere un dialogo trasparente, processi decisionali più rapidi e un approccio modernizzato alla partnership con i fornitori – elementi essenziali in una fase in cui il settore automotive affronta profonde trasformazioni tecnologiche, volatilità delle catene di fornitura, requisiti normativi sempre più stringenti ed evoluzione delle aspettative dei clienti. La missione del Consiglio è creare un forum aperto e basato

Ricerca

Potrebbe interessarti



Stellantis. Heritage Hub apre al pubblico tutti i giorni



Santanchè si dimette "Obbedisco a Meloni, ma il mio passo indietro non è dovuto"



Medio Oriente, Meloni "L'Italia lavora per la stabilità"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sulla fiducia per il confronto strategico; individuare colli di bottiglia operativi e opportunità di miglioramento lungo l'intera catena del valore; attivare gruppi di lavoro congiunti Stellantis-fornitori per accelerare lo sviluppo di soluzioni; rafforzare la capacità dell'Europa di offrire prodotti di alta qualità, innovativi e realmente centrati sul cliente; integrare la leadership delle principali associazioni europee dei fornitori, ANFIA e FIEV, che collaboreranno a stretto contatto con Stellantis e con i suoi partner industriali.

“Il lancio dello Europe Supplier Advisory Council rappresenta una tappa fondamentale nel nostro percorso di rafforzamento della performance industriale della regione”, ha dichiarato Emanuele Cappellano, COO di Stellantis Europe. “Oggi più che mai il nostro successo dipende da una collaborazione profonda con i partner della filiera. Creando uno spazio condiviso in cui discutere apertamente sfide e opportunità, poniamo le basi per un'esecuzione più rapida, una competitività più solida e una crescita sostenibile in Europa”. Stéphane Dubs, Senior Vice President Purchasing e Supplier Quality di Stellantis Europe, ha aggiunto: “I nostri fornitori sono attori chiave della trasformazione di Stellantis. Questo nuovo Consiglio ci consente di lavorare fianco a fianco, in un clima di trasparenza e rispetto, per co-creare soluzioni vantaggiose per entrambe le parti. Insieme affronteremo i temi critici che stanno ridefinendo il nostro settore – dalla qualità alla prontezza dei lanci, dalla competitività dei costi all'innovazione e alla resilienza della supply chain – trasformandoli in veri vantaggi strategici per l'intero ecosistema”.

“FIEV accoglie con favore l'opportunità di partecipare allo Stellantis Supplier Advisory Council, che rappresenta un'importante occasione per rafforzare la relazione e arricchire il dialogo con i fornitori. Questa partecipazione ci permetterà, insieme ad ANFIA, di rappresentare la voce collettiva della filiera e di contribuire attivamente ai lavori del Consiglio” ha dichiarato Jean-Louis Pech, Presidente di FIEV.

“Oggi più che mai è fondamentale investire in una partnership solida e proficua tra Stellantis e l'ecosistema della filiera, stretto tra la debolezza del mercato europeo, l'instabilità geopolitica e una concorrenza sempre più intensa. Solo affrontando uniti le sfide regolatorie dell'Unione Europea sarà possibile sostenere l'industria e le piattaforme di ricerca e sviluppo in Europa”, ha affermato Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di ANFIA. Un impegno condiviso per il futuro industriale dell'Europa

I tre incontri del Consiglio previsti nel 2026 saranno dedicati alla definizione delle priorità comuni, all'allineamento delle aspettative in termini di performance e all'avanzamento dei gruppi di lavoro che guideranno la collaborazione nel corso dell'anno. Questi workstream – co-guidati da dirigenti Stellantis e rappresentanti dei fornitori – si concentreranno su temi ad alto impatto quali pianificazione produttiva, impatti normativi e sui costi, pronta reattività della tecnologia e dell'innovazione, nonché eccellenza operativa. Attraverso questo Consiglio inaugurale, Stellantis ribadisce il proprio impegno a diventare il partner di riferimento per i fornitori più strategici e a sostenere una base industriale europea competitiva, innovativa e resiliente.

foto: ufficio stampa Stellantis

(ITALPRESS).

**Una voce delle notizie:
da oggi sempre con te!**



Cina, e-commerce in crescita nei primi due mesi dell'anno



Beppe Convertini racconta in un libro l'Italia dei piccoli borghi



Gattuso “Con l'Irlanda del Nord la partita più importante della mia carriera”

LE RUBRICHE

Mimì



A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE: Toccato il fondo, tutti uniti

Lo studio di AlixPartners: Mercato europeo stagnante, i cinesi guadagnano quote. E nel 2030 saliranno al 13% Si è svolto a Milano l'evento dal titolo Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo!, promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE. Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!. Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria già in forte sofferenza. Il quadro per l'industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall'arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull'intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina, ha evidenziato Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners. Il focus si è poi spostato sugli impatti diretti sull'industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso, con un talk moderato da Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti Marco Marelli e Umberto Zapelloni. Il primo a intervenire è stato Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee, che ha sottolineato: La rimodulazione delle regole europee sull'auto è stata insufficiente, c'è bisogno di un'ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C'è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole. Gli ha fatto eco Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE ed ex Presidente di Confindustria Lombardia, che ha evidenziato: La Cina è avanti diversi anni rispetto all'Europa. C'è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell'auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell'auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles. Sugli impatti occupazionali si è soffermato Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL: I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l'intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell'auto. Serve una strategia per l'industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio. Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato. Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari. Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in

Commissione ITRE: Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settima crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente. Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e neutra questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno. Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri. Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo. Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono a prescindere da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti. Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato. Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia. Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato. Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora tocca all'Europa, ha sottolineato Gianni Murano, Presidente di UNEM. Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della

componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto. Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata. Spazio poi alle due ruote con Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto: Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi. A rappresentare la filiera elettrica il Presidente di Motus-E, Fabio Pressi: Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma. Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni. Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte - ha rimarcato Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive -. La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi. Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: Siamo tutti un po' reduci di una guerra di sfinitimento che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita. A margine dell'evento il promotore del movimento Pierluigi Bonora ha consegnato il Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026, riconoscimento che viene consegnato a personalità del settore che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante.



HOME | CATEGORIE | AUTORI | MARCHE AUTO-MOTO REGISTRATI



Automotive 2026: l'allarme della filiera europea — “Non c'è più tempo”

26 Marzo 2026 / in Autologia, ORIZZONTI / di Autologia

L'edizione 2026 di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione fondato dal giornalista Pierluigi Bonora, ha riunito a Milano i principali attori della filiera per affrontare uno dei momenti più critici della storia dell'automotive europeo. L'evento, dal titolo emblematico “Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c'è più tempo!”, ha evidenziato un consenso trasversale: la transizione imposta dall'UE sta generando squilibri profondi e un vantaggio competitivo crescente per i costruttori cinesi.

Europa tra norme ideologiche e mercato in sofferenza

L'apertura dei lavori — a firma delle società di consulenza AlixPartners, Bain & Company e Dataforce — ha messo in luce un quadro complesso: volumi stagnanti, margini sotto pressione, domanda fragile e un impianto regolatorio giudicato da molti “ideologico”.

Dario Duse (AlixPartners) ha evidenziato come il mercato europeo stia vivendo una transizione “più voluta che realizzata”, con cicli di prodotto sempre più brevi e un consumatore spesso ignorato nelle scelte regolatorie. A fargli eco Salvatore Saladino (Dataforce), che ha definito sproporzionato il rapporto tra i costi della transizione e il beneficio climatico reale: l'auto europea incide appena per l'1% sulle emissioni globali, ma paga il prezzo più alto.

Dal fronte Bain & Company, Gianluca Di Loreto ha descritto l'avanzata cinese come il risultato inevitabile di una sovraccapacità produttiva interna che ora si riversa sul mercato europeo, terreno fertile anche per il crollo di segmenti chiave come l'A-segment.

Cinesi in ascesa e competitività in declino

I nuovi dati del Global Automotive Outlook presentati da Emanuele Cordone (AlixPartners) confermano il sorpasso in atto: nel 2030 i marchi cinesi conquisteranno fino al 13% del mercato europeo, contro il 9% attuale. In Italia la crescita è ancora più evidente, guidata da BYD, Chery e Leapmotor. Intanto la sovraccapacità locale aumenta e inizia la progressiva localizzazione di impianti cinesi in Europa, con impatti diretti sull'occupazione.

Preoccupazione condivisa da sindacati e associazioni: per Ferdinando Uliano (FIM-CISL) il sistema produttivo europeo “è a un punto di non ritorno”, mentre ANFIA, UNRAE e Confindustria invocano una revisione pragmatica delle norme su CO₂, fiscalità e antitrust.

LETTERE DALLA DAKAR 2025 [PARTE II]



VIDEO TEST DRIVE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Tecnologia, AI e design: tra innovazione e rischi di omologazione

Nella parte centrale dell'evento il confronto si è spostato sulle nuove frontiere tecnologiche. Stellantis, Bosch e A2A E-Mobility hanno sottolineato il ruolo chiave dell'intelligenza artificiale, dell'integrazione tra sistemi digitali e della necessità di un'infrastruttura energetica solida.

Sul fronte del design, le voci di Roberto Giolito, Fabrizio Giugiario, Fausto Capelli e Chris Bangle hanno evidenziato un tema ricorrente: l'omologazione stilistica e la compressione della creatività a causa di norme, tecnologia e marketing. L'auto "che parla di narrativa, non di storia", come ha ricordato Bangle, rischia di perdere identità.

Filiera unita: "Serve un cambio di rotta immediato"

Nella parte conclusiva, il dibattito ha assunto una dimensione politica. Rappresentanti delle istituzioni, eurodeputati e associazioni — da ACI a Federmotorizzazione, da Federauto a Motus-E — hanno ribadito la necessità di difendere capacità produttiva, neutralità tecnologica e sicurezza energetica.

Per molti, il Green Deal va ripensato: "Il settore auto non avrà futuro in Europa se non cambiamo rotta", ha ammonito Marco Bonometti (OMR). L'invito a una "marcia ordinata su Bruxelles" è risuonato più volte.

A margine dell'evento, Pierluigi Bonora ha conferito il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026" a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari



, per una carriera riconosciuta all'insegna della visione strategica e della capacità di dialogo con i media.

Condividi questo articolo



I BLOGGER



Alfio Manganaro, Maurizio Pignata, Gianfranco Strangis, Marco Belletti, Germano Longo

GLI AUTORI



CERCA NEL SITO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TALKING ADDRESS

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

[Home](#)
[Contatti](#)
[Media Kit](#)
[Soste in Viaggio](#)
[f](#)
[in](#)
[YouTube](#)
[Instagram](#)

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Fleet Manager
- Case auto
- Noleggio
- Elettriche Ibride
- LCV
- Industry
- News Fuoriorario
- OltreFrontiera
- Twin Fleet**
- Podcast

Europe Supplier Advisory Council: nasce il forum Stellantis

26 Marzo 2026 Breaking news No Comment



Stellantis riunisce manager e fornitori in un nuovo forum strategico per accelerare innovazione, competitività e resilienza

Europe Supplier Advisory Council- Stellantis annuncia la nascita dello *Europe Supplier Advisory Council*, un'iniziativa senza precedenti nel continente pensata per consolidare la collaborazione con i fornitori e affrontare in modo congiunto le sfide più complesse dell'industria automobilistica.

Il nuovo Consiglio riunisce i principali responsabili regionali del gruppo insieme a 26 partner della filiera, rappresentativi di un ampio spettro di tecnologie e competenze. Nel corso del 2026 sono previsti tre incontri, ciascuno della durata di un giorno e mezzo, con l'obiettivo di individuare criticità comuni, definire priorità operative e sviluppare soluzioni concrete in ottica "win-win".

Fleetime magazine digitale marzo 2026



Search ...

Breaking news

EUROPE SUPPLIER ADVISORY COUNCIL: NASCE IL FORUM STELLANTIS



Usato elettrico 2026: l'export forzato che

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Un nuovo modello di collaborazione

Con questa iniziativa, Stellantis punta a rafforzare un dialogo trasparente e a rendere più rapidi i processi decisionali, in un contesto segnato da profonde trasformazioni tecnologiche, tensioni nelle catene di fornitura e crescente pressione normativa.

La missione del Consiglio è chiara: creare un confronto strategico basato sulla fiducia, individuare colli di bottiglia lungo la catena del valore, attivare gruppi di lavoro congiunti e sviluppare prodotti sempre più innovativi e centrati sul cliente. A supporto di questo percorso collaboreranno anche le associazioni di settore ANFIA e FIEV, che contribuiranno a rappresentare le esigenze dell'intera filiera.

Emanuele Cappellano, COO di Stellantis Europe, ha sottolineato come l'iniziativa rappresenti una tappa fondamentale per rafforzare la performance industriale della regione, evidenziando il ruolo cruciale di una collaborazione sempre più stretta con i partner.

Sulla stessa linea Stéphane Dubs, responsabile Purchasing e Supplier Quality per l'Europa, che ha definito i fornitori "attori chiave della trasformazione", sottolineando l'importanza di co-creare soluzioni in un clima di trasparenza e rispetto reciproco.

Dal lato della filiera, Jean-Louis Pech, presidente di FIEV, ha evidenziato il valore del Consiglio come piattaforma di dialogo e rappresentanza, mentre Marco Stella di ANFIA ha richiamato la necessità di una partnership solida per affrontare le sfide del mercato europeo, tra instabilità geopolitica e crescente competizione globale.

Un impegno condiviso per il futuro

I lavori del Consiglio nel 2026 si concentreranno su temi ad alto impatto come pianificazione produttiva, costi, innovazione tecnologica e resilienza della supply chain. I gruppi di lavoro congiunti, guidati da rappresentanti di Stellantis e dei fornitori, avranno il compito di trasformare queste sfide in opportunità concrete.

Con il lancio dello Europe Supplier Advisory Council, il gruppo ribadisce la volontà di diventare un partner di riferimento per i fornitori strategici e di contribuire allo sviluppo di un'industria automobilistica europea più competitiva, innovativa e sostenibile.

Redazione Fleettime

Fonte Stellantis

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

automotive, competitività, Europa, Europe Supplier Advisory Council, FIEV, filiera automotive, fornitori auto, industria automobilistica, Innovazione, partnership industriali, produzione auto, Stellantis, supply chain

agita i Fleet Manager



#FORUMAutoMotive 2026: l'appello congiunto della filiera all'UE



Industria auto: i costruttori frenano (e cambia la strategia globale)



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

NewsProveDa SapereMotor1 ProVideoFotoSaloni dell'auto

Home News Mercato e Industria

Stellantis punta sui fornitori per crescere in Europa

Il nuovo Advisory Council mira a rendere più efficiente la produzione e accelerare lo sviluppo tecnologico nel continente



Foto di: Stellantis

Di: Eleonora Lilli
26 Mar alle 17:30

Condividi

Stellantis accelera sul fronte della collaborazione industriale e annuncia la nascita dello Europe Supplier Advisory Council, un nuovo organismo pensato per rafforzare il dialogo con i fornitori e affrontare le trasformazioni in atto nel settore automotive.

Il gruppo nato dalla fusione tra FCA e PSA introduce per la prima volta in Europa questo forum strategico, coinvolgendo 26 partner industriali e i principali responsabili regionali dell'azienda.

Un tavolo comune per affrontare le sfide del settore

Il nuovo Consiglio rappresenta un cambio di passo nel rapporto tra costruttori e fornitori, con l'intento di superare modelli tradizionali spesso frammentati. Attraverso tre incontri previsti nel corso del 2026, i partecipanti lavoreranno insieme per individuare criticità lungo la catena produttiva e definire priorità condivise, puntando a risultati concreti per entrambe le parti.

L'iniziativa coinvolge anche realtà associative come l'ANFIA, che rappresenta la filiera italiana della componentistica, e la FIEV, federazione francese dei fornitori, con l'obiettivo di portare nel dibattito una visione ampia e rappresentativa del settore europeo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

VIDEO

In questo contesto, il Consiglio si propone come uno spazio di confronto diretto e trasparente, utile a velocizzare i processi decisionali e migliorare la capacità di risposta alle criticità. Tra i temi al centro dei lavori ci saranno la qualità dei prodotti, la competitività dei costi e la resilienza delle catene di approvvigionamento, aspetti diventati centrali negli ultimi anni anche alla luce delle tensioni geopolitiche e delle difficoltà logistiche globali.

Collaborazione per innovazione e competitività europea

Il progetto si inserisce in una strategia più ampia con cui Stellantis punta a rafforzare la propria presenza industriale in Europa, concentrandosi su innovazione e cooperazione. I gruppi di lavoro congiunti che nasceranno all'interno del Consiglio affronteranno questioni come la pianificazione produttiva, l'impatto delle normative europee e lo sviluppo tecnologico, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e accelerare l'introduzione di nuove soluzioni.

La creazione dello Europe Supplier Advisory Council riflette anche la necessità di adattarsi a un mercato in evoluzione, caratterizzato da una domanda incerta e da una crescente competizione internazionale. In questo scenario, il rafforzamento della collaborazione tra costruttori e fornitori diventa un elemento chiave per sostenere la competitività dell'industria europea e garantire prodotti sempre più innovativi e vicini alle esigenze dei clienti.

Leggi anche

[Auto usata? Il più grande parco annunci è online](#)

[Sempre più giovani parlano di sicurezza stradale](#)

Condividi quest'articolo

DI TENDENZA
Lancia Gamma, la nuova ammiraglia italiana prende forma
Il camioncino che sorprende. Isuzu M21 TT: l'evoluzione del cabover
Touring compie 100 anni. Ricordiamo le sue auto leggendarie
"Defender non è più solo off-road", vi dico perché

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



INDUSTRIA E FINANZA

Mercato europeo

Stellantis, c'è un'altra grana dell'era Tavares: i rapporti con i fornitori

Redazione Online | aggiornato il 26/03/2026 | 0 commenti

Nuova Renault Clio E-Tech 158 CV full hybrid: prova completa

ADV

I PIÙ POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis fa un passo per risolvere un'altra difficile eredità dell'ex amministratore delegato Carlos Tavares: **i rapporti con i fornitori**, logorati dalla politica di taglio dei costi perseguita con tenacia dell'ex management.

Il gruppo, infatti, ha creato lo **Stellantis Europe Supplier Advisory Council**, un forum strategico dedicato a rafforzare la collaborazione, consolidare partnership di lungo periodo e sviluppare soluzioni congiunte per affrontare le sfide più rilevanti dell'**industria automobilistica europea**.

“Istituito per la prima volta in Europa, il Consiglio riunisce i più alti responsabili regionali di Stellantis per tutte le principali funzioni industriali, insieme a **26 partner fornitori** che rappresentano un'ampia e diversificata gamma di tecnologie, commodity e competenze dell'**automotive europeo**. Nel corso di tre sessioni nel 2026, ciascuna della durata di un giorno e mezzo, il Consiglio lavorerà in modo congiunto per individuare le sfide comuni, definire le priorità operative e generare risultati concreti *win-win*, rafforzando competitività, innovazione e **performance industriale**”, spiega ancora il costruttore.



La missione del Consiglio

Stellantis sottolinea quindi il suo impegno a “promuovere un **dialogo trasparente**, processi decisionali più rapidi e un approccio modernizzato alla partnership con i fornitori,

01 Mondial de l'Auto
Stellantis porta 60 auto al Salone di Parigi: debutta la Lancia Gamma, ci sarà anche la Fiat Grizzly?

02 Test Nuova Twingo elettrica, è tornato il genio? Guida e autonomia della citycar nata in 100 settimane - VIDEO

03 Mercato europeo
Leapmotor T03, il miracolo degli incentivi: ora è quarta nel gotha elettrico d'Europa

04 Materie prime E se Trump avesse il litio?

05 Stellantis Fiat 600 a benzina: arriva il nuovo motore 1.2 Turbo 100 CV con cambio manuale

VEDI ALTRO

FOCUS ON

brand stories

ADV

ADV

elementi essenziali in una fase in cui il settore automotive affronta profonde **trasformazioni tecnologiche**, volatilità delle catene di fornitura, requisiti normativi sempre più stringenti ed evoluzione delle aspettative dei clienti”.

In tale quadro, il Consiglio nasce per creare un **“forum aperto e basato sulla fiducia** per il confronto strategico”, individuare colli di bottiglia operativi e opportunità di miglioramento lungo la **catena del valore**, attivare gruppi di lavoro congiunti per accelerare lo sviluppo di soluzioni, rafforzare la capacità dell'Europa di offrire “prodotti di alta qualità, innovativi e realmente centrati sul cliente”, integrare la leadership delle principali associazioni europee dei fornitori, **Anfia** (Italia) e **Fiev** (Francia), per una più stretta collaborazione.

Come detto, la nuova iniziativa rientra nel processo avviato da tempo dai vertici aziendali, a partire dall'attuale **Antonio Filosa**, per migliorare rapporti deteriorati dalla spasmodica ricerca del **taglio dei costi** perseguita da Tavares. Stellantis, insomma, punta sui fornitori anche per rendere la sua **base industriale europea** più competitiva, innovativa e resiliente.



Un cambio di passo necessario

E difatti il responsabile delle attività europee, **Emanuele Cappellano** (nelle foto in pagina durante un recente incontro proprio con i maggiori fornitori), parla di “una tappa fondamentale nel nostro percorso di rafforzamento della performance industriale della regione: oggi più che mai il nostro successo dipende da una collaborazione profonda con i partner della filiera”.

Per **Stéphane Dubs**, vice presidente **Acquisti e Qualità dei fornitori** di Stellantis Europe, il Consiglio “ci consente di lavorare fianco a fianco, in un clima di trasparenza e rispetto, per **co-creare soluzioni vantaggiose** per entrambe le parti”.

Non sono dissimili i commenti dei rappresentanti delle due associazioni. **Jean-Louis Pech**, presidente della Fiev, sottolinea “l’importante occasione per rafforzare la relazione e arricchire il dialogo con i fornitori”, mentre **Marco Stella**, vice presidente di **Anfia** e presidente del Gruppo Componenti, pone l’accento sulla necessità di “investire in una **partnership solida e proficua** tra Stellantis e l’ecosistema della filiera, stretto tra la debolezza del mercato europeo, l’instabilità geopolitica e una concorrenza sempre più intensa”.

In breve, le varie dichiarazioni suggeriscono un **cambio di passo** rispetto al passato e, soprattutto, rappresentano l’ennesima ammissione di quanto le relazioni siano state messe a dura prova dalle strategie di Tavares.

Cerchi l'auto? Quattroruote risponde. [Scopri trovauto.](#) ▶

TAGS: **STELLANTIS**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Disclaimer

ADV



ADV



CONSIGLIATO PER TE

PUBBLICITÀ

racecenter

Formula 1 | Giappone | FP2 | GIÀ CONCLUSO

1 **PIASTRI** 2 **ANTONELLI**+0.092 3 **RUSSELL**+0.205 4 **NORRIS**+0.516 5 **LECLERC**+0.713 6 **HAMILTON**+0.847 7 **HULKENBERG**

FP3 inizia in
09 ORE 58 MIN 05 SEC

RICORDO FORMULA 1

E' MORTO PIERO FUSARO, EX PRESIDENTE FERRARI: AVEVA 88 ANNI

Si è spento dopo una lunga malattia il manager torinese che è stato a capo del Cavallino ed è stato dirigente di FIAT, Alfa Romeo e Seat. Aveva concluso la sua carriera come presidente dell'ANFIA.

Franco Nugnes
Pubblicato:



PUBBLICITÀ



Piero Fusaro e Nigel Mansell

Foto di: Alessandro Martellotta / Alessio Morgese / NurPhoto via Getty Images

Aveva 88 anni e un cruccio: passare alla storia come colui che aveva impedito ad Ayrton Senna di coronare il sogno di andare alla Ferrari per disputare la stagione 1991 con una monoposto rossa. Piero Fusaro se n'è andato in punta di piedi dopo una lunga malattia che lo ha debilitato. Torinese, avrebbe festeggiato il compleanno il 29 marzo: non ha fatto in tempo.

Cesare Fiorio giura e spergiura che sia stato Piero Fusaro, allora presidente del Cavallino, ad avvisare Alain Prost che il direttore sportivo aveva firmato un precontratto con il campione brasiliano per portarlo alla Scuderia al suo posto, tanto che il transalpino si era dato molto da fare perché la trattativa andasse a monte.

Inutile andare a ripercorre la questione: il risultato della vicenda era stato chiaro. Tutti quelli che erano rimasti coinvolti nella vicenda ne pagarono un tributo: Senna rimase alla McLaren, Fiorio lasciò la Ferrari e Prost, poco dopo fu cacciato dal Cavallino. E a rimetterci il posto era stato anche Fusaro, in attesa che arrivasse alla presidenza, Luca di Montezemolo.

Il destino dell'Ingegnere è sempre stato legato alle automobili, anche se si era laureato al Politecnico di Torino in ingegneria elettrotecnica. Nel 1963 era entrato alla FIAT dove aveva fatto carriera: nel 1970 era diventato direttore dello Stabilimento di Sulmona e poi aveva dato vita alla fabbrica di Firenze. Nel 1975 era stato chiamato a Maranello da Enzo Ferrari che gli aveva affidato la Direzione Generale del Cavallino...

“Ho trascorso con il Commendatore gli anni più entusiasmanti e formativi della mia vita professionale – raccontava Piero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

- Per me era stato come un padre, e senza presunzione, penso di essere stato per Lui come un figlio. Ricordo che gli vedevo fare dei regali magnifici e costosissimi. A me, cui non fece mai un dono, mi disse più volte: "A Lei Fusaro non faccio regali perché le do la mia amicizia".

Nel 1979 era l'Amministratore Delegato di Seat in Spagna, mentre nel 1985 era entrato a far parte del Comitato Direttivo di FIAT Auto. Con l'acquisizione dell'Alfa Romeo ne era diventato l'Amministratore Delegato e Presidente". Nel 1998 alla scomparsa di Enzo Ferrari aveva ricevuto una telefonata dall'avvocato Agnelli: "Ferrari mi ha sempre detto che lei sarebbe stato il suo successore. Assuma l'incarico di Presidente".

Uomo d'azienda, manager preparato, molto sensibile nei rapporti umani, una volta uscito dal Cavallino era stato ancora nominato presidente dell'ANFIA nel 1992.

PUBBLICITÀ

Leggi anche:



FORMULA 1

F1 | Aston Martin, non è solo questione di PU: problemi anche di carico e bilanciamento



FORMULA 1

F1 | Red Bull: le nuove pance che peso hanno sulla RB22 meno prevedibile?



FORMULA 1

F1 | Suzuka cambia pelle: nel serpentone i piloti non frenano più perché è la PU a rallentare per loro



FORMULA 1

F1 | Mercedes: attenzione rivolta alle qualifiche, ma sul passo rimane super favorita



FORMULA 1

F1 | Hamilton: "Al momento non siamo veloci, ma se troviamo il setup c'è margine da estrarre"



FORMULA 1

F1 | Ferrari troppo brutta per essere vera: la rossa ha sbagliato i compiti?



FORMULA 1

Tecnica F1 | In Giappone McLaren sfida Mercedes. Dov'è la Ferrari?



FORMULA 1

F1 | McLaren: ci sono due aree su cui lavorare, ma per Stella la MCL40 ha un grande potenziale



FORMULA 1

F1 | Red Bull soffre soprattutto nelle curve veloci: "Ci sono cose della RB22 che non capiamo"



FORMULA 1

F1 | Suzuka, Libere 2: spunta la McLaren di Piastri seguita dalle Mercedes. Ferrari opaca

Le novità da Bruxelles e il caso Stellantis

Non ci sono dubbi sul fatto che il 2025, per l'automotive, sia stato un anno complesso, caratterizzato da conflittualità tra l'UE e le associazioni di settore.

Ma non tutto è perduto: grazie alla preziosa unione di intenti, **Anfia**, **Stellantis** e il Governo hanno sviluppato una **strategia nazionale finalizzata alla ripresa**, favorita dalla recente decisione di Bruxelles. Il 16 dicembre 2025,



"L'obiettivo è che le misure portino in tempi brevi a una forte inversione di tendenza della produzione nazionale, facendo affidamento sulla realizzazione dei piani produttivi di Stellantis e su una riconnessione forte del gruppo con i fornitori italiani, nell'ottica di lottare insieme per la valorizzazione del Made in Europe", Roberto Vavassori, presidente di Anfia

infatti, la Commissione ha annunciato una revisione degli standard CO₂ per auto e furgoni, in attesa dell'approvazione di Parlamento e Consiglio UE. L'obiettivo di **riduzione delle emissioni** è passato **dal 100% al 90% entro il 2035**, con l'ammissione di una quota limitata di veicoli endotermici o ibridi. La scelta è stata influenzata dalle pressioni di sette paesi (Bulgaria, Repubblica Ceca, Germania, Italia, Polonia, Slovacchia, Ungheria), alla luce dei crescenti rischi derivanti dalla contrazione produttiva dell'industria automobilistica.

Intanto il fronte italiano appare compatto e può contare su **Stellantis** e sul suo **Piano Italia** (vedi paragrafo seguente, ndr). Lo ha ricordato durante l'evento romano l'AD del gruppo automobilistico, **Antonio Filosa**, in collegamento da Seattle. L'esperienza a stelle e strisce del colosso offre una visione diversa delle cose e, perché no, insegna e suggerisce alternative. Filosa ha infatti raffigurato in modo chiaro la situazione americana. I **dazi**, ad esempio – che nell'ottica europea appaiono come il male assoluto – sono una delle leve che l'amministrazione Trump sta utilizzando per garantire **investimenti industriali sul territorio**. E non solo.

La Casa Bianca ha anche un'altra carta che, se giocata bene, garantisce il successo: quella delle regolamentazioni, partendo proprio dalle emissioni di CO₂. Trump ha l'obiettivo di **allineare il quadro regolatorio con la realtà americana**. Vuole restituire al cittadino quella che definisce la "Freedom of Choice", la libertà di scelta. Dunque, il pragmatismo d'oltreoceano premia lo sviluppo industriale, gli investimenti locali e offre alle imprenditorie interessanti traiettorie di crescita.

L'**UE**, allora, dovrebbe fare lo stesso: agire provando a **equilibrare tre importanti variabili, ovvero l'ambiente, il lavoro e l'accessibilità del mercato**. Bisogna ovviamente pensare alle finalità green, e Stellantis già lo fa, così come altre imprese europee, investendo in tecnologie progressivamente meno impattanti. Allo stesso tempo, va vagliato anche l'aspetto sociale, per preservare il lavoro, la filiera, le fabbriche e i fornitori, facendo leva sull'industria e sullo sviluppo del territorio. È poi necessario offrire al cliente una maggiore accessibilità ai prodotti, senza penalizzazioni, considerando che le regolamentazioni pesano sul costo del bene finale. E quelle sulle emissioni di CO₂ un po' più delle altre.

Il Piano Italia di Stellantis

Notizie da Il Progettista Industriale

- L'impatto dell'AI nell'industria cinematografica
- Prevedere il comportamento dinamico delle strutture con i metodi numerici
- Remanufacturing industriale con l'utilizzo del Directed Energy Deposition

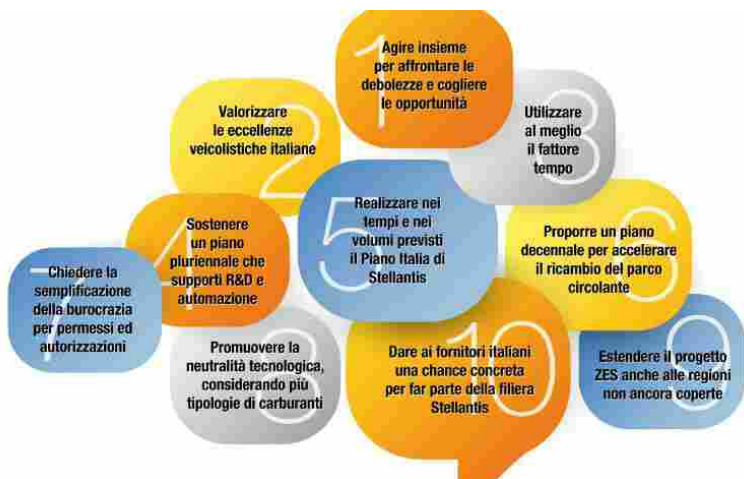


Fig. 1 – Le 10 proposte di Anfia per il rilancio dell'automotive

Presentato nel 2024 e avviato nel 2025, il **Piano Italia** di Stellantis è un ambizioso programma industriale che prevede significativi investimenti finalizzati alla modernizzazione degli stabilimenti, per un efficace rilancio dell'automotive in Italia. Si basa su tre pilastri – **elettrificazione, innovazione tecnologica e valorizzazione del "Made in Italy"** – tutelando altresì l'occupazione, rafforzando il ruolo dell'Italia come hub strategico per l'innovazione e la produzione automobilistica europea.

Con queste premesse, nel 2025 (al netto di tutte le difficoltà per l'automotive) è stato possibile concretizzare effettivamente i promessi **investimenti in tecnologie e nuovi modelli** per un ammontare pari a 2 miliardi, mentre gli acquisti da fornitori italiani hanno raggiunto i 7 miliardi (superiori ai preventivati 6). Dunque, sebbene i volumi non siano apparsi soddisfacenti, **la ripresa c'è stata, pur in maniera graduale**.

Intanto a **Melfi** è partita la realizzazione della Jeep Compass e a **Mirafiori** quella della 500 ibrida. Sono stati assunti **400 nuovi dipendenti e 120 ingegneri**. Di fronte a un lavoro di squadra, che punta sulla competitività dell'intero settore, il gruppo confida nelle nuove decisioni dell'UE, affinché le regolamentazioni fungano da traino per questo percorso di crescita, e non affossino i progressi frutto di un lavoro ormai biennale. Solo in questo modo sarà possibile incrementare la produzione nei prossimi anni, espandendo il volume delle vetture elettriche e ibride, per un 2026 di successo e un 2027 ancora migliore.

Un pericoloso bivio: declino o rilancio?

"Se si ferma l'auto si ferma l'industria europea, perché nell'auto vi è tutto quello che è necessario all'autonomia strategica dell'Unione". Una frase semplice che racchiude il ruolo centrale del comparto automotive, cardine dell'ecosistema imprenditoriale in Italia come nell'intera regione geografica. Una frase pronunciata da **Adolfo Urso**, Ministro del **MIMIT**, durante l'assemblea pubblica di **Anfia**, dietro le cui parole si celano le preoccupazioni di un intero



"L'automotive è un pilastro prioritario dell'industria europea: rappresenta un comparto con una forte dimensione produttiva e occupazionale, e sostiene l'intero sistema sociale. Se si ferma l'auto, si ferma una parte essenziale dell'economia europea. Nel settore si concentrano competenze, tecnologie e filiere che rendono possibile l'autonomia strategica del nostro continente", Adolfo Urso, Ministro MIMIT

settore, in un momento delicato della storia economica, dove il tourbillon di situazioni geopolitiche aggrava il tutto.

Partiamo da un assunto: **l'industria automobilistica è essenziale per l'autonomia strategica europea** e richiede un'azione immediata per evitare il declino e promuovere la ripresa industriale. L'esempio degli States americani potrebbe esserci d'aiuto.

L'amministrazione Trump ha scelto il principio della libertà per il Paese, da più punti di vista (scienza, tecnologia, imprenditorialità). Questo significa che cittadini hanno il diritto di scegliere quale veicolo utilizzare per raggiungere lo stesso obiettivo di **sostenibilità ambientale, che va coniugata con la sostenibilità economica e quella sociale**. Le tre versioni devono camminare di pari passo, mentre il consumatore decide autonomamente con responsabilità, consapevolezza e pragmatismo.

In Europa, invece, la situazione è molto diversa. E quale, allora, potrebbe essere la soluzione per uscire dall'impasse? Secondo il Ministro Urso servirebbe un'azione immediata per evitare il declino del comparto automotive. In primo luogo, sarebbe necessario **smorzare alcune regole del Green Deal**, rimuovendo così il totem ideologico fatto di "lacci, laccioli, vincoli", che potrebbero portare al collasso della principale industria europea, con la sua dimensione occupazionale che può garantire il sistema sociale regionale. E, in tal senso, l'Italia è da anni un propulsore del cambiamento, chiedendo che vengano eliminate le regole troppo rigide che rischiano di danneggiare l'automotive. Parliamo di un settore attorno al quale ruotano le **tecnologie più innovative, tra cui chip e AI**, ma che è direttamente connesso anche con altri comparti dell'ecosistema imprenditoriale, tra cui **siderurgia e plastica**.

Negli ultimi anni **l'Italia ha sollecitato**, assieme ad altri paesi (tra cui la Germania), **una correzione delle normative europee**, tra cui la revisione dei regolamenti sulle emissioni CO₂ e la modifica del sistema delle "super multe". Sono principalmente **tre le modifiche** a cui si auspica: (1) la **neutralità tecnologica** (ovvero la libertà di usare più tipologie di tecnologie con il medesimo target ambientale); (2) **l'armonizzazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale**; (3) la **protezione dell'industria europea**, per garantire benessere, crescita e indipendenza strategica. Intanto sono stati siglati documenti congiunti presentati a Bruxelles, mentre la Commissione dovrà decidere quale direzione del bivio scegliere: da un lato c'è il declino industriale e dall'altro il rilancio. Ma le previsioni, dopo il 16 dicembre 2025, appaiono positive.

Per la ripresa serve flessibilità

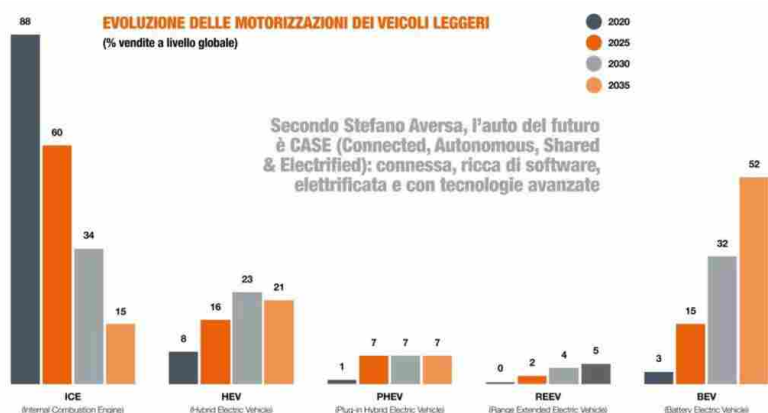


Fig. 2 – Evoluzione delle motorizzazioni dei veicoli leggeri. L'elettrificazione appare l'aspetto di maggior penetrazione sul mercato, con soglie geografiche diverse: la Cina raggiungerà l'89% di power train elettrici nel 2035, l'Europa il 67%, gli USA il 46%.

L'automotive è essenziale per l'autonomia strategica dell'Unione, nella buona e nella cattiva sorte. Ma come si fa a ridare all'industria automobilistica del vecchio Continente il ruolo che merita, ovvero quello da protagonista? Attraverso la **"competitività"**. È comune l'idea di dover tornare competitivi per offrire al mercato prodotti che esso stesso reclama. Per quanto possa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

essere importante continuare a perseguire l'obiettivo europeo di decarbonizzazione, è altresì vitale **tutelare la filiera** e il lavoro del più strategico tra i settori, in Europa.

Il mercato deve tornare a crescere, perché è l'unico (a livello globale) a non aver ancora recuperato i valori pre-Covid; valori che, addirittura, appaiono in continua discesa. Se prima la **produzione** si attestava attorno ai 20 milioni di vetture annue, oggi siamo a **17 milioni**, con una flessione ancora preoccupante per i **veicoli commerciali (-15% nel 2025)**. L'UE, allora, dovrebbe ascoltare le richieste dell'ecosistema industriale, partendo proprio dalle necessità emerse sui veicoli commerciali, con una **maggiore flessibilità** (di almeno 5 anni), **in relazione ai target di riduzione delle emissioni**.

Sarebbe poi auspicabile la **neutralità tecnologica**. Le politiche europee dovrebbero permettere l'uso di una varietà di tecnologie per la riduzione delle emissioni. Basta con il miope e inderogabile ricorso solo ai veicoli elettrici a batteria (**BEV, Battery Electric Vehicle**). Esistono anche soluzioni ibride (**HEV, Hybrid Electric Vehicle**) e altre alternative tecnologiche. Fari puntati anche sulle piccole vetture, sia ibride che elettriche. Queste hanno ovviamente un'impronta ambientale più efficiente rispetto alle grandi e, dunque, vanno premiate. Pensiamo, ad esempio, a un sistema di super crediti, che potrebbe rientrare nella **revisione del Regolamento CO₂**.

Infine, sarebbe necessario lavorare per il **rinnovo del parco auto circolante**. Sulle strade europee viaggiano 256 milioni di vetture, di cui 150 milioni hanno più di 10 anni e ovviamente inquinano maggiormente rispetto alle nuove, indipendentemente dalla moto propulsione. Se non si agisce in fretta si rischia di bloccare il turnover degli acquisti, danneggiando l'ambiente e andando contro le logiche green volute dall'UE.

La rigidità, nemica della competitività

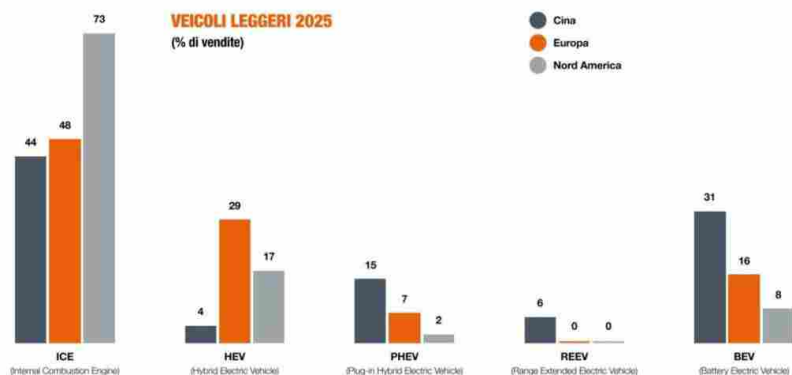


Fig. 3 – Vendite di veicoli leggeri a livello globale nel 2025

C'è poi un altro aspetto rilevante da considerare. L'autonomia strategica non è un concetto a sé stante. L'automotive non è un'isola solitaria, ma vanta una marea di **connessioni con filiere upstream e downstream**. Una di queste è il **comparto dei metalli** che, però, subisce il peso di due diverse ma connesse politiche europee, ovvero il **CBAM** (Carbon Border Adjustment Mechanism) e l'**ETS** (Emissions Trading System), con un forte impatto per l'intera industria manifatturiera. Lo ha ricordato il presidente di **Federacciai, Antonio Gozzi**, partendo da una riflessione che nasce dalla lettura della **National Security Strategy** americana: il documento che mette al centro la reindustrializzazione come pilastro strategico. Un concetto che sembra lontano dagli interessi dell'UE, secondo l'imprenditore.

La centralità dell'industria a stelle e strisce vale la sicurezza economica e sociale, secondo le volontà dell'amministrazione Trump. E dovrebbero capirlo anche a Bruxelles, perché **"senza industria non c'è Europa"**: è dalle industrie che più di cinquanta anni fa è nata l'Unione di oggi. Ma forse è passato troppo tempo e "l'élite tecnocratica" è stata distratta da temi eterei quali il Green Deal and friends, sacrificando così la produttività a favore di una

decarbonizzazione estremista e ideologica, senza una valida analisi costi-benefici. Parole severe, quelle di Gozzi, ma profondamente sentite, a tratti simili alla disperazione di un naufragio annunciato, quando all'orizzonte si scorgono nubi sempre più scure.

È davvero necessaria tanta **rigidità normativa, a Bruxelles?** I dati ambientali non sono così gravi da dover imporre una stretta eccessiva come quella in programma: l'Europa è responsabile di meno del 7% delle emissioni globali di CO₂, e la **chiusura dell'industria europea non avrebbe alcun impatto sul clima globale**.

Intanto, nonostante l'apertura e la **rimodulazione del target 2035**, la Commissione continua a sostenere che vada tutto bene, senza considerare l'impatto economico e sociale delle sue scelte in materia. La situazione appare allora drammatica: se l'UE non corre ai ripari, sostenendo la sua industria, la **manifattura rischia di scomparire entro cinque anni**. È dunque il momento di reagire e, soprattutto, agire. Gli industriali devono scendere in campo con determinazione, per evitare il collasso, in una **difesa** senza precedenti a favore del **"Made in Europe"**. Sarebbe questa l'unica strada per riconquistare la competitività e garantire un futuro a lavoratori e imprese.

CBAM ed ETS, un freno alla crescita?

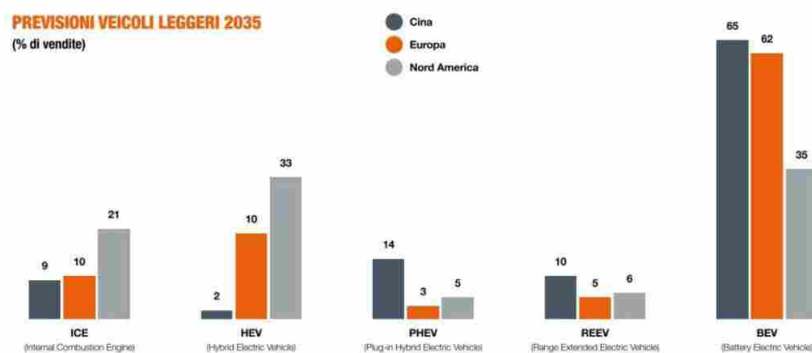


Fig. 4 – Stime delle vendite di veicoli leggeri al 2035

Le regole europee CBAM ed ETS sono due strumenti chiave della politica climatica dell'UE, per ridurre le emissioni di gas serra e promuovere la decarbonizzazione dell'industria.

L'**Emissions Trading System (ETS)** è il sistema europeo di scambio di quote di emissione: le aziende acquistano un numero di quote limitato (cap), per poter emettere gas serra. A conti fatti, quindi, è più conveniente adottare tecnologie pulite piuttosto che spendere soldi per il cap? Probabile.

Il **Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM)** – entrato pienamente in vigore il **1° gennaio 2026** – è invece una sorta di **tassa sul carbonio** applicata ai prodotti importati nell'UE e provenienti da paesi con regole climatiche meno severe. In questo modo si garantisce una concorrenza equa tra le aziende europee e quelle di paesi terzi. Anche questo meccanismo, però, appare come un freno alla crescita, sebbene abbia nobili finalità.

Analizzando però i dati, i **risultati delle due politiche europee** lasciano qualche dubbio. Con l'ETS, dal 2019 al 2025 sono stati sacrificati oltre 1,2 milioni di posti di lavoro, nel comparto siderurgico e automotive. E, allo stesso tempo, è schizzato alle stelle il costo dell'energia, perché le quote di CO₂ vengono comprate anche dalle centrali a gas e ribaltate sui consumatori. Si potrebbe pensare di **sospendere l'ETS sui turbogas**: in questo modo il prezzo dell'energia potrebbe calare di 25-30 euro al MW/h, ma la scelta si scontra con il cosiddetto "dogma ideologico" e con il mercato delle speculazioni finanziarie.

Per il CBAM il discorso è un po' diverso. Senza più quote gratuite di CO₂ gli altiforni avranno vita breve, con un **danno** anche **per la produzione di acciaio utilizzato nelle carrozzerie auto**, per le quali si usa il profondo stampaggio. La siderurgia italiana, già tra le più

decarbonizzate al mondo – con l'85% delle produzioni di acciaio da forno elettrico – pagherebbe allora un prezzo altissimo, costringendo l'automotive europeo a comprare dai concorrenti asiatici. E addio alla competitività europea.

I dati di mercato

Da un lato la Cina, con la sua strategia industriale aggressiva, dall'altro gli USA, con il proprio protezionismo. Nel mezzo un'UE che non si è mai, veramente, messa in gioco, rimanendo a fare da arbitro ai due giganti (Est e Ovest), senza quindi correre il rischio di vincere. Con la sua lentezza, stridente rispetto alla velocità di reazione degli altri paesi, soprattutto asiatici, l'Europa mette a dura prova l'industria, perdendo anno dopo anno tasselli strategici. Non si tratta solo di parole, ma sono previsioni che derivano dai dati presentati in assemblea da **Stefano Aversa**, vicepresidente e presidente EMEA di **AlixPartners**.

Il **mercato delle auto e dei veicoli commerciali leggeri** ha mostrato una lenta ripresa post Covid, a livello globale, con una **crescita dell'1% nel 2025**, trainata dalla Cina, protagonista anche del prossimo quinquennio, assieme al Nord America.

E **l'Europa? Rimarrà in stagnazione** e non recupererà la contrazione dei volumi, pari al 20% nel biennio 2019/2020. Parliamo di un mercato saturo, dove per ogni mille abitanti ci sono 571 vetture (con l'Italia a quota 600/1000), con una popolazione che invecchia, mentre i prezzi delle automobili crescono troppo velocemente.

Intanto **si fanno sempre più spazio i marchi cinesi**, che entro cinque anni potrebbero raggiungere il 13% del totale di mercato UE, sfruttando le logiche d'ingresso permissive. D'altra parte, parlando di beni e dazi, **Mario Draghi** lo aveva detto il 18 febbraio 2025, in audizione al Parlamento europeo: **tutto il Made in China che non potrà dirigersi verso il mercato statunitense rischierà di collocarsi in Europa**.

Ma qui si va oltre: parliamo di produzione tout court, con insediamenti importanti in Ungheria, Turchia, Spagna, Germania, UK e Polonia. Oltre ogni immaginazione. E mentre l'amministrazione americana spinge per il ritorno delle produzioni negli **States**, usando l'arma dei dazi e degli incentivi – con una svalutazione del dollaro che rende il mercato americano più competitivo – **l'UE combatte contro sé stessa** (contro le sue imprese), in una serrata campagna che mette al rogo il motore a combustione interna, puntando tutto sull'elettrificazione.

Cosa ci riserva allora il futuro? Uno **scenario incerto**, fortemente dipendente dalla capacità di organizzare i prodotti di successo. Ma poi, alla fine, "il futuro è adesso". Ed è frutto delle scelte di oggi: bisogna agire con coraggio, competenza e unità, raccogliendo le cicatrici del passato per costruire un domani più resiliente e produttivo.

(Articolo tratto dalla rivista **Plastix** di febbraio 2026)

Tag: Adolfo Urso, AlixPartners, anfia, Antonio Filosa, Antonio Gozzi, automotive, Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM, competitività, Confindustria, dazi, decarbonizzazione, elettrificazione, Emissions Trading System, ETS, Federacciai, Green Deal, innovazione tecnologica, marchi auto cinesi, Marianna Capasso, Mario Draghi, mercato automotive europeo, mercato automotive italiano, Mimit, National Security Strategy, neutralità tecnologica, normative europee, Piano Italia di Stellantis, Plastix, protezione dell'industria europea, Roberto Vavassori, sostenibilità ambientale, sostenibilità economica, sostenibilità sociale, Stefano Aversa, Stellantis, veicoli commerciali, veicoli elettrici, veicoli ibridi



Morto Piero Fusaro, ex presidente Ferrari

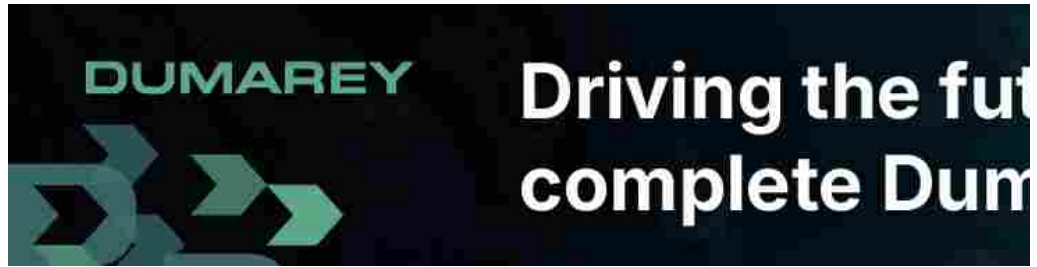
● Si è spento ieri a 88 anni, dopo una lunga malattia, il manager torinese Piero Fusaro. In carriera è stato dirigente di Fiat, Alfa Romeo e Seat, arrivando al culmine della sua scalata come presidente della Ferrari dal 1988 al 1991 dopo la morte di Enzo Ferrari. Lasciato il Cavallino era passato alla guida dell'[ANFIA](#).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AUTO tecnica

 Cerca
Cerca
articoli...

ABBONATI
ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

- NEWS ▾
- AUTO ▾
- TECNICA
- INDUSTRIA ▾
- MOTORSPORT ▾
- CLASSIC
- VEICOLI COMMERCIALI
- LE MOTO
- VIDEO
- PERSONA ▾
- RIVISTE

Home > Aftermarket > Innovazione, formazione e identità industriale al centro dell'incontro "Automotive europeo - ...

Innovazione, formazione e identità industriale al centro dell'incontro "Automotive europeo - Una nuova identità" promosso da Auto Tecnica e Messe Frankfurt

Di a cura della Redazione - 28 Marzo 2026



NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email*

Nome

Iscriviti

Ultimi Articoli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Torino 25-03-2026 - Fabrizio Greco - Automotive Europeo - Unione Industriale Torino

Presente e futuro dell'automotive – ma anche uno sguardo al passato – attraverso temi come mobilità, tecnologia e formazione.

Questi i temi sviluppati nel corso dell'evento “Automotive europeo – Una nuova identità” in scena nella mattinata del 25 marzo 2026 nel centro congressi dell'Unione Industriali Torino.

Promosso dal magazine “Auto Tecnica” e da “Messe Frankfurt” (una delle principali società fieristiche al mondo, con sede a Francoforte sul Meno, che organizza e gestisce fiere internazionali, congressi ed eventi B2B in settori come automotive, tecnologia, tessile, musica e beni di consumo), la giornata è stata l'occasione per parlare di innovazione e sviluppo commerciale, offrendo alle realtà piemontesi (ma non solo) l'opportunità di incontrarsi e fare networking.

“Automotive europeo – Una nuova identità” ha visto la partecipazione di oltre 70 rappresentanti di circa 50 aziende e istituzioni del settore automotive, una sorta di tappa d'avvicinamento alla prossima edizione di “Automechanika”, la fiera internazionale dell'aftermarket organizzata da Messe Frankfurt in programma dall'8 al 12 settembre presso il centro fieristico di Francoforte sul Meno.

L'evento è stato suddiviso in tre panel preceduti dai saluti di **Olaf Musshoff**, Direttore di [Automechanika Frankfurt](#) che ha introdotto i lavori, e da due interventi istituzionali.

Nel primo **Edoardo Pavesio** – in rappresentanza di Unione Industriali Torino e Vehicle Valley Piemonte – ha parlato in particolare dell'evoluzione degli aspetti burocratici, come il progetto di un modello di società, intesa come persona giuridica, comune e unificata per accelerare la competitività delle imprese in Europa.

L'intervento di **Roberto Locatelli** – responsabile Area Progetti Strategici della divisione aftermarket di [ANFIA](#) – ha invece illustrato lo scenario produttivo e commerciale 2025-2026, che mette in evidenza fenomeni come il costante invecchiamento del parco auto circolante e l'aumento della quota di veicoli d'importazione sui mercati UE.

Il primo panel, moderato dal direttore di Auto Tecnica **Marco Belletti**, si è concentrato sul tema della mobilità urbana con le microcar, con approfondimenti di **Uberto Gavazzi** (Country Manager Italia di Microlino), **Umberto Palermo** (Presidente Esecutivo di Mole Urbana) e **Giorgio Astesano** – Deputy General Manager di XEV Europa.

I tre manager hanno illustrato prospettive, opportunità e difficoltà tecnico-commerciali, e legate alle reti e all'assistenza, di chi si è impegnato nel campo delle microvetture elettriche.



Dal Mondiale di calcio al volante, Kia veste il cockpit di...

28 Marzo 2026



Quando il nome diventa conteso, il caso “Luce”

27 Marzo 2026



AMTS, si parte, ecco calendario e novità della fiera torinese dedicata...

27 Marzo 2026



Altro che bonus Malta, in Italia lasciare il volante costa caro

27 Marzo 2026



TIME, l'auto che restituisce tempo al futuro secondo gli studenti dello...

26 Marzo 2026

Articoli correlati

BorgWarner

BorgWarner: nuovo elettroventilatore di alta potenza

BorgWarner, nell'ambito dello sviluppo di componen...

Fiat Professional Scudo

FIAT Professional Scudo sarà prodotto a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Torino 25-03-2026 - Fabrizio Gremo - Automotive Europeo - Unione Industriale Torino

Il secondo tema si è spostato sulla formazione per le officine, moderato da **Linda Villano**, presidentessa e fondatrice di AIDA, l'Associazione Italiana Donne per l'Automotive.

I partecipanti al panel, **Silvia Trossarelli** e **Frédéric Servajean** (Head of Key Account Manager & Workshop Concept e Concept Manager di LKQ Rhiag), **Vincenzo Giaccone** (EMEA Technical Services and Equipment Director di Marelli Checkstar), **Laura Sbabo** (Marketing&Workshop Coordinator di Petronas), hanno illustrato principalmente degli aspetti tecnologici legati alla preparazione del personale di officina, senza dimenticare di toccare anche la tematica della parità di genere in questo segmento dell'universo automotive.

A completare il panel gli interventi di **Enrica Anselmino** (Circular Economy Commercial Operations di

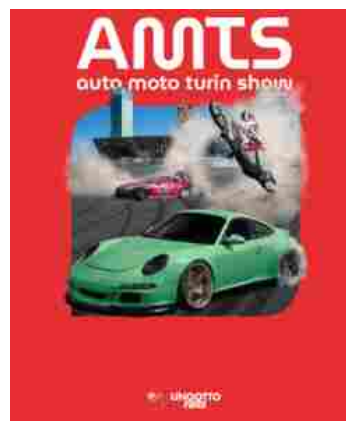
Luton

Lo stabilimento Stellantis di Luton ha ampliato la...

Elisabeth Leriche

Elisabeth Leriche nuova Direttrice Marketing Renault Italia

A partire dal mese di Novembre 2023, Elisabeth...



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sustainera – Gruppo Stellantis), per il tema della sostenibilità dell'aftermarket, e di **Elena Dalmasso** (Responsabile della sede di Savigliano della Agenform) per quello della formazione vista dalla prospettiva delle agenzie.

Il terzo e ultimo panel, moderato dall'ex-direttore di Auto Tecnica **Franco Daudo**, ha invece acceso i riflettori su due aspetti tecnici importantissimi e "paralleli" nella tecnologia propulsiva delle auto moderne.

Da un lato la diagnostica sulle batterie, fondamentale per accompagnare lo sviluppo e la crescita commerciale delle auto elettriche, dall'altro l'ottimizzazione dei sistemi endotermici che resteranno, nelle loro applicazioni ibride, protagonisti del modo del trasporto almeno per il prossimo ventennio.

Di questo hanno parlato **Simone Caroti** e **Andrea Fehr**, rispettivamente Technical Service Manager Italia e Business Development di Maroil Bardahl, e **Alessandro Volpato**, Product Line Manager della divisione Electric Vehicle Engineering di TEXA, con un punto sul progresso di tecnologie e prodotti.

L'evento è proseguito con due interviste, la prima all'ex pilota di Formula 1 ed Endurance **Emanuele Pirro** – il driver italiano con all'attivo più successi alla 24 Ore di Le Mans – oggi collaboratore di "EasyRain", azienda del torinese che ha sviluppato una tecnologia per contrastare il fenomeno dell'aquaplaning.

La seconda al direttore della Manovella **Roberto Valentini** ad **Alberto Scuro**, presidente dell'ASI – Automotoclub Storico Italiano, recentemente eletto presidente di FIVA, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens.

Scuro ha sottolineato l'importanza della salvaguardia della cultura storica anche sotto l'aspetto della formazione di conservatori e restauratori.

Durante la giornata si è collegato da Roma per un saluto l'**Onorevole Alberto Luigi Gusmeroli**, Presidente della Commissione Attività produttive, Commercio e Turismo della Camera.

Nel breve collegamento video, il deputato ha sottolineato le criticità del sistema automotive europeo e ribadito la necessità di far prevalere il principio della neutralità tecnologica nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

L'incontro ha confermato come il settore automotive europeo stia attraversando una fase di profonda trasformazione, nella quale innovazione tecnologica, aggiornamento delle competenze professionali e sostenibilità rappresentano elementi chiave per affrontare le sfide dei prossimi anni.

Allo stesso tempo, il dialogo tra istituzioni, aziende e operatori della filiera ha messo in evidenza la necessità di un approccio aperto e integrato, capace di valorizzare sia le nuove soluzioni legate all'elettrificazione sia l'evoluzione dei sistemi propulsivi tradizionali in ottica ibrida.

La giornata si è rivelata inoltre un'importante occasione di networking tra le numerose realtà presenti, favorendo lo scambio di competenze, la nascita di nuove relazioni professionali e il consolidamento di collaborazioni strategiche tra aziende, associazioni e istituzioni.

In questo contesto "Automotive europeo – Una nuova identità" ha rappresentato non solo un momento di approfondimento sui temi più attuali del settore, ma anche un concreto punto di incontro per rafforzare il dialogo tra i protagonisti della filiera, in vista delle prossime sfide del mercato e dell'appuntamento internazionale di Automechanika Frankfurt.



INDUSTRIA Il settore delle quattro ruote schiacciato tra il diktat green dell'Unione e l'avanzata delle case cinesi

L'Auto pronta a marciare su Bruxelles

Bonometti (Omr): «In bilico altri 400mila posti». Baroni (Ngv): «Andremo in piazza»

Pierluigi Bonora

Il settore automotive si trova in uno stato di profonda depressione e ad ammetterlo sono gli stessi addetti ai lavori. Le ragioni: perdita di competitività, concorrenza cinese sempre più forte e politica europea inesistente. Cosa fare? I recenti annunci "made in Ursula von der Leyen" riguardano provvedimenti tampone, giudicati insufficienti, che richiedono una rapida e pragmatica revisione. Ecco allora farsi strada l'organizzazione di una "marcia su Bruxelles" allo scopo di manifestare pubblicamente il disappunto per come è stato ridotto il da sempre riconosciuto fiore all'occhiello dell'industria europea.

È quanto è emerso al recente #ForumAutoMotive, svoltosi a Milano, evento che da anni riunisce i vertici delle associazioni automotive, industriali, sindacalisti ed esponenti della politica. Ed è stata Maria Rosa

Baroni, presidente di Ngv Italy, che raggruppa le più importanti aziende operanti nei carburanti alternativi, a rilanciare con forza l'idea della "marcia su Bruxelles", iniziativa tra l'altro sposata tempo fa da Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (filiera italiana automotive) sulla necessità di «scendere in piazza per salvare l'industria». «Unire le forze e fare sinergia fra tutti noi», il nuovo appello lanciato dalla presidente Baroni. L'industriale Marco Bonometti, a capo della multinazionale bresciana Omr e già presidente di Confindustria Lombardia, ha sottolineato come «dall'approvazione del Green Deal oltre 100mila posti di lavoro sono già stati persi nella filiera automotive europea, con la previsione di altri 400mila nei prossimi mesi, in particolare nella componentistica». «Alla radice del problema - ha aggiun-

to - vi è l'assenza di una vera politica industriale europea. A differenza di Usa e Cina, che stanno sostenendo attivamente i propri sistemi produttivi, l'Europa continua a fare leva principalmente sulle regole, senza strumenti efficaci di tutela della produzione interna, incentivi alla localizzazio-

ne, politiche adeguate alla transizione della forza lavoro e un quadro energetico competitivo. Il rischio? Delocalizzare intere filiere. Senza industria non c'è occupazione e senza occupazione non c'è futuro per l'Europa».

Uno scenario prossimo di avverarsi alla luce del report di AlixPartners, presentato a #ForumAutoMotive, secondo cui entro il 2030 la quota di mercato del Dragone salirà dall'attuale 9 al 13 per cento. «In Europa - ha spiegato Emanuele Cordone (AlixPartners) - persiste una condizione di sovracapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi, con un conseguente aumento della pressione competitiva. La filiera sarà così messa sotto pressione dall'arrivo anche dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle e focalizzate su rapidità ed efficienza».

Un quadro allarmante, insomma, che continua a vedere Bruxelles, viste le responsabilità precise, prendere continuamente tempo a difesa di interessi politici. Guido Guidesi, assessore lombardo allo Sviluppo economico ed ex presidente dell'Alleanza tra le Regioni automotive europee: «Non vorrei che in futuro venisse fuori che quello che facevamo in Europa sarà fatto ancora, ma dai cinesi».

Dopo gli agricoltori è toccato ai sindacati metalmeccanici europei manifestare davanti alla sede dell'Ue. «Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali», così Ferdinando Uliano (Fim-Cisl). E ora potrebbe essere la volta delle associazioni automotive. «Abbiamo bisogno della compattezza di tutto il settore a nostro sostegno», l'invito dell'eurodeputato Carlo Fidanza.

Intere filiere sono a rischio delocalizzazione. Colpita soprattutto la componentistica



VAI AL CONTENUTO PRINCIPALEVAI AL FOOTER

Moneta

Leggi il settimanale

ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

LA PRIMA PAGINA SALISIRANKIMI ANTONELLI SINNER IN FINALE L'EVENTO DEL GIORNALE

POLITICA ECONOMICA

L'Auto pronta a marciare su Bruxelles

Bonometti (Omr): "In bilico altri 400mila posti". Baroni (Ngv): "Andremo in piazza"

Pierluigi Bonora | 29 marzo 2026 - 05:44



ASCOLTA ORA

Il settore automotive si trova in uno stato di profonda depressione e ad ammetterlo sono gli stessi addetti ai lavori. Le ragioni: perdita di competitività, concorrenza cinese sempre più forte e politica europea inesistente. Cosa fare? I recenti annunci made in Ursula von der Leyen riguardano provvedimenti tampone, giudicati insufficienti, che richiedono una rapida e pragmatica revisione. Ecco allora farsi strada l'organizzazione di una marcia su Bruxelles allo scopo di manifestare pubblicamente il disappunto per come è stato ridotto il da sempre riconosciuto fiore all'occhiello dell'industria europea.

È quanto è emerso al recente #ForumAutoMotive, svoltosi a [Milano](#), evento che da anni riunisce i vertici delle associazioni automotive, industriali, sindacalisti ed esponenti della politica. Ed è stata Maria Rosa Baroni, presidente di Ngv Italy, che raggruppa le più importanti aziende operanti nei carburanti alternativi, a rilanciare con forza l'idea della marcia su Bruxelles, iniziativa tra l'altro sposata tempo fa da Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#) (filiera italiana automotive) sulla necessità di «scendere in piazza per salvare l'industria». «Unire le forze e fare sinergia fra tutti noi», il nuovo appello lanciato dalla presidente Baroni. L'industriale Marco Bonometti, a capo della multinazionale bresciana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Omr e già presidente di Confindustria Lombardia, ha sottolineato come «dall'approvazione del Green Deal oltre 100mila posti di lavoro sono già stati persi nella filiera automotive europea, con la previsione di altri 400mila nei prossimi mesi, in particolare nella componentistica». «Alla radice del problema - ha aggiunto - vi è l'assenza di una vera politica industriale europea. A differenza di Usa e Cina, che stanno sostenendo attivamente i propri sistemi produttivi, l'Europa continua a fare leva principalmente sulle regole, senza strumenti efficaci di tutela della produzione interna, incentivi alla localizzazione, politiche adeguate alla transizione della forza lavoro e un quadro energetico competitivo. Il rischio? Delocalizzare intere filiere. Senza industria non c'è occupazione e senza occupazione non c'è futuro per l'Europa».

Uno scenario prossimo di avverarsi alla luce del report di AlixPartners, presentato a #ForumAutoMotive, secondo cui entro il 2030 la quota di mercato del Dragone salirà dall'attuale 9 al 13 per cento. «In Europa - ha spiegato Emanuele Cordone (AlixPartners) - persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi, con un conseguente aumento della pressione competitiva. La filiera sarà così messa sotto pressione dall'arrivo anche dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle e focalizzate su rapidità ed efficienza».

Un quadro allarmante, insomma, che continua a vedere Bruxelles, viste le responsabilità precise, prendere continuamente tempo a difesa di interessi politici. Guido Guidesi, assessore lombardo allo Sviluppo economico ed ex presidente dell'Alleanza tra le Regioni automotive europee: «Non vorrei che in futuro venisse fuori che quello che facevamo in Europa sarà fatto ancora, ma dai cinesi».

Dopo gli agricoltori è toccato ai sindacati metalmeccanici europei manifestare davanti alla sede dell'Ue.

«Se l'Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli investimenti industriali», così Ferdinando Uliano (Fim-Cisl). E ora potrebbe essere la volta delle associazioni automotive. «Abbiamo bisogno della compattezza di tutto il settore a nostro sostegno», l'invito dell'eurodeputato Carlo Fidanza.

TAGS AUTOMOTIVE UNIONE EUROPEA (UE) OCCUPAZIONE (LAVORO)

VEDI TUTTI I COMMENTI (0)

LASCIA UN COMMENTO

COMMENTA

Commenti	INFO E LOGIN	ASSISTENZA	ABBONAMENTI	COMUNICATI	ABBONAMENTI
	Login	Suggerimenti	Edizione cartacea	Qui Europa	ABBONAMENTO CARTACEO ABBONAMENTO DIGITALE
	Registrati	Supporto clienti	Edizione digitale	Press Release	SEGUICI
		PUBBLICITÀ	Termini e Condizioni	Business Wire	
		Pubblicità Elettorale			

CHI SIAMO CONTATTI MODELLO 231 DISCLAIMER PRIVACY POLICY USO DEI COOKIE UFFICIO LEGALE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



ECONOMIA

 Attiva le notifiche
[CRONACA](#) [POLITICA](#) [ECONOMIA](#) [JUVE](#) [TORO](#) [SPORT](#) [CULTURA](#) [TEMPO LIBERO](#) [METEO](#) [VIDEO](#) [PIEMONTE](#) [FOOD](#)

IN EVIDENZA

Bergamo, la confessione del 13enne che ha accoltellato la prof: «Mi dispiace non averla uccisa». Voleva ammazzare anche i genitori

Petronas, addio agli ordini Fiat: a Torino scattano 70 esuberi. I sindacati: «Salvaguardare gli stabilimenti»

di Christian Benna

La perdita della commessa Stellantis sull'olio Selenia costerà 70 posti di lavoro: tutti esuberi volontari. Lo ha annunciato alla Uilm la multinazionale malese attiva a Torino con il centro ricerche di Villastellone e il sito di Santena



Lewis Hamilton (in Mercedes) durante una visita al centro di Villastellone

La perdita della commessa Stellantis sull'olio Selenia costerà 70 posti di lavoro: tutti esuberi volontari. Lo ha annunciato ai sindacalisti della Uilm la Petronas Lubrificants International, multinazionale malese attiva a Torino con il centro ricerche di Villastellone e il sito di Santena, pur garantendo che la continuità aziendale non è a rischio, e così nemmeno gli altri 430 posti di lavoro sul territorio.

Eppure la fine dell'ennesima collaborazione tra Mirafiori e un'azienda dell'indotto, in questo caso una partnership storica perché durava da più di un secolo, scatena nuove polemiche lungo le filiere dell'auto in crisi. Dallo stop alle forniture di sedili della Lear per Fiat 500 e Maserati (la fabbrica di Grugliasco è stata dismessa) alla crisi dei rapporti con Yazaki (40 esuberi) a



Il video dal fronte dell'incendio della Riserva della Vauda: Vigili del Fuoco al lavoro

Impressionante rogo tra i comuni di San Carlo, Vauda e Front

causa di commesse azzerate dal Tridente, e poi ancora il caso **Transova**, il peso di Stellantis quando stacca la spina da Torino si sente ancora. La scorsa estate l'azienda guidata da [Antonio Filosa](#) ha scelto, dopo una gara, di affidare le forniture dell'olio Selenia a Total. Un anno dopo, fatti i conti, tra costi e prospettive, **Petronas** decide di «alleggerirsi», dichiarando 70 esuberanti.

«Siamo di fronte all'ennesima conseguenza delle scelte industriali di Stellantis che penalizzano il nostro territorio, interrompendo collaborazioni che duravano da oltre un secolo — ha affermato **Gianna Pentenero capogruppo Pd in Regione** —. Per questo motivo, ho presentato un'interrogazione urgente per chiedere alla Giunta regionale quali azioni intenda intraprendere per gestire questa crisi e salvaguardare il futuro produttivo del sito». Preoccupati, ovviamente, anche i sindacati. «All'azienda — ha sottolineato **Vito Benevento della Uilm** — chiediamo la conferma dei piani di investimento per **salvaguardare gli stabilimenti** e una verifica dei risparmi per recuperare le perdite di volume che derivano dal mancato rinnovo della commessa Stellantis».

Petronas Lubricants International ha inviato un comunicato nel quale ribadisce che «non esiste nessun rischio di continuità aziendale e desidera ribadire il suo continuo impegno nel sostenere una crescita di lungo periodo e **garantire operazioni stabili e sostenibili in tutti i mercati** in cui opera». Si vedrà. Tant'è che oggi un quarto dei fornitori italiani si trova in situazione di difficoltà, come è emerso da un'indagine di [Anfia](#). La dipendenza delle imprese da Stellantis è in calo, circa il 39% del totale, ma non abbastanza.

LEGGI ANCHE

- Dove sono i soldi di Elkann: robot, sanità, gioielli e petrolio. «L'altro» Lingotto vale un tesoro da 10 miliardi [di Christian Benna](#)
- Torino, dai pc Olivetti ai sedili, Lear Fulchir riparte dal Piemonte con la Lear di Grugliasco: «Assumo tutti i 368 operai» [di Christian Benna](#)
- «A Torino non c'è futuro con Fiat-Stellantis, gli Elkann investono altrove. Servono nuove idee e produttori, magari cinesi» [di Mattia Aimola](#)
- Stellantis, a Mirafiori scompare il premio di produzione. L'avvio della 500 Ibrida non lascia tracce in busta paga [di Christian Benna](#)

[Vai a tutte le notizie di Torino](#)

[Iscriviti alla newsletter di Corriere Torino](#)

29 marzo 2026

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[Leggi e commenta](#)

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Parte con la marcia giusta il mercato automobilistico del Vco

La conferma arriva dagli ultimi dati **Anfia**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ingegnere torinese scelto dall'Avvocato per guidare la Scuderia Addio a Fusaro, successore del Drake Fu il presidente Ferrari dal 1988 al 1991

IL PERSONAGGIO

La storia di Piero Fusaro, spentosi venerdì alla soglia degli 88 anni (era nato a Torino il 29 marzo 1938), è stata sempre legata al mondo dell'automobile e dedicata alla sua famiglia. Era un predestinato. Laureato in ingegneria elettromeccanica al Politecnico, venne subito assunto in Fiat. Primo incarico nel 1963, nella Sezione Meccanica, facendo i turni. Un approccio che si porterà dietro in tutta la sua carriera, nel corso della quale ha coperto un vasto numero di ruoli importanti.

Nel 1975 Enzo Ferrari lo chiamò a Maranello affidandogli la Direzione Generale. Fu quello il primo contatto con il Cavallino Rampante, una svolta decisiva. In seguito però lavorò alla Seat in Spagna, diresse fabbriche in Sudamerica e si occupò anche nelle corse di Lancia e Abarth.

Quando il gruppo torinese nel 1986 rilevò l'Alfa Romeo, accorpandola, insieme alla Lancia, Fusaro divenne il responsabile dei due marchi. Per questo motivo, alla scomparsa di Enzo Ferrari nell'88, fu Gianni Agnelli a chiedergli di gestire la più famosa e prestigiosa casa automobilistica del mondo. Primo presidente dopo il Drake.

Piero orgoglioso di questa nomina, rilanciò l'azienda, mettendo a posto i conti, la produzione e la Scuderia di F1. Ma, alla vigilia nel Gp d'Australia del 1991 scoppiò il "caso Prost". Il pilota francese fu licenziato per aver rilasciato una dichiarazione «E' come guidare un camion». Piero aveva già preso, tramite il Ds Cesare Fiorio, contatti con Ayrton Senna. L'Avvocato però si im-

puntò e fece prolungare il contratto del transalpino per un anno al transalpino.

Fusaro lasciò subito Maranello amareggiato. Tornò a Torino apparendo come colpito al cuore. Nel 1992 fu responsabile dell'Anfia. In seguito ricoprì alcuni incarichi di consulenza, ma soprattutto l'ex presidente ha dedicato tutto il suo tempo alla famiglia, alla moglie Margherita, ai figli Francesca e Federico, ai nipoti Nicola e Olga, a fare passeggiate in montagna.

Su Ferrari disse: «Passai con Lui gli anni più entusiasmanti e formativi della mia vita professionale. Per me fu come un padre». C.CH. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Piero Fusaro con Nigel Mansell

