



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 16 al 22 giugno 2026

Torino, 25 giugno 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	17/06/2026	<i>Stellantis: Filosa, componentistica italiana pilastro nostra strategia</i>	2
	Confindustriaemilia.it	17/06/2026	<i>Presentazione del Rapporto L'economia dell'Emilia-Romagna</i>	3
	Ilgiornaleditorino.it	17/06/2026	<i>Stellantis, Filosa: in Italia 5 mld sull'innovazione, 1 mld ad Atessa</i>	4
	Fleettime.it	17/06/2026	<i>Conferenza CO2: a Torino il futuro della mobilita' sostenibile</i>	5
	Askaneews.it	17/06/2026	<i>Stellantis, Filosa: in Italia 5 mld sull'innovazione, 1 mld ad Atessa</i>	7
15	Il Tempo	18/06/2026	<i>"Investiamo ancora in Italia" (G.Zapponini)</i>	10
1+15	Italypost	18/06/2026	<i>Stellantis, le auto di Leapmotor trainano le vendite</i>	11
	Autotoday.it	18/06/2026	<i>Le auto europee che possono ancora competere con BYD, Leapmotor, Chery e gli altri marchi cinesi</i>	13
8	Corriere dell'Umbria	18/06/2026	<i>Stellantis con il vento in poppa</i>	17
1+21/3	La Repubblica - Ed. Torino	19/06/2026	<i>Speciale Auto Il mercato inchioda a maggio (M.Sciullo)</i>	18
21+23	La Repubblica - Ed. Torino	19/06/2026	<i>Si salvano solo i motori plug-in</i>	21
1+9	Il Nuovo Abruzzo e Molise	19/06/2026	<i>A TERMOLI IL FESTIVAL DEL SARA'</i>	22
	Interautonews.it	19/06/2026	<i>Vavassori (Anfia): La sfida non e' solo la Cina, per competere serve difendere la filiera europea</i>	25
	PneusNews.it	19/06/2026	<i>Anfia: disponibile il focus di approfondimento Italia trade automotive marzo 2026</i>	29
11	L'Eco di Bergamo	20/06/2026	<i>Mezzi pesanti in tenuta: il mercato cerca stabilita'</i>	30
	Ansa.it	22/06/2026	<i>Gori, 'con imprese e parti sociali dialogo maturo, servono soluzioni'</i>	31
6/7	Auto Tecnica	01/07/2026	<i>L'AFTERMARKET ITALIANO TRA SFIDE STRUTTURALI E UN FUTURO DA SCRIVERE</i>	33
28/31	Parts	01/08/2026	<i>I nuovi professionisti dell'auto</i>	35
80/81	Parts	01/08/2026	<i>Maggio al rialzo: +7,6%</i>	39
16/22	Parts Truck	01/08/2026	<i>Truck stabili a maggio (M.Sala)</i>	41

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

STELLANTIS: FILOSA, COMPONENTISTICA ITALIANA PILASTRO NOSTRA STRATEGIA

Il Sole 24 Ore
Radiocor

Impegno dimostrato con 7 miliardi di acquisti da fornitori (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 17 giu - 'La filiera italiana e' un altro pilastro della nostra nuova strategia' e 'il nostro impegno e' confermato anche dai 7 miliardi di euro che spendiamo ogni anno in acquisti da fornitori italiani'.

Lo ha detto l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, in audizione davanti le Commissioni riunite Industria del Senato e Attività produttive della Camera. 'Negli scorsi mesi, abbiamo lavorato per costruire un nuovo rapporto con la filiera. Abbiamo, infatti, avviato diverse iniziative di confronto e di condivisione per individuare le sfide comuni e definire le priorità operative. Un esempio concreto e' il lavoro che stiamo facendo con alcuni fornitori italiani sulla prossima generazione di veicoli commerciali che arriverà ad Atessa. Useremo lo stesso approccio di integrazione a Melfi per la produzione del nuovo modello di Alfa Romeo. Penso siano momenti di confronto preziosi, che vogliamo istituzionalizzare attraverso il sostegno di Anfia', ha specificato Filosa.

Fla-

(RADIOCOR) 17-06-26 14:33:08 (0430) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Stellantis	5,834	-2.29	15.15.09	5,756	5,908	5,80

TAG

ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO

AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA

BASILICATA PROVINCIA DI POTENZA MELFI ABRUZZO

PROVINCIA DI CHIETI ATESSA STELLANTIS FINANZA

ORGANI SOCIETARI CONSIGLIO AMMINISTRAZIONE O GESTIONE

ITA

Presentazione del Rapporto L'economia dell'Emilia-Romagna

Camera di Commercio di Modena giovedì 18 giugno ore 15.30 Sede della Camera di Commercio Via Ganaceto, 134 - Modena Nel corso dell'evento, un particolare focus verrà dedicato all'analisi degli aspetti congiunturali legati all'evoluzione del contesto internazionale, nonché alla presentazione di alcuni approfondimenti monografici sull'innovazione tecnologica e sul settore dell'automotive, cui seguirà una discussione da parte di accademici ed esponenti del mondo produttivo. PROGRAMMA ore 15.15 Registrazione dei partecipanti ore 15.30 Introduzione dei lavori Pietro Raffa , Capo della Sede di Bologna, Banca d'Italia Giuseppe Molinari , Presidente della Camera di Commercio di Modena Presentazione del rapporto Litterio Mirenda , Economista della Divisione Analisi e ricerca economica territoriale, Sede di Bologna, Banca d'Italia Gianmarco Cariola , Economista della Divisione Analisi e ricerca economica territoriale, Sede di Bologna, Banca d'Italia Discussione Introduce e modera Silvia Del Prete , Capo della Divisione Analisi e ricerca economica territoriale, Sede di Bologna, Banca d'Italia Intervengono Federica Rossi , Professoressa di Politica economica, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia Marco Stella , CEO di DTS Automotive, Vicepresidente ANFIA e Presidente filiera automotive Confindustria Emilia Centro ore 17.30 Chiusura dei lavori e aperitivo Si prega di dare cortese conferma della partecipazione registrandosi

Stellantis, Filosa: in Italia 5 mld sull'innovazione, 1 mld ad Atessa

Roma, 17 giu. (askanews) - Stellantis conferma l'Italia al centro della strategia europea e industriale del gruppo, con 5 miliardi di euro in ricerca e innovazione nei prossimi cinque anni, oltre un miliardo di investimenti ad Atessa per la nuova generazione di veicoli commerciali e investimenti industriali "in continuità" con il passato. Lo ha detto il ceo Antonio Filosa nell'audizione davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato. "Per l'Italia abbiamo una visione chiara", ha affermato Filosa, rivendicando il rispetto degli impegni del Piano Italia presentato lo scorso anno da John Elkann e aggiungendo che "in molti casi andremo anche oltre". Nel 2025, ha ricordato, Stellantis ha investito in Italia circa 2 miliardi di euro a livello industriale e circa un miliardo in ricerca e innovazione. Il ceo ha indicato una missione produttiva per ogni stabilimento italiano. Pomigliano ospiterà entro il 2028 la prima piattaforma E-Car, con almeno due nuovi modelli ad alti volumi e prezzo intorno ai 15.000 euro, che si aggiungeranno alla Fiat Pandina ibrida, confermata almeno fino al 2030. Mirafiori resta la "casa italiana ed europea" del gruppo, con la 500 ibrida, i cambi eDCT, l'hub di economia circolare, oltre 3.000 ingegneri e le sedi italiana ed europea. A Melfi, dopo l'avvio di Jeep Compass e DS N°8, arriveranno quest'anno Lancia Gamma e DS N°7, mentre entro il 2028 sarà assegnata una nuova Alfa Romeo. Modena ha raccolto la produzione delle Maserati GranTurismo e GranCabrio e ospita Bottega Fuoriserie. Per Maserati, Filosa ha annunciato un piano "ambizioso" che sarà presentato a Modena entro fine anno e comprenderà due nuovi modelli del segmento delle ammiraglie. "Maserati si confermerà icona italiana di stile ed eleganza", ha detto. Su Cassino, uno dei dossier più delicati, Filosa ha detto di essere consapevole delle aspettative e ha spiegato che Stellantis è al lavoro "anche con potenziali partner" per il futuro dello stabilimento, legato al piano Maserati. Nel frattempo il gruppo si concentrerà sulla gamma attuale, con una serie speciale per Alfa Romeo Giulia e Stelvio e l'arrivo di una nuova Maserati Grecale dal 2027. La novità industriale più rilevante riguarda Atessa, dove sarà prodotta la prossima generazione di veicoli commerciali di grandi dimensioni. "Solo ad Atessa investiremo oltre un miliardo di euro nei prossimi cinque anni", ha detto Filosa, definendo l'operazione una scelta destinata a garantire il futuro dello stabilimento abruzzese e a confermare la centralità dell'Italia nei veicoli commerciali. Il ceo ha richiamato anche il ruolo della filiera italiana, "pilastro" della nuova strategia. Stellantis spende ogni anno 7 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani e punta a rafforzare il coinvolgimento della componentistica su Atessa e sulla nuova Alfa Romeo a Melfi, anche con il sostegno di Anfia. Nei primi cinque mesi del 2026, ha ricordato Filosa, le immatricolazioni di Stellantis in Italia sono cresciute di quasi il 15%, la produzione di oltre il 16% e il ricorso alla cassa integrazione si è ridotto del 30%. A livello globale, nel primo trimestre il gruppo è tornato a una "crescita redditizia" e dispone di liquidità per quasi 45 miliardi di euro. Restano però i nodi competitivi. Filosa ha indicato il costo dell'energia come primo problema: nel primo trimestre Stellantis ha pagato in Italia in media 205 euro al MWh, contro 90 euro in Spagna e 100 in Francia. Il gruppo ha avviato nel 2025 l'iter per ottenere lo status di azienda energivora e accelera su fotovoltaico e biomasse, chiedendo semplificazioni locali. Sul lavoro, il ceo ha chiesto meccanismi di flessibilità "in linea con le esigenze operative contemporanee", come in Spagna, apprezzando le misure introdotte nella conversione del Dl Primo maggio e l'emendamento Gusmeroli. In Europa, Filosa ha chiesto realismo su regole e tempi, con tre priorità: veicoli commerciali leggeri, auto piccole e Made in Europe. Sui furgoni, ha osservato, la quota elettrica in Italia è appena sotto il 3% e servono target realistici. Sulle auto compatte ha giudicato positivamente i supercrediti Ue. Sul Made in Europe ha chiesto un criterio di premialità, senza nuovi oneri, e una tempistica più realistica sulle batterie: la localizzazione delle celle in Europa "dopo il 2030" è considerata da Stellantis "realistica e fattibile". L'articolo proviene da Il Giornale di Torino.





Contatti

Media Kit

Soste in Viaggio



in



FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Fleet Manager

Case auto

Noleggio

Elettriche Ibride

LCV

Industry

News Fuoriorario

OltreFrontiera

Twin Fleet

Podcast

Conferenza CO2: a Torino il futuro della mobilità sostenibile

17 Giugno 2026 Breaking news No Comment



Fleetime magazine digitale maggio 2026



ANFIA e SAE riuniscono gli esperti globali, per decarbonizzare le flotte servono e-fuel, idrogeno e regole UE più flessibili.

Conferenza CO2 – Si è conclusa presso il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino la sesta edizione di "CO2 Reduction for Transportation Systems", il convegno biennale internazionale organizzato da ANFIA e SAE International Torino Section. L'evento ha registrato oltre 250 partecipanti e più di 90 relatori globali, confermandosi il punto di riferimento per tracciare lo stato dell'arte della decarbonizzazione nei trasporti. La kermesse ha beneficiato delle partnership tecniche di Iveco Group e Stellantis Europe, oltre al supporto del Politecnico di Torino, della Camera di commercio e di Ceipiemonte.

Tecnologie sotto la lente: dai powertrain evoluti ai carburanti alternativi

Il dibattito tecnico si è concentrato sulle soluzioni per migliorare l'efficienza dei sistemi di propulsione e ridurre il fabbisogno energetico dei veicoli. Gli esperti hanno analizzato le emissioni secondo l'approccio *Well-to-Wheel* (dal pozzo alla ruota) e l'intero ciclo di vita del

Search ...

Search

Breaking news

CONFERENZA CO2: A TORINO IL FUTURO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



MOVE 2026: Stellantis con connettività satellitare e guida autonoma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

prodotto. Tra i temi cardine figurano l'evoluzione dei powertrain, l'impiego di idrogeno ed e-fuel, le tecnologie di elettrificazione e i sistemi avanzati di gestione termica e aerodinamica per l'alleggerimento dei pesi.

A completamento dei lavori, i partecipanti hanno preso parte a visite tecniche mirate sul territorio piemontese. Le sessioni sul campo si sono svolte presso i laboratori del Politecnico, gli stabilimenti Dumarey, Dana e il modernissimo Stellantis Battery Technology Center situato nel comprensorio industriale di Mirafiori.

ANFIA chiede la svolta all'UE: serve neutralità tecnologica per i veicoli commerciali

Il Direttore Generale di ANFIA, Gianmarco Giorda, ha evidenziato come l'evento si inserisca in una fase di forte evoluzione normativa, condizionata dall'*Automotive Package* della Commissione UE. L'associazione ha lanciato un appello per accelerare l'iter legislativo al fine di azzerare l'incertezza che frena gli investimenti industriali, chiedendo una netta differenziazione tra autovetture e veicoli commerciali leggeri (LCV).

La filiera richiede una reale apertura verso i carburanti rinnovabili, proponendo di considerare a zero emissioni i mezzi alimentati esclusivamente con e-fuel o biocarburanti. ANFIA auspica inoltre l'introduzione di una maggiore flessibilità sulle sanzioni per i produttori non-compliant, suggerendo un calcolo su base quinquennale anziché triennale, per salvaguardare la competitività delle imprese e garantire un Total Cost of Ownership (TCO) prevedibile agli operatori del trasporto merci.

Redazione Fleettime

Fonte ANFIA

Automotive Package 202, CO2 Reduction transportation, convegno ANFIA Torino, Decarbonizzazione flotte, e-fuel idrogeno veicoli, neutralità tecnologica UE

No Comments Yet

Lascia un commento

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

Nome *



Made in Europe, Renault si schiera con Volkswagen e Stellantis



ZTL e restrizioni urbane: l'Italia ha il primato in Europa



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

17 giugno 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 34°C

askanews

POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA

SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO

VIDEONEWS +ALTRE SEZIONI +REGIONI

Speciali:

ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | CYBER AFFAIRS |
ASKAENERGY | ITALIANI NEL MONDO | EUROPA BUILDING |
MONDO TECH | USA-ITALIA

Speciali:

Dentro
l'Europa | Pitti
2026

MONDO TECH SCIENZA E TECNOLOGIA VIDEONEWS

Jeff Bezos: "Porteremo tutte le attività inquinanti nello spazio"

17 GIUGNO 2026

ECONOMIA MOTORI

Stellantis, Filosa: in Italia 5 mld sull'innovazione, 1 mld ad Atesa

Ipotesi partner a Cassino, Maserati resterà icona italiana

GIU 17, 2026 Auto

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

185.529 follower



Roma, 17 giu. (askanews) – Stellantis conferma l'Italia al centro della strategia europea e industriale del gruppo, con 5 miliardi di euro in ricerca e innovazione nei prossimi cinque anni, oltre un miliardo di investimenti ad Atesa per la nuova generazione di veicoli commerciali e investimenti industriali "in continuità" con il passato. Lo ha detto il ceo Antonio Filosa nell'audizione davanti alle Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato.

"Per l'Italia abbiamo una visione chiara", ha affermato Filosa, rivendicando il rispetto degli impegni del Piano Italia presentato lo scorso anno da John Elkann e aggiungendo che "in molti casi andremo anche oltre". Nel 2025, ha ricordato, Stellantis ha investito in Italia circa 2 miliardi di euro a livello industriale e circa un miliardo in ricerca e innovazione.

Il ceo ha indicato una missione produttiva per ogni stabilimento italiano. Pomigliano ospiterà entro il 2028 la prima piattaforma E-Car, con almeno due nuovi modelli ad alti volumi e prezzo intorno ai 15.000 euro, che si aggiungeranno alla Fiat Pandina ibrida, confermata almeno fino al 2030. Mirafiori resta la "casa italiana ed europea" del gruppo, con la 500 ibrida, i cambi eDCT, l'hub di economia circolare, oltre 3.000 ingegneri e le sedi italiana ed europea.

A Melfi, dopo l'avvio di Jeep Compass e DS N°8, arriveranno quest'anno Lancia Gamma e DS N°7, mentre entro il 2028 sarà assegnata una nuova Alfa Romeo. Modena ha riaperto la produzione delle Maserati GranTurismo e GranCabrio e ospita Bottega Fuoriserie. Per Maserati, Filosa ha annunciato un piano "ambizioso" che sarà presentato a Modena entro fine anno e comprenderà due nuovi modelli del segmento delle ammiraglie. "Maserati si confermerà icona italiana di stile ed eleganza", ha detto.

Su Cassino, uno dei dossier più delicati, Filosa ha detto di essere consapevole delle aspettative e ha spiegato che Stellantis è al lavoro "anche con potenziali partner" per il

futuro dello stabilimento, legato al piano Maserati. Nel frattempo il gruppo si concentrerà sulla gamma attuale, con una serie speciale per Alfa Romeo Giulia e Stelvio e l'arrivo di una nuova Maserati Grecale dal 2027.

La novità industriale più rilevante riguarda Atessa, dove sarà prodotta la prossima generazione di veicoli commerciali di grandi dimensioni. "Solo ad Atessa investiremo oltre un miliardo di euro nei prossimi cinque anni", ha detto Filosa, definendo l'operazione una scelta destinata a garantire il futuro dello stabilimento abruzzese e a confermare la centralità dell'Italia nei veicoli commerciali.

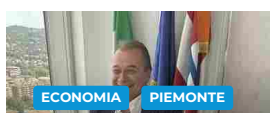
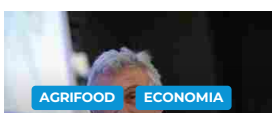
Il ceo ha richiamato anche il ruolo della filiera italiana, "pilastro" della nuova strategia. Stellantis spende ogni anno 7 miliardi di euro in acquisti da fornitori italiani e punta a rafforzare il coinvolgimento della componentistica su Atessa e sulla nuova Alfa Romeo a Melfi, anche con il sostegno di [Anfia](#).

Nei primi cinque mesi del 2026, ha ricordato Filosa, le immatricolazioni di Stellantis in Italia sono cresciute di quasi il 15%, la produzione di oltre il 16% e il ricorso alla cassa integrazione si è ridotto del 30%. A livello globale, nel primo trimestre il gruppo è tornato a una "crescita redditizia" e dispone di liquidità per quasi 45 miliardi di euro.

Restano però i nodi competitivi. Filosa ha indicato il costo dell'energia come primo problema: nel primo trimestre Stellantis ha pagato in Italia in media 205 euro al MWh, contro 90 euro in Spagna e 100 in Francia. Il gruppo ha avviato nel 2025 l'iter per ottenere lo status di azienda energivora e accelera su fotovoltaico e biomasse, chiedendo semplificazioni locali.

Sul lavoro, il ceo ha chiesto meccanismi di flessibilità "in linea con le esigenze operative contemporanee", come in Spagna, apprezzando le misure introdotte nella conversione del Dl Primo maggio e l'emendamento Gusmeroli.

In Europa, Filosa ha chiesto realismo su regole e tempi, con tre priorità: veicoli commerciali leggeri, auto piccole e Made in Europe. Sui furgoni, ha osservato, la quota elettrica in Italia è appena sotto il 3% e servono target realistici. Sulle auto compatte ha giudicato positivamente i supercrediti Ue. Sul Made in Europe ha chiesto un criterio di premialità, senza nuovi oneri, e una tempistica più realistica sulle batterie: la localizzazione delle celle in Europa "dopo il 2030" è considerata da Stellantis "realistica e fattibile".



AUTOMOTIVE

A Cassino si lavora con due potenziali partner. Nei primi cinque mesi +15% di vendite e meno 30% di cassa integrazione

«Investiamo ancora in Italia»

Filosa (ad Stellantis) in Parlamento conferma gli impegni: un miliardo su Atesa, E-Car a Pomigliano

GIANLUCA ZAPPONINI

... Il cuore di Stellantis batte ancora per l'Italia. Sia chiaro, sono lontani i tempi in cui l'allora Fiat era sinonimo indiscusso di made in Italy prestato alla manifattura. Oggi il costruttore italo-francese, de facto l'unico ancora attivo e presente in Italia e reduce da un 2025 piuttosto complicato, segnato da perdite per oltre 22 miliardi riconducibili agli investimenti sull'elettrico, guarda all'estero. Non potrebbe essere altrimenti con le case cinesi sempre più padroni del mercato. Eppure, come ha tenuto a ribadire il ceo Antonio Filosa, ascoltato per la gioia del governo che ne invocava l'intervento, dalle commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato, lo Stivale non è una suggestione vintage, bensì ancora un punto fermo. «La filiera italiana è un altro pilastro della nostra nuova strategia. Negli scorsi mesi abbiamo lavorato per costruire un nuovo rapporto con la filiera», ha spiegato Filosa, ricordando che il gruppo ha avviato «diverse iniziative di confronto e di condivisione per individuare le sfide comuni e definire le priorità operative». Un

esempio concreto è il lavoro avviato con alcuni fornitori italiani sulla prossima generazione di veicoli commerciali che arriverà nello stabilimento di Atesa, dove Stellantis investirà oltre un miliardo di euro nei prossimi cinque anni, sui cinque totali previsti per la Penisola. «Useremo lo stesso approccio di integrazione a Melfi per la produzione del nuovo modello di Alfa Romeo», ha spiegato il manager sottolineando che si tratta di «momenti di confronto preziosi che Stellantis vuole istituzionalizzare attraverso il sostegno di Anfia». Filosa ha anche ribadito che il gruppo continuerà a investire in Italia «in modo significativo, in linea con quanto fatto negli anni passati», rivendicando il rispetto degli impegni del Piano Italia e precisando che, in alcuni casi, Stellantis andrà «anche oltre». Filosa, non a caso, ha indicato una missione produttiva per ogni stabilimento italiano. Pomigliano ospiterà entro il 2028 la prima piattaforma E-Car, con almeno due nuovi modelli ad alti volumi e prezzo intorno ai 15 mila euro, che si aggiungeranno alla Fiat Pandina ibrida, confermata almeno fino al 2030. Mirafiori resta poi la «casa

italiana ed europea» del gruppo, con la 500 ibrida, i cambi eDct, l'hub di economia circolare, oltre 3 mila ingegneri e le sedi italiana ed europea. A Melfi, invece, dopo l'avvio di Jeep Compass e Ds N°8, arriveranno quest'anno Lancia Gamma e DS N°7, mentre entro il 2028 sarà assegnata una nuova Alfa Romeo. E non è mancata nemmeno Cassino, uno dei dossier più delicati. Filosa ha detto di essere consapevole delle aspettative e ha spiegato che Stellantis è allavoro «anche con due potenziali partner» per il futuro dello stabilimento, legato al piano Maserati. Nel frattempo il gruppo si concentrerà sulla gamma attuale, con una serie speciale per Alfa Romeo Giulia e Stelvio e l'arrivo di una nuova Maserati Grecale dal 2027. Filosa ha ricordato che «negli ultimi 12 mesi, abbiamo lavorato con responsabilità per il bene della nostra azienda, dei nostri stabilimenti e dei territori in cui operiamo e dei nostri lavoratori. Lo ripeto: nei primi cinque mesi dell'anno abbiamo registrato una crescita di quasi il 15% nelle vendite, un più 16% nella produzione e un -30% nel ricorso alla cassa integrazione». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



“
*Filiera
Quella
italiana
è un
altro
pilastro
della
nostra
nuova
strategia*”



AUTOMOTIVE Stellantis, le auto di Leapmotor trainano le vendite

Lidia Baratta a pagina 15

Filosa, in audizione in Parlamento, ha presentato il piano di rilancio per l'Italia da 6 miliardi di euro entro il 2030, delineando il futuro dei vari siti produttivi e rivendicando una crescita nel primo scorcio del 2026. Tuttavia, l'opposizione ha ridimensionato i dati evidenziando il peso del marchio cinese nel computo totale dei volumi. Per sbloccare la gigafactory di Termoli e rilanciare la competitività, il Ceo chiede flessibilità sui contratti e sgravi fiscali sulle bollette.

Stellantis, Filosa rilancia l'Italia Ma a trainare le vendite sono le auto cinesi di Leapmotor

Il Ceo in audizione in Parlamento: per Cassino e Modena nuove partnership, per Atessa in arrivo un miliardo

di Lidia Baratta

Riduzione del costo del lavoro e dell'energia e riconoscimento dello status di azienda energivora. In audizione in Parlamento, il Ceo di Stellantis Antonio Filosa tenta di battere cassa, dopo aver presentato il piano di rilancio delle fabbriche italiane: 5 miliardi in ricerca e sviluppo entro il 2030, più 1 miliardo sullo stabilimento abruzzese di Atessa.

Rispetto agli incontri con il predecessore Carlo Tavares, i rapporti con il governo e la politica sono cambiati. «L'Italia si posiziona al centro dell'Europa, la regione guidata da Ema-

nuele Cappellano, che ha il suo ufficio a Mirafiori, il nostro quartier generale europeo», ha detto il ceo solleticando quell'italianità tanto cara al governo Meloni.

Filosa martedì ha incontrato il ministro delle Imprese Adolfo Urso, dando rassicurazioni sul futuro dello stabilimento di Cassino. E lo stesso ha fatto ieri davanti alle commissioni Attività produttive di Camera e Senato, spiegando che il gruppo sarebbe in trattativa «con due partner importanti» per lo sviluppo dello sito laziale e del marchio Maserati, che però «non sono in vendita».

Lunedì, Cappellano aveva scontentato i sindacati per non aver dato dettagli su Cassino. Il

destino dello stabilimento resta legato al piano industriale di Maserati, che sarà presentato entro fine anno a Modena. Filosa ha riconosciuto che sulla fabbrica il gruppo «non ha ancora fatto un buon lavoro», ma scommette su «un'inversione di tendenza», con l'arrivo a fine 2027 della nuova Maserati Grecale. Anche per Melfi e Modena, si punterebbe a una partnership, seguendo il modello adottato a Saragozza.

A un anno dall'arrivo alla guida del gruppo automobilistico, il Piano Italia di Filosa assegnerebbe una strategia per ogni stabilimento. A Pomigliano dovrebbe arrivare entro il 2028 la prima piattaforma e-car, a Mirafiori si punta sulla Fiat 500

ibrida, a Melfi sono partite Jeep Compass, Atessa resterà il polo dei veicoli commerciali.

Sulla base di questo disegno, nel giorno in cui Stellantis ha annunciato la partnership con Wayve e Uber per sviluppare i robotaxi, Filosa ha rivendicato i risultati dei primi cinque mesi del 2026. «Una crescita di quasi il 15% nelle vendite, più 16% nella produzione, -30% di cassa integrazione», ha detto.

Ma «più della metà dell'aumento di vendite in Italia è fatta in realtà dalle macchine cinesi Leapmotor», gli ha ricordato il leader di Azione Carlo Calenda. Le immatricolazioni Stellantis sono passate da 217.300 dei primi cinque mesi del 2025 alle 228.600 del 2026. Al contrario,

Leapmotor è esplosa da 1.200 a 21mila. Senza Leapmotor, in effetti, da gennaio a maggio Stellantis è cresciuta del 5%, sotto il 9,4% di media del mercato.

«Abbiamo rispettato gli impegni presi. E, con il nostro nuovo piano, abbiamo aggiunto tasselli importanti per il futuro», ha rivendicato Filosa. Ma la grande promessa mancata resta la gigafactory che Stellantis avrebbe dovuto realizzare a Termoli. Il motivo, ha spiega-

to Filosa, è il costo del troppo alto dell'energia. Se in Italia si pagano in media 205 euro al megawattora, «per la stessa quantità di energia, in Spagna abbiamo pagato 90 euro e in Francia 100». Una differenza che «non è sostenibile». Nel 2025 Stellantis ha avviato l'iter per ottenere lo status di azienda energivora, con l'obiettivo di accedere a incentivi e sgravi sugli oneri di sistema.

L'altro fronte è il costo del

lavoro. «Servono strumenti di flessibilità in linea con le esigenze operative contemporanee, come è stato fatto in Spagna», ha detto il ceo. E poi ci sono le richieste all'Europa: «realismo» sulle regole e i tempi della transizione all'elettrico, sì al Made in Europe ma a patto che non si trasformi «in ulteriori ostacoli e oneri per il settore».

Diverse le posizioni dei sindacati. La Uilm parla «visione chiara per l'Italia». La Fim

vede un «cambio di passo». Per la Fiom, invece, non sono state date risposte ai lavoratori in cassa integrazione ormai «strutturale». Dure anche le opposizioni. Da Avs parlano di «lenta eutanasia». Mentre la deputata dei Cinque Stelle, ed ex sindaca di Torino, Chiara Appendino ha ricordato che i 5 miliardi di investimenti annunciati «in parte erano già previsti e comunque non portano nuove produzioni».



Home > Notizie > Mercato

Le auto europee che possono ancora competere con BYD, Leapmotor, Chery e gli altri marchi cinesi

Da **Luca Tassi** - Giu 18, 2026

L'industria dell'auto nel Vecchio Continente è oggi di fronte a una trasformazione senza precedenti. L'arrivo massiccio di produttori asiatici, in particolare dalla Cina, sta cambiando il panorama competitivo e spingendo **costruttori storici a rivedere le proprie strategie** per restare attrattivi agli occhi dei consumatori e rispondere a normative ambientali sempre più stringenti. Nel contesto attuale **il confronto tra marchi europei e nuove realtà cinesi non è più solo una sfida commerciale, ma anche tecnologica e di visione industriale.**

Elementi come la mobilità elettrica, la digitalizzazione dei veicoli e la capacità di innovare rapidamente stanno ridefinendo i parametri di successo in questo settore, aprendo nuove domande su quali case automobilistiche riusciranno ad essere ancora protagoniste in futuro.

Lo scenario attuale: ascesa dei marchi cinesi in Europa e cambiamenti di mercato

Negli ultimi anni **costruttori cinesi hanno rivoluzionato la percezione del pubblico europeo**, passando dall'essere considerati una semplice opzione economica a veri e

ULTIME NEWS

Le auto europee che possono ancora competere con BYD, Leapmotor, Chery e gli altri marchi cinesi

BYD Sealion 5 DM-i, il suv plug-in che punta a insidiare Kia Sportage, Hyundai Tucson e Nissan Qashqai

Fiat Tipo fuori produzione: cosa cambia per chi la possiede e per chi valuta l'acquisto di un usato

Stop alle auto termiche dal 2035: il confronto sulle nuove regole e sui veicoli ammessi entra nella fase decisiva

Nuovi suv Chrysler su base Fiat: due modelli dal posizionamento trasversale per sfidare i marchi premium tedeschi

Jaecoo 8, raffinato plug-in a sette posti, comoda e bene insonorizzata

AutoveloX, perché le multe crescono nei piccoli Comuni e calano nelle grandi città

Nissan punta sull'elettrico: Leaf, Micra e Juke al centro della nuova strategia

BYD Atto 2 DM-i alla prova: cosa dicono gli esperti di Autocar

Xiaomi YU7, BYD Sealion U e Omoda 4: confronto tra i nuovi suv cinesi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

propri competitor dei brand storici. Le immatricolazioni di veicoli cinesi e marchi controllati da gruppi asiatici hanno registrato una crescita costante, secondo i dati ANFIA. Dietro questa ascesa si trova **una strategia di penetrazione che punta su prezzi aggressivi, innovazione e focus sull'elettrico**, elementi resi possibili dagli ingenti investimenti statali in tecnologia e filiera produttiva.

Nel corso del 2024 la

Commissione Europea ha introdotto dazi aggiuntivi sulle importazioni di veicoli elettrici cinesi, che raggiungono anche il 35,3% per alcuni produttori. Queste misure hanno spinto molti player asiatici a valutare la localizzazione della produzione in Europa, le partnership industriali e **un costante adattamento delle politiche di prezzo e distribuzione.**



sponsored by Škoda

Estate da City o da SUV?
Estate da City SUV.
Esplora la tua estate con **Škoda Kamiq.**
Tuo da 19.900 € con 1.000 € di Bonus Carburante inclusi.
Verifica le condizioni

*L'espansione dei brand orientali in Europa non rappresenta solo una sfida sui costi, ma **anche su valori come la percezione di qualità, la sicurezza e l'affidabilità.*** Marchi come BYD, NIO, MG, Chery, Leapmotor, Xpeng e Geely sono riusciti a ottenere certificazioni di sicurezza europee e a introdurre funzionalità avanzate come guida autonoma, connettività e pacchi batteria proprietari. **I brand asiatici hanno così accelerato la trasformazione del mercato**, obbligando le case continentali a velocizzare la propria transizione tecnologica e a ripensare l'offerta su nuovi standard di competitività.

Punti di forza industriali e tecnologici delle auto cinesi

L'avanzata delle vetture cinesi si basa su

quattro pilastri strategici: innovazione tecnologia, rapidità di sviluppo, controllo dei costi e modello produttivo integrato. La leadership nell'elettrico nasce dalla capacità di disporre di una solida filiera delle batterie, con aziende come BYD che hanno costruito internamente competenze e tecnologie (ad esempio le Blade Battery con celle LFP ad alta sicurezza).

- **Rapidità di adattamento:** la struttura flessibile delle aziende cinesi consente aggiornamenti di prodotto e rilascio di nuovi modelli in tempi molto inferiori rispetto ai costruttori europei.
- **Integrazione verticale e filiera corta:** le imprese asiatiche sono spesso in grado di controllare dal mining delle materie prime allo sviluppo software, abbattendo costi e dipendenza da fornitori esterni.
- **Prezzi competitivi grazie alla guerra dei prezzi interna:** le dinamiche del

mercato cinese hanno consolidato margini ridotti ma un'offerta ampia e accessibile, strategia poi traslata sui mercati mondiali.

- **Ingegneria digitale e centralità del software:** la nuova generazione di "software defined vehicles" nasce direttamente con intelligenza artificiale a bordo, aggiornamenti over the air e integrazione con servizi cloud.

Non meno importante è il **ruolo degli incentivi e dei finanziamenti statali che consentono ai brand d'oltre Muraglia di sostenere investimenti strutturali e attuare politiche aggressive di esportazione**. Questa sinergia tra tecnologia, industria ed ecosistema integrato rappresenta **un modello alternativo di successo rispetto a quello occidentale**, difficilmente replicabile dalle case europee per via delle normative su lavoro, ambiente e governance societaria.

Le auto europee ancora competitive: brand, modelli e strategie a confronto

Nonostante la crescita dei produttori asiatici, **le case automobilistiche storicamente radicate in Europa restano competitive in molti segmenti**, grazie a una tradizione di qualità costruttiva, un solido know-how ingegneristico e strategie di riposizionamento in atto.

- **Marchi premium e lusso** – Audi, BMW, Mercedes-Benz, Porsche e Volvo (parte di Geely ma con progettazione europea) puntano su eccellenza, prestazioni e digitalizzazione avanzata. **Il segmento luxury offre ancora margini elevati grazie a brand equity, personalizzazione e servizi esclusivi.**
- **Segmento medio e compatto** – Gruppi come Stellantis (Peugeot, Fiat, Opel), Volkswagen e Renault sono impegnati in una trasformazione verso l'elettrico e l'ibrido plug-in, rilanciando modelli iconici (Golf, 208, 500e, Clio) con dotazioni tecniche di livello e reti post-vendita consolidate.
- **Veicoli elettrici europei:** la risposta alla concorrenza cinese si fonda su piattaforme dedicate (come MEB di Volkswagen, eCMP di Stellantis) e su collaborazioni con produttori di batterie europei. Modelli ad alta efficienza e autonomia – dalla VW ID.3 alla Renault Megane E-Tech – rafforzano la posizione europea.
- **Strategie alternative** – Diverse realtà stanno puntando su alleanze industriali, joint venture e acquisizioni mirate per compensare il gap tecnologico e industriale. L'obiettivo è accelerare il time-to-market e garantire un'esperienza d'acquisto e ownership all'altezza delle aspettative europee.

In termini di costi, tuttavia, **la sfida più ardua resta sul terreno delle city car e dei veicoli di ingresso, dove la pressione asiatica si fa più sentire**. La solidità della rete di assistenza e la reputazione della filiera automotive europea costituiscono tuttora un vantaggio competitivo rilevante, soprattutto per i clienti più sensibili a continuità di servizio e valore residuo.

Sfide per i costruttori europei: normative, dazi e trasformazioni obbligate

Le aziende del comparto automobilistico europeo si scontrano oggi con una serie di **sfide normative, fiscali e produttive che incidono direttamente sulla capacità di competere con i nuovi player orientali**. Tra questi spicca:

- **Normativa ambientale stringente:** il regolamento UE 2019/631 – in tema di riduzione delle emissioni di CO2 – e la prospettiva di una graduale uscita dai motori termici entro il 2035 richiedono massicci investimenti in R&S e un riposizionamento delle gamme prodotto.
- **Dazi sulle importazioni asiatiche:** i dazi compensativi appena entrati in vigore possono arginare in parte la pressione sui prezzi, ma non eliminano la necessità di una risposta sistemica in termini industriali e commerciali.
- **Vincoli della catena di valore:** la normativa UE impone criteri di sostenibilità e tracciabilità che richiedono la riprogettazione delle supply chain, spesso più rigide e costose rispetto ai modelli asiatici integrati.
- **Reti di vendita e post-vendita:** la necessità di sviluppare servizi digitali, connettività, aggiornamenti OTA e assistenza rapida rappresenta un ulteriore elemento di pressione verso una trasformazione dell'offerta, pena la perdita di competitività anche nelle fasce di mercato tradizionalmente controllate.

Oltre ai vincoli regolatori, **le case devono affrontare trasformazioni organizzative per restare attrattive verso una clientela sempre più digitale e attenta al valore reale dei prodotti, non solo al brand**.

Futuro e scenari di mercato: come reagisce l'Europa alla concorrenza cinese

Le prospettive a medio termine delineano **un quadro sempre più competitivo**, con investimenti crescenti sia da parte dei player europei che orientali. La risposta degli operatori continentali si declina attraverso diversi strumenti:

- **Localizzazione produttiva e joint ventures:** molte aziende asiatiche hanno già avviato la costruzione di stabilimenti o collaborazioni industriali in Europa per superare i dazi e accrescere la credibilità presso i consumatori.
- **Sviluppo del software e servizi digitali:** la punta avanzata della competizione sarà legata a capacità, piattaforme digitali proprietarie, aggiornamenti OTA e servizi di mobilità intelligente.
- **Reti di assistenza capillari e customer experience evoluta:** la qualità della post-vendita continuerà a costituire un fattore differenziale nei principali mercati UE, dove la fiducia del cliente è storicamente un pilastro della scelta d'acquisto.
- **Investimenti su filiere europee:** partecipazioni in gigafactory continentali, sviluppo di nuove piattaforme modulari e integrazione verticale sono leve chiave contro la dipendenza esterna.

Al tempo stesso, **il mercato continuerà a vedere una netta**

segmentazione: marchi premium e brand con elevato valore percepito difenderanno meglio le loro quote, mentre le fasce medio-basse saranno più esposte alla "guerra dei prezzi" e alla disruption asiatica. La flessibilità e la rapidità di risposta saranno decisive, così come la capacità di capitalizzare su ricerca, sviluppo e produzione.

L'ad Antonio Filosa, in audizione davanti alle commissioni Industria di Camera e Senato, ha tracciato un bilancio positivo

Stellantis con il vento in poppa

ROMA

■ L'ad di Stellantis, Antonio Filosa, in audizione davanti alle commissioni Industria di Camera e Senato, ha tracciato un bilancio della situazione attuale dell'azienda, mostrando ottimismo in particolare per l'area italiana. "Credo che i primi risultati dell'anno testimonino la nostra serietà e sono il frutto di un dialogo costante e costruttivo con i sindacati, la filiera e i rappresentanti del Governo. Chiaramente non possiamo controllare le dinamiche di mercato e, ancor meno, abbiamo la possibilità di orientare i grandi fenomeni geopolitici. Ma credo sia importante sottolineare che abbiamo mantenuto gli impegni del 'Piano Italia' presentato qui lo scorso anno dall'ingegner Elkann. In molti casi andremo anche oltre. In Italia, continueremo ad investire in modo significativo, in linea con quanto fatto negli anni passati". Filosa ha aggiunto di credere che "anche per questo il nostro Paese non debba sentirsi secondo a nessuno".

I NUMERI "In Italia, nei primi 5 mesi dell'anno le immatricolazioni sono cresciute di quasi il 15%, con un aumento della quota di mercato di quasi 1,5% - ha spiegato ancora Filosa - la Fiat Pandina si conferma l'auto più venduta e i veicoli commerciali di Pro One, continuano ad essere leader nel segmento dei veicoli commerciali leggeri. Questa positiva risposta del mercato si è tradotta in un aumento della produzione. Nei primi 5 mesi dell'anno i nostri stabilimenti hanno registrato una



In audizione Antonio Filosa davanti alle commissioni Industria di Camera e Senato

crescita produttiva di oltre il 16%. Una crescita che ci ha già consentito di ridurre significativamente del 30% il ricorso agli ammortizzatori sociali nella maggior parte dei nostri stabilimenti. Ricapitolando: nei primi cinque mesi del 2026 abbiamo registrato una crescita di quasi il 15% nelle vendite, un più 16% nella produzione e un -30% nel ricorso alla cassa integrazione".

IL RUOLO DELL'ITALIA "La filiera italiana è un altro pilastro della nostra nuova strategia. Negli scorsi mesi, abbiamo lavorato per costruire un nuovo rapporto con la filiera. Abbiamo, infatti, avviato diverse iniziative di confronto e di condivisione

per individuare le sfide comuni e definire le priorità operative", ha spiegato.

"Un esempio concreto è il lavoro che stiamo facendo con alcuni fornitori italiani sulla prossima generazione di veicoli commerciali che arriverà ad Atesa. Useremo lo stesso approccio di integrazione a Melfi per la produzione del nuovo modello di Alfa Romeo. Penso siano momenti di confronto preziosi, che vogliamo istituzionalizzare attraverso il sostegno di Anfia - ha spiegato Filosa -. Da ultimo, il nostro impegno è confermato anche dai 7 miliardi di euro che spendiamo ogni anno in acquisti da fornitori italiani".

[LaPresse]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-1T073K

Speciale Auto
Il mercato inchioda a maggio

➔ da pagina 21 a pagina 27

Il mercato inchioda a maggio Torino zavorra il Piemonte

Immatricolazioni in brusco calo soprattutto nel settore delle società di noleggio
Lievi crescite in tutte le altre province della regione, segnali positivi dalle famiglie



di MASSIMILIANO SCIULLO

➔ alle pagine 22 e 23

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Scivolone di maggio Torino manda in panne il mercato dell'auto

Brusca frenata delle immatricolazioni nella provincia del capoluogo legata soprattutto al settore noleggio. Bene le altre città del Piemonte

di MASSIMILIANO SCIULLO

Il mese di maggio frena ancora e finisce per zavorrare tutto il 2026 del mercato dell'auto piemontese. Lo dicono gli ultimi dati del ministero dei Trasporti, elaborati da **Anfia**. Le immatricolazioni del quinto mese dell'anno sono state 13.490 contro le 18.870 del maggio 2025. Un calo di quasi 5400 unità che trascina in negativo il saldo complessivo da gennaio: dalle 90.401 vetture messe su strada nei primi cinque mesi del 2025 si scende a quota 84.336. A conferma di un settore che ancora fatica a rilanciarsi pienamente, anche a causa delle incertezze economiche generali e ai costi dell'energia che probabilmente spingono i potenziali acquirenti a rimandare gli acquisti.

Rimanendo nel confronto mese su mese, come spesso accade sia per le tendenze positive che per quelle negative, è proprio la provincia di Torino a influenzare l'intero andamento regionale. È all'ombra della Mole, infatti, che le immatricolazioni sono crollate: dalle 14.869 di maggio 2025 a 9.412. Come unità di grandezza, proprio il calo che si registra anche a livello regionale nel suo insieme.

Tutte le altre province, invece, non manifestano la stessa difficoltà: anzi, in alcuni casi ci sono au-

menti, anche se in misura piuttosto contenuta. Alessandria sale da 886 a 958, Asti invece cala da 408 a 351, mentre Biella sostanzialmente rimane stabile: 299 rispetto a 301. Leggero aumento anche per la provincia di Cuneo, che da 1062 si issa a quota 1100, così come cresce Novara, da 758 a 809. Leggero calo infine per il Verbano Cusio Ossola, che da 289 scende a 271, mentre Vercelli perde quota in maniera quasi impercettibile, passando da 297 a 290.

Dimensioni e dinamiche geografiche del calo si riverberano anche nei conti complessivi dei primi cinque mesi. Anche in questo caso il differenziale tra il 2025 e il 2026 è di poco più di seimila vetture in meno immatricolate (da 90.401 a 84.336), corrispondente in maniera spannometrica alla difficoltà mostrata da Torino e dalla sua provincia, dove il dato scende da 70.848 a 63.669 unità. Ulteriore conferma, inoltre, per il peso specifico che ha avuto il mese di maggio: è proprio la sua frenata a scavare il solco decisivo nella conta complessiva dei cinque mesi.

Nessuna dinamica particolare, invece, per tutte le altre province piemontesi che vedono i propri dati rimanere sostanzialmente stabili da un anno all'altro, tra gennaio e maggio. Le due crescite leggermente più marcate sono quelle di Cu-

neo (da 5.350 a 5.622) e di Novara, che passa da 3.875 a 4.115 vetture immatricolate.

Se si deve invece individuare un settore che più di altri ha sofferto a maggio, i riflettori non possono che

concentrarsi sul noleggio, dove le immatricolazioni sono passate da 9036 a 4384. Ancora una volta, proprio quel gap di poco meno di cinquemila unità che di fatto si riflette sul dato complessivo. Tendono invece a compensarsi i cali delle società (da 4153 a 3481) e dei privati, che salgono da 6026 a 6383. Un andamento che finisce per riproporsi anche nel calcolo del pentamestre,

visto che le società calano, ma di meno di 500 unità (da 13.495 a 13.005) e i privati salgono anche in maniera notevole: da 31.186 a 33.462 unità. È però ancora una volta il noleggio a lasciare sul terreno la perdita più evidente, scendendo nell'arco dei cinque mesi da 47.586 a 40.091 vetture immatricolate tra gennaio e maggio 2026.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Tornano a crescere
gli acquisti da parte
delle famiglie
ma non bastano
a compensare il calo delle
auto messe su strada**

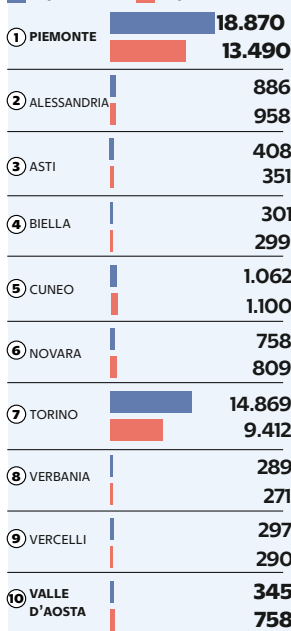
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

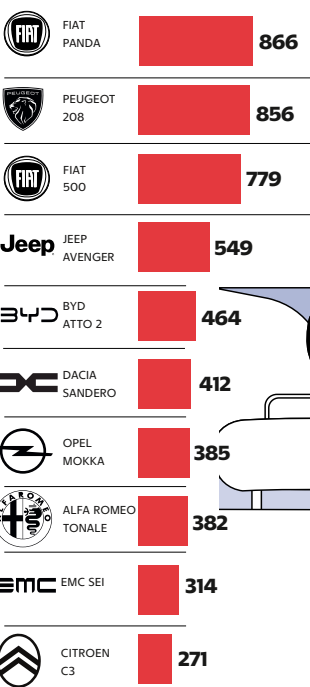
IL MERCATO DELL'AUTO A MAGGIO

Vetture immatricolate

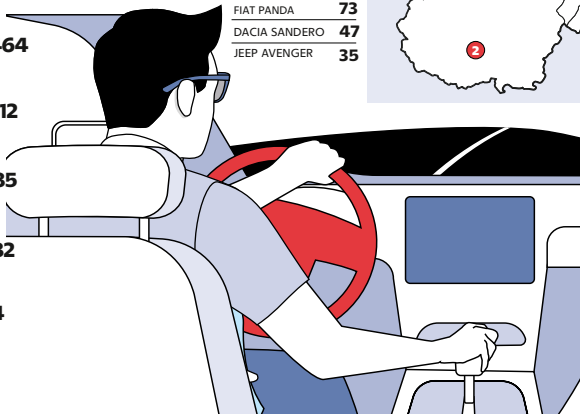
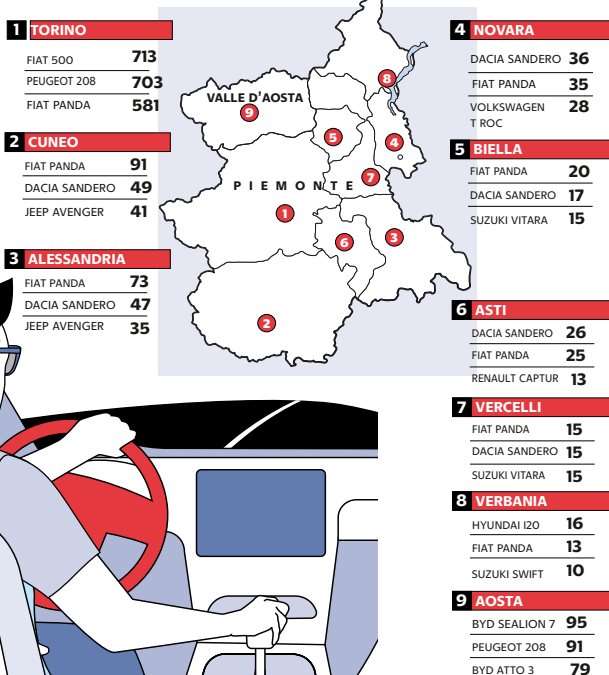
Mag 2025 Mag 2026



LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA



LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Torino

la Repubblica

Musti bacchetta il Csm "Al Nord la mafia c'è"

Il Texas rivolve Galley ora Nordio deve decidere

Alla Maturità rovente spopolano i temi torinesi

Riforma e subito dietrofront

Il lungo viaggio di Camillo

SICULO

Auto

la Repubblica

Il mercato inchioda a maggio Torino zavorra il Piemonte

CREIAMO VALORE PER IL MONDO AUTOMOTIVE

R

Scivolone di maggio Torino manda in panico il mercato dell'auto

TECNICARS

25

TECNICARS

TECNICARS

Già tutti i tipi di motori si salvano solo le plug-in

Stacca la spina, accendi il relax

Al Cesenatico Camping Village

Cesenatico

089849-11073K

La tendenza

Si salvano solo i motori plug-in

➔ a pagina 23

Giù tutti i tipi di motori si salvano solo le plug-in

Se maggio è stato caratterizzato da una frenata, per quanto riguarda le immatricolazioni di vetture in Piemonte, a lasciare i segni più profondi sono stati senza dubbio i Suv: la conferma arriva dai dati diffusi da **Anfia**, elaborando quelli messi a disposizione dal ministero dei Trasporti.

A fronte del calo generale, infatti, quello dei Suv appare decisamente il più marcato: si passa da 10.849 immatricolazioni di maggio 2025 a 7.989 vetture immesse su strada. Una diminuzione decisamente più evidente rispetto a quella - pur marcata - delle "piccole". Utilitarie e superutilitarie infatti scendono da 6.623 a 5.167, ma la differenza è più ridotta. Calano anche le medie e i monovolumi, ma in questo caso il valore assoluto li rende quasi irrilevanti nel computo totale dell'andamento regionale del settore.

Se invece si analizza l'andamento delle immatricolazioni per motorizzazione, si scopre che - per una volta - sono state le vetture ibride a segnare il passo: a maggio 2026 sono infatti scese da 9.323 a 6.495 esemplari. Una diminuzione che finisce per incidere in maniera superiore sia a quanto fatto registrare dalle vetture a benzina (scese da poco me-

no di 4700 a circa 3100) e dei diesel, passati da 1850 a 800.

Frenata anche per le vetture a motore elettrico, che da poco meno di 800 sono scese sotto quota 600. Mentre le autovetture alimentate con motore a gpl restano sostanzialmente stabili. L'unica voce in deciso aumento è quella legata alle vetture plug in ready, che nel mese di maggio 2026 sono salite sopra quota mille unità partendo da quota 700 nel maggio 2025.

La situazione si modifica se, invece che considerare un unico mese, si prendono in analisi i primi cinque di ogni anno. In questo caso, il paragone tra 2025 e 2026 vede le vetture ibride tornare "in attivo", salendo da circa 44.500 a oltre la soglia delle 47mila unità. Confermano invece la loro sofferenza anche nel medio periodo le vetture con motorizzazione a benzina (da 25.200 circa a meno di 15mila) e quelle alimentate a diesel, che scendono da circa 8400 a poco più di 5600). Conferma (anche in maniera notevole) per la performance legata invece alle plug in ready: da poco meno di 2500 esemplari nei primi cinque mesi dello scorso anno sono salite a sfiorare quota 5800.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

1.219

La riscossa della "Phev"

Le immatricolazioni di auto ibride plug-in (che hanno sia il motore termico che la spina per alimentare il motore elettrico) sono cresciute: a maggio 2025 erano 719 in Piemonte e Valle d'Aosta

825

Il flop del diesel

Calo drastico delle vetture diesel messe su strada: erano 1.869 a maggio 2025, sono diventate 825 lo scorso mese. Calo meno marcato per le vetture a benzina, passate da 4.824 a 3.362

842

Le automobili elettriche

Tengono le immatricolazioni delle "full electric", che nell'arco di un anno sono passate da 820 unità alle 842 dello scorso maggio

— M.SCI.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

IL THINK TANK

A TERMOLI IL FESTIVAL DEL SARÀ



Oltre venti relatori provenienti dal mondo delle istituzioni, dell'accademia e dell'impresa per parlare di supremazia, geopolitica, tecnologia, energia. È il Festival del Sarà che fa ritorno da dove è nato: a Termoli.

A PAGINA 9

IL THINK TANK IDEATO DA ANTONELLO BARONE DOVE EBBE INIZIO

A TERMOLI TORNA IL FESTIVAL DEL SARÀ

20 OSPITI INTERNAZIONALI SU SUPREMAZIA, GEOPOLITICA, TECNOLOGIA, ENERGIA

Il Festival del Sarà ideato e diretto da Antonello Barone dal 17 al 19 luglio sarà protagonista in piazza Duomo a Termoli per tre giorni di confronti incentrati sul tema della "Supremazia". Dopo le tappe di Bergamo, Roma, Torino e Bologna i "Dialoghi sul futuro" tornano a casa per accogliere sulle rive dell'Adriatico 20 relatori d'eccezione per discutere di geopolitica, guerra, intelligenza artificiale, democrazia, sovranismo, spazio e difesa. Il Festival del Sarà chiama a riflettere il mondo delle istituzioni, dell'accademia e dell'impresa su come la tecnologia e l'energia siano divenute le nuove armi degli Stati che, abbandonato il diritto internazionale, si affidano per definire i rapporti di forza geopolitici solo all'utilizzo della supremazia militare ed economica.

Il programma del 17 lu-

glio: l'evento-spettacolo "Alleati digitali" di Guido Saracco; la presentazione del libro Come si va in guerra di Manlio Giordano; l'intervista alla traduttrice russa di Umberto Eco, Elena Kostioukovich, il video-collegamento dal Libano dell'analista geopolitica, Greta Cristini. Il Festival del Sarà inizierà il 17 luglio alle ore 21.00 in Piazza Duomo Termoli con l'Evento-Spettacolo dal titolo "Alleati digitali. La nostra IA personale" di e con Guido Saracco, Direttore Biennale Tecnologia che presenterà il suo libro incentrato sulla sfida dell'intelligenza artificiale dentro le nostre vite. A seguire il panel dal titolo "Guerra e Potere" con la presentazione del libro Come si va in guerra. Propaganda, interessi, ideologie: cosa infiamma lo scontro tra potenza di Manlio Graziano, politologo e professore alla

Paris School of International Affairs di Sciences Po. Ne discutono Elena Kostioukovich, scrittrice e traduttrice di Umberto Eco in russo e in video-collegamento dal Libano Greta Cristini, analista geopolitica. A moderare il panel Antonello Barone, ideatore del Festival de Sarà - Dialoghi sul futuro.

Il programma del 18 luglio: "La difesa nell'era della Supremazia", intervista esclusiva a Carmine Masiello, Generale di Corpo d'Armata e Capo di Stato Maggiore dell'Esercito italiano e panel su "Democrazia e AI".

Il Festival del Sarà proseguirà sabato 18 luglio alle ore 21.00 in Piazza Duomo Termoli con l'intervista di Antonello Barone a Carmine Masiello, Generale di Corpo d'Armata e Capo di Stato Maggiore dell'Esercito italiano sul tema "La difesa nell'era della Supremazia".

A seguire il panel dal titolo "Identità e democrazia ai tempi dell'AI" con la presentazione del libro "La stagione dell'identità. Dalla Brexit a Trump, perché orgoglio e valori contano più di salari e welfare" di Domenico Petrollo. Ne discutono, Markus Krienke, Professore di Filosofia Università Svizzera Italiana, Riccardo Manzotti, Professore di Filosofia Teoretica allo IULM, Uljan Sharika, Fondatore e CEO Domynt, Cecilia Celeste Danesi, Co-direttrice del Master in Governance Etica dell'Intelligenza Artificiale - Università Pontificia di Salamanca e in video-collegamento Andrea Colamedici, Filosofo, Co-fondatore casa editrice Tlon.

Il programma del 19 luglio: presentazione dei libri "Rossobruni" di Stefano Cappellini, "Gentilezza in Prestito" di Antonello Barone e Andrea di Vincenzo e panel sulla sovranità europea.

Il Festival del Sarà si concluderà domenica 19 luglio alle ore 21.00 in Piazza Duomo Termoli con l'intervista di Antonello Barone a Stefano Cappellini, Vicedirettore

de La Repubblica per la presentazione del libro "Rossobruni. Quando gli estremi si uniscono per colpire la democrazia". A seguire il panel del titolo "Sovranità europea: energia, automotive, difesa, spazio" con gli interventi di Francesco Profumo, Presidente IsyBank Gruppo Intesa Sanpaolo, Fabio Pressi, Ceo A2A E-Mobility - Presidente Motus-E, Raffaele Mauro, Co-fondatore e General Partner Primo Space, Gianluca Ansalone, Head of Public Affairs & Sustainability in Novartis Italia, Professore di Geopolitica, Strategia e Public Affairs Campus Biomedico di Roma, Elisa Martinotti, Global Trade

and Government Relations Senior Manager at Safran Electronics & Defense. Il Festival si concluderà con la presentazione del libro Gentilezza in prestito. Perché la leadership empatica salverà il mondo di Antonello Barone in conversazione con Andrea Di Vincenzo, Ad di Prestiter

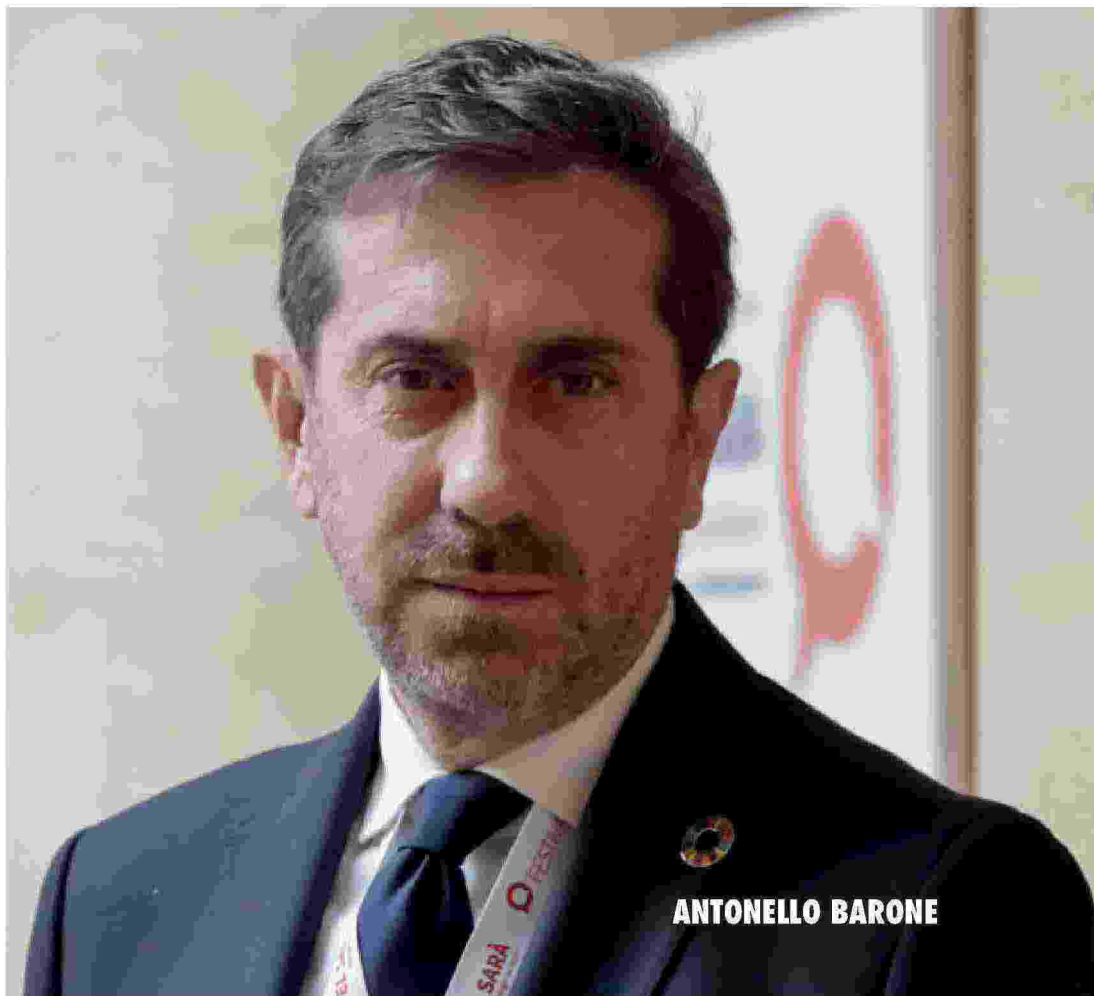
"Si chiude a Termoli un viaggio fantastico lungo tutta l'Italia nel quale si è affermata una idea: solo l'empatia batterà la supremazia", dice Antonello Barone.

"L'undicesima edizione del Festival del Sarà è stato un viaggio fantastico lungo l'Italia: oltre 100 relatori, 4 appuntamenti nei luoghi più iconici dell'Italia, collaborazioni di prestigio. Il Festival si è affermato come piattaforma di divulgazione culturale privilegiata dove istituzioni, accademia, impresa e società civile progettano insieme il futuro. Ritorniamo a Termoli con un patrimonio di idee, conversazioni, visioni che ci ha arricchito e che siamo felici di offrire al nostro territorio per immaginare un modo diverso di essere comunità, dove la violenza e la supremazia che disconosce il diritto possano essere piegati dalla pacatezza e dalla forza della tolleranza".

L'iconica opera L.O.V.E. concessa da Maurizio Cattelan per il concept grafico dell'XI edizione del Festival del Sarà Il tema dell'undicesima edizione ha come titolo "L'era della Supremazia. Geopolitica. Tecnologi. Energia". Il celebre artista italiano Maurizio Cattelan ha concesso l'utilizzo della riproduzione visiva della sua iconica opera d'arte L.O.V.E. - Libertà, Odio, Vendetta, Eternità -, comunemente nota come Il Dito, per il concept grafico dell'XI edizione del Festival del Sarà - Dialoghi sul futuro. La forza evocativa dell'opera di

Cattelan dà ancora maggiore prestigio ad una edizione che desidera sviluppare una riflessione profonda sul tema del potere e delle sue patologie e del rapporto fra imprese, tecnologia, sostenibilità e democrazia.

Il Festival del Sarà - Dialoghi sul futuro è promosso dalla Camera di Commercio del Molise in collaborazione con e Biennale Tecnologia del Politecnico di Torino e gode dei patrocini istituzionali del Comune di Termoli; gode inoltre dei patrocini di Luiss, dell'Osservatorio Riparte l'Italia, Motus-E, di ANFIA e di ASvIS. Main Partner: A2A e Prestiter. Platinum Partner: ARTA Costruzioni, OPI Molise e Banca Mediolanum. Gold partner: Ottica Vincitorio. AI Partner: Translated. Research partner: Youtrend. Sustainability partner: Plastic Free. Charity partner: Fondazione Veronesi. Media partner: WMF - Wake make Future, Telemolise e Primonumero. Design partner: Arago Design. Hospitality partner: Residenza Sveva, Beach Club Cala Sveva, Ristorante Svevia. Fondazione Veronesi diventa Charity partner del Festival del Sarà, in collaborazione con OPI Molise. La Fondazione Veronesi nasce nel 2003 su iniziativa di Umberto Veronesi e di altri scienziati e intellettuali, con lo scopo di finanziare la ricerca scientifica sui tumori e promuovere campagne di prevenzione, educazione alla salute e divulgazione della scienza. Il Festival del Sarà è onorato di poter annoverare un così prestigioso protagonista della vita sociale del paese fra i propri compagni di viaggio e ringrazia OPI - Ordine delle professioni infermieristiche di Campobasso ed Isernia di aver "donato" i propri spazi di promozione e visibilità a Fondazione Veronesi sul materiale di comunicazione del Festival del Sarà.



ANTONELLO BARONE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

InterAuto News

[Contattaci](#)[Abbonati](#)[Accedi](#)[NewsPanel](#)[Analisi](#)[Osservatori](#)[Dati](#)[Dataroom](#)[Mobilità](#)[Dealer](#)[Ecofin](#)[Postvendita](#)[Normativa](#)[IAN Online](#)

cerca...

**NOBIS**
ASSICURAZIONILA PRIMA COMPAGNIA
CON UNA BUSINESS UNIT
DEDICATA ALL'AUTOMOTIVE

PROTAGONISTI

Vavassori (Anfia): “La sfida non è solo la Cina, per competere serve difendere la filiera europea”

19 Giugno 2026

Nel dibattito pubblico la componentistica continua spesso a essere percepita come un segmento secondario, nonostante il suo apporto strutturale. In realtà, una parte crescente dell'innovazione tecnologica dell'industria automobilistica si concentra proprio nella loro attività come dimostra l'elevato numero di brevetti registrati dalla filiera.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



di Vittoria Ferraris e Nicola Giardino

La crisi dell'industria automobilistica è ormai una presenza costante nel dibattito pubblico delle economie avanzate. L'attenzione dei media si concentra prevalentemente sui temi relativi ai grandi costruttori. In primo piano pertanto volumi produttivi, occupazione, strategie di elettrificazione, politiche commerciali e incentivi pubblici. Un racconto consolidato, centrato su un numero relativamente ristretto di attori visibili. Meno presente è la struttura industriale che sostiene la loro attività, ovvero la filiera della componentistica. In Italia, accanto ai principali assemblatori come Stellantis, Ferrari e i pochi altri ancora attivi, opera un ecosistema composto da circa 2.200 imprese della componentistica, con circa 170.000 addetti e un fatturato vicino a 60 miliardi di euro. Un comparto che costituisce una componente significativa dell'intero sistema manifatturiero nazionale e non un settore accessorio. Molto più resiliente per di più della stessa industria dell'assemblaggio se si considera che dal 2022 ad oggi, mentre gli addetti alle linee di montaggio in Italia sono scesi del 20% (da 50 mila a 40), quelli della filiera dei componenti sono rimasti stabili. La spiegazione risiede, rispetto all'assemblaggio veicoli, nella maggiore adattabilità alle avversità del mercato grazie alla possibilità, in caso di necessità, di diversificare. La produzione può infatti essere estesa a componenti alternativi (o sostituita del tutto con prodotti alternativi) per non parlare della possibilità di cercare sbocchi nell'export. È una rete complessa che, ove necessario, integra anche grandi gruppi internazionali perché offre una fitta presenza di piccole e medie imprese altamente specializzate, inserite in catene di fornitura europee e globali. Senza questa infrastruttura, la produzione automobilistica non sarebbe possibile nelle sue forme attuali. Nel dibattito pubblico, tuttavia, la componentistica continua spesso a essere percepita come un segmento secondario, nonostante il suo apporto strutturale. In realtà, una parte crescente dell'innovazione tecnologica dell'industria automobilistica si concentra proprio nella loro attività come dimostra l'elevato numero di brevetti registrati dalla filiera. Sistemi di propulsione, elettronica e tecnologie di sicurezza, comfort e molto altro ancora sono sempre più spesso sviluppati o co-sviluppati dai fornitori. Un processo evolutivo di lungo periodo. Fino agli anni Settanta, molti costruttori erano fortemente integrati verticalmente e producevano internamente una quota significativa dei componenti. A partire dagli anni Ottanta, questo modello si è progressivamente modificato, anche in seguito alla diffusione dei sistemi di "lean production" e del "supplier partnership model" introdotti all'epoca da Toyota e alla conseguente espansione delle strategie di outsourcing. La progettazione e lo sviluppo di sistemi complessi sono stati così progressivamente trasferiti ai fornitori come i grandi gruppi Bosch, Denso, Magna, ZF e Continental, insieme a una rete ampia di imprese di dimensioni anche più contenute. L'Italia ha seguito questa traiettoria, con realtà come Brembo (leader mondiale dei sistemi di sicurezza) o Marelli, anche se attualmente in difficoltà dopo una complessa cessione ai giapponesi. Il risultato di questo articolato processo è un modello di innovazione condiviso, favorito dal progresso tecnologico e sempre meno concentrato nelle mani dei costruttori finali. Una lettura dell'industria automobilistica limitata ai soli assemblatori rischia pertanto di risultare parziale. L'automobile contemporanea è sempre più il prodotto di un diffuso sistema industriale piuttosto che di una singola impresa. Allo scopo di fornire ai nostri lettori un panorama completo e dettagliato sulla filiera

ci siamo rivolti a Roberto Vavassori, uno dei maggiori esperti a livello internazionale, attualmente presidente rieletto tre anni fa di ANFIA, dopo un primo mandato terminato nel 2015, che abbiamo incontrato recenti.

Che tipo di rapporto lega le aziende della componentistica alle case auto?

Un rapporto di interdipendenza molto stretto. Senza di loro non esisteremmo, se non come venditori di componenti per l'aftermarket. A loro volta però i costruttori, considerato l'alto livello di valore percentuale acquistato, non sopravviverebbero senza le nostre forniture. Una sinergia indispensabile lega gli uni agli altri ormai da molti anni, anche se i rapporti di forza variano nel tempo con modalità ciclica e non solo per ragioni di mercato. Il post-Covid e le crisi settoriali conseguenti, come quella dei chips, hanno rappresentato una sfida per la filiera che ha assorbito il picco inflazionistico, e un'opportunità per i costruttori che hanno concentrato la produzione sull'alto di gamma con un evidente effetto positivo sui profitti.

Quindi il cambio di paradigma da volume a valore ha portato all'aumento dei prezzi delle auto e al conseguente extra profitto?

Il punto più importante di redditività comunque non è stato solo questo, ma soprattutto il poter attenuare la pressione della scontistica. La ridotta disponibilità di prodotto sul mercato ha per un certo tempo spento la corsa agli sconti, con beneficio per la redditività dei dealer. Personalmente non amo la definizione extra profitto perché dipende dal contesto dal quale emerge. Va ricordato che quando l'OEM ha bisogno di finanza, nessuno gliela concede se non a costi spesso spropositati. Ecco perché, dopo le esperienze fallimentari del 2008, è stato necessario creare una propria indipendenza finanziaria tale da consentire loro anche di attraversare il deserto nei momenti di difficoltà.

Abbiamo però assistito anche alla lievitazione dei dividendi.

Capire il contesto in cui ti muovi è fondamentale. Pensiamo ad esempio ai 17 anni di perdite di Tesla necessari per raggiungere il primo utile. I miliardi di dollari bruciati in investimenti in tecnologia e prodotti avveniristici sono stati messi a disposizione dai mercati azionari, al contempo riluttanti ad intervenire nella crisi di GM e di Chrysler nel 2009. Fatti che non vanno dimenticati. Mentre i governi cercavano di ridisegnare un futuro per i marchi storici di auto, a est un'autorità statale, il Partito Comunista Cinese, dichiarava in almeno un paio di piani quinquennali: "L'automotive è strategico". Ogni provincia in Cina conseguentemente si è dotata di capacità produttiva e di ricerca, con grandi vantaggi in termini di gettiti fiscali locali e coesione sociale, esattamente ciò che oggi frena l'allineamento dell'eccesso di produzione a una domanda in stallo. Ecco perché attualmente in Cina abbiamo 150 produttori di auto di cui solo un manipolo, pochissimi, sopravviveranno.

Una situazione che comporterà una riduzione di prezzi?

Hanno iniziato, alla cinese, una folle battaglia di prezzi, di dumping interni, che il governo neppure è riuscito a calmierare nonostante le buone intenzioni. Avendo installato, alla cinese, molta più capacità di quanto il mercato assorbe (e assorbirà), ormai siamo all'asintoto. Al di là di una domanda potenziale del mercato interno sui 30 milioni di pezzi, tutto l'eccesso deve essere esportato. Con successo purtroppo, perché hanno chiuso alle case occidentali tantissime aree del mondo considerate un po' il giardino di casa dell'esportazione: Mercosur, Middle East, ASEAN, Europa e lasciamo perdere la Russia per ovvi motivi. E quindi oggi non siamo messi bene, anche se la Cina quasi non considera più strategica l'auto perché sta pensando ad altri settori ancora più tecnologici.

Negli ultimi anni molti componentisti italiani hanno avviato programmi di diversificazione verso OEM asiatici. Queste iniziative stanno dando frutti concreti in termini di fatturato estero oppure restano ancora marginali?

È un problema complesso. Tanti associati ANFIA hanno stabilimenti in Cina per il mercato locale, perché rappresentano un'opportunità imprescindibile. Se non ci sei non esisti. Brembo ha infatti ben sette stabilimenti in Cina. Però c'è un problema oggettivo di produttività, perché i cinesi lavorano in media 2300 ore/anno, i polacchi 1950, noi siamo intorno alle 1500 e i francesi difendono le 35 ore settimanali. Improvvisamente persino il cancelliere tedesco Merz si è reso conto che è necessario aumentare la produttività. In tale contesto parlare di *unfair competition* è difficile. Il loro sistema funziona in questo modo. Usano ancora il carbone perché lo possono usare. Sono però al tempo stesso il popolo che investe attualmente di più nel green, ma sono anche gli stessi che, pur rappresentando il *role model dell'elettrificazione*, non si sono ancora dati un obiettivo di elettrificazione del parco circolante nazionale.

I costruttori cinesi che si insediano in Europa o che producono in Turchia e Marocco per aggirare i dazi, tendono a portarsi propri fornitori di primo livello dall'Asia? Come valuta l'efficacia dell'intervento della UE sul 'local content'?

Continuo a pensare che per questioni di reciprocità e anche per salvaguardare degli investimenti cinesi in Europa sia necessario un accordo sulle quote di esportazione come per l'acciaio. Immaginiamo un limite all'8% (e già ci siamo), fino a quella soglia puoi esportare e vale la reciprocità (8% su 30 milioni di veicoli in Cina sono tantissimi veicoli europei). Oltre la soglia pattuita devi produrre, con le stesse regole imposte agli europei in Cina anni fa, ovvero in partnership con europei che detengono la maggioranza. Quello che ci preoccupa non sono solo e tanto i costruttori quanto, per la solita proporzione 80-20, i componentisti cinesi. Salvo l'unica eccezione, BYD, che è estremamente verticalizzata ed è un po' un caso a parte. Guardando al nostro giardino europeo, stiamo invocando fortemente due misure: uno, la revisione del pacchetto CO2 in chiave, diciamo così, secondo il rapporto Salini, secondo, il pacchetto 'made in' sulla salvaguardia del contenuto europeo dei veicoli. Su questi due temi, metà della responsabilità di non essere ancora tutti d'accordo la diamo alla Commissione, ma una buona metà è colpa dei Paesi, perché abbiamo Spagna e Francia che pochi giorni prima del rilascio dalla Commissione del famigerato Automotive Package si sono dichiarate contrarie a toccare i limiti al 2035. Ci va bene così, non si tocchi la CO2. La Germania è rimasta ondivaga fino a poche settimane fa. Eravamo proprio in Germania quando il

Bundesrat ha approvato un 'Beschluss', ovvero una risoluzione che fortunatamente ingloba parecchie delle proposte di Salini sulla CO2. Noi eravamo in Germania anche per il 'made in' sul quale, ancora oggi, la Germania è estremamente riluttante, perché, secondo noi sbagliando, spera di recuperare nel tempo le posizioni perse in Cina.

I dazi europei sulle BEV cinesi e le contromisure annunciate da Pechino, insieme al nuovo framework tariffario americano post-2024, stanno accelerando una regionalizzazione dei mercati. Per la filiera italiana, questo scenario è un'opportunità o un rischio?

Secondo il Global Automotive Supplier Study 2026 di Boston Consulting Group, la regionalizzazione è reale, ma introduce un paradosso: le supply chain *lean* degli ultimi vent'anni minimizzavano i costi, mentre le reti regionali e più resilienti di cui oggi l'industria si rende conto di aver bisogno costano molto di più. In Europa questo si traduce in uno svantaggio di costo strutturale fino al 35% rispetto alle aree più competitive, aggravato da costi energetici circa doppi rispetto a Usa e Cina. Il rischio strategico per l'Europa, e quindi anche per l'Italia, è una regionalizzazione troppo lenta per trattenere il valore critico, con una crescente dipendenza da investimenti esterni per mantenere la propria base industriale. Le decisioni dei prossimi due-tre anni saranno decisive per la configurazione del settore per il prossimo decennio.

Il ciclo inflattivo post-2021 — alimentato da vari fattori, fra cui i conflitti e le tensioni sulle rotte energetiche, ha compresso i margini operativi di molti fornitori?

Secondo i dati dell'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi di mobilità, studio annuale di ANFIA e Camera di commercio di Torino basato su un'indagine campionaria, fra i primi motivi condizionanti il business delle imprese nel 2025-2026 si mette in luce la perdurante difficoltà di farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEM (per il 50% delle imprese è un fattore "molto rilevante"). Non a caso, alcuni fornitori stanno cercando di passare dal ruolo di semplici componentisti a quello di "system supplier", per essere più competitivi nelle negoziazioni con gli OEM. Oggi gli OEM si trovano a gestire una complessità crescente: veicoli sempre più elettronici e interconnessi, cicli di sviluppo più rapidi, normative ambientali stringenti. A questo si aggiungono catene di fornitura globali fragili, con rischi legati a tempi, qualità e compatibilità dei componenti. Coordinare decine di fornitori per ogni sottosistema richiede tempo, risorse e controllo. Per questo gli OEM cercano partner capaci di integrare più funzioni in una sola soluzione, affidabile e già pronta per essere installata.

ANFIA ha un'interlocazione diretta con il MIMIT e con le istituzioni europee. Quali sono le due o tre misure di policy, non generiche ma operative e finanziabili, che ritiene indispensabili nei prossimi 18 mesi per evitare che la filiera italiana perda massa critica in modo irreversibile? Quanto è ancora diffusa questa esposizione per la filiera italiana?

Alla filiera italiana, sicuramente più esposta rispetto ai Paesi europei competitor, occorrono prioritariamente un intervento deciso sui costi dell'energia, l'introduzione di misure strutturali di stabilizzazione del mercato, il potenziamento di misure agevolative destinate a progetti di ricerca, sviluppo e innovazione su tecnologie chiave (anche dual use) nonché una semplificazione degli strumenti a sostegno degli investimenti. Ora che è stato sbloccato dal Consiglio dei Ministri il "DPCM Automotive", risorse pari a 1 miliardo 343 milioni di euro saranno destinate al sostegno delle imprese della filiera per investimenti produttivi, ricerca, sviluppo e innovazione e saranno previsti anche incentivi mirati per la mobilità sostenibile e il rinnovo del parco circolante dei veicoli commerciali. Il prossimo luglio, inoltre, verranno reintegrate risorse pari a 251 milioni di euro che sono state destinate, per esigenze di bilancio, alla copertura del decreto-legge per contrastare il caro carburanti e a sostegno delle imprese dell'autotrasporto. A seguito di questo reintegro, nel complesso, quindi, oltre il 70% delle risorse sarà destinato ad accordi per l'innovazione, rivolti a progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, contratti di sviluppo e mini contratti di sviluppo, nuovo strumento più compatibile con l'ordine di grandezza degli investimenti delle PMI.

Editoriali e commenti

Lezioni americane per Dealer millenari

Gianluca Sabatini

Nell'era dell'IA, il vantaggio competitivo di una Concessionaria continuerà a essere una cosa antica: la qualità della relazione.

Dal calcio all'elettrico: chi non vede il cambiamento rischia di restare fuori dalla partita, Europa compresa

Umberto Seletto

Spicciole strategie da banchina

Gianluca Sabatini

Anfia: disponibile il focus di approfondimento Italia trade automotive marzo 2026

È ora disponibile sul sito ufficiale dell'Anfia ([Anfia.it](https://www.anfia.it)) il focus di approfondimento che riguarda il trade del mercato automotive nel primo trimestre del 2026. Una panoramica L'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+ 12,8% rispetto al primo

trimestre del 2025): il comparto delle autovetture mostra incrementi nelle importazioni (+16,2%). In controtendenza, quello dei veicoli industriali cala dell'11,7%. Anche l'export in valore risulta in calo del 4,3% rispetto a quello dei primi tre mesi del 2025: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2026, cresce dell'1,3%. Le autovetture esportate, invece, sono in calo del 6,4%. Il saldo è negativo per circa -6,5 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 188,6 milioni per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'86,5% del valore totale importato), nel primo trimestre del 2026, l'export con destinazione Europa rappresenta il 67,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (15,0%), seguiti da Giappone (5,6%) e Corea del Sud (1,4%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato incrementano sia l'import, del 7,2%, che l'export del 3,6%, con un saldo positivo di circa 1,6 miliardi di euro (era di 1,7 miliardi nello stesso periodo del 2025). L'Europa rappresenta l'80,4% del valore dell'import e l'82,7% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,6% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 6,6% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,8% delle importazioni ed il 19,6% delle esportazioni del trade italiano del comparto. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Cina per quanto riguarda le importazioni; Francia e Spagna, invece, considerando le esportazioni. Focus gomme. Rispetto al 2025, il primo trimestre del 2026 ha registrato un calo nelle importazioni di pneumatici del 2,1% (654 milioni nel 2026 contro 667,7 milioni), mentre l'export ha mostrato una flessione in positivo, nello specifico una crescita del 3,9% (508,7 milioni di unità nell'anno corrente contro 489,5 milioni di unità nel 2025). SCARICA QUI L'APPROFONDIMENTO COMPLETO © riproduzione riservata Nel periodo gennaio - dicembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,4% rispetto all'intero anno 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-1,7%), e al contrario quello dei veicoli industriali cresce dello 0,4%. Anche l'export in valore risulta in calo. In "Car Service" Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello In "Car Service" ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha pubblicato il report "Focus Italia Trade Automotive Agosto 2024", un documento che analizza lo stato del mercato italiano dell'automotive nei mesi di gennaio-agosto 2024. Nei primi otto mesi del 2024, l'import-export dei pneumatici ha fatto registrare questi dati: -3,5% per l'import e +5,9% In "Car Service"



Dati Unrae/Anfia. Trattori stradali in crescita, rimorchi e semirimorchi in calo Mezzi pesanti in tenuta: il mercato cerca stabilità

Il mercato dei veicoli industriali prova a consolidare la ripresa, pur dentro uno scenario ancora segnato da costi elevati e investimenti da programmare con prudenza. Secondo le stime UNRAE, a maggio le immatricolazioni dei veicoli industriali con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate sono rimaste sostanzialmente stabili: 2.500 unità, contro le 2.484 dello stesso mese del 2025, pari a una crescita dello 0,6%. Dentro il dato generale emergono però andamenti diversi. I veicoli pesanti, con massa pari o superiore a 16 tonnellate, segna-

no un progresso del 3,9%, sostenuti in particolare dai trattori stradali, in crescita del 18,6%. È il segmento più legato al lungo raggio e alle principali direttrici del trasporto merci a mostrare quindi i segnali più dinamici, confermando il ruolo centrale della gomma nelle catene logistiche nazionali ed europee.

La fotografia di ANFIA segnala invece, per maggio, 2.481 libretti di circolazione di nuovi autocarri, in lieve flessione dello 0,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Più marcato il rallentamento dei veicoli trainati: rimorchi e semirimorchi pesanti scen-



I veicoli pesanti segnano +3,9

dono a 1.332 unità, con un calo del 21,7%. Nel cumulo dei primi cinque mesi, tuttavia, gli autocarri restano in territorio positivo, con 12.313 libretti rilasciati, il 3,4% in più rispetto al 2025, mentre rimorchi e semirimorchi si fermano a 6.313 unità, sostanzialmente in linea con l'anno precedente. Il quadro restituisce un mercato selettivo: tengono i mezzi più legati alle missioni pesanti e alla lunga percorrenza, mentre alcune componenti della filiera risentono dell'attesa per nuovi investimenti e misure di rinnovo del parco veicolare.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-IT073K

Europa / Altre news

Gori, 'con imprese e parti sociali dialogo maturo, servono soluzioni'

L'incontro all'evento della delegazione Pd al Pe a Roma

BRUXELLES, 22 giugno 2026, 21:11

Redazione ANSA

Condividi



"Oggi è fondamentale trovare rapidamente soluzioni ai problemi reali dell'industria, italiana ed europea.

Le imprese oggi ci indicano chiaramente le loro priorità: il costo dell'energia, la pressione della concorrenza cinese, le regole europee da correggere con pragmatismo, senza smontarle".

Lo ha detto l'eurodeputato Pd Giorgio Gori al termine del workshop "Competitività dell'industria italiana ed europea", che ha aperto oggi a Roma la giornata "L'Europa che vogliamo" della Delegazione Pd al Parlamento Europeo, commentando il confronto avuto con il mondo produttivo.

All'incontro hanno partecipato Antonio Gozzi (Presidente Federacciai), Michele De Palma (Segretario generale Fiom), Andrea Orlando (Responsabile Industria del Pd), Aurelio Regina (Confindustria), Lapo Pistelli (Eni), Chiara Di Mambro (Ecco Think Tank), Alessandro Aresu (analista geopolitico), Lucia Aleotti (Vicepresidente Confindustria per il Centro Studi), Antonio Bicchi

(IIT), Marco Bentivogli (Base Italia), Roberto Vavassori (Anfia), Ferdinando Uliano (Fim-Cisl), Bernardo Sestini (Federchimica), Livia Raffaglio (Uil Tessile e Moda). Le conclusioni sono state affidate al responsabile economico della segreteria del Pd Antonio Misiani.

Per Gori "la decarbonizzazione è necessaria. Non solo a tutela del clima: è anche, e soprattutto, un obiettivo economico - per ridurre i costi dell'energia per imprese e famiglie - e di autonomia strategica europea. Serve però pragmatismo, che tenga conto delle specificità dei diversi settori e della necessità per le imprese di fare fronte a una competizione internazionale sempre più aggressiva". "Abbiamo oggi 4.000 progetti fermi in attesa di autorizzazione, per un totale di 130 gigawatt. È una capacità enorme bloccata da procedure troppo lunghe, mentre l'Europa e l'Italia hanno urgente bisogno di nuova energia a basso costo. Sburocratizzare il permitting non è un tema tecnico: è una priorità politica per la nostra autonomia energetica e il Governo ha la responsabilità di sbloccare questa situazione", ha concluso Gori.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



L'AFTERMARKET ITALIANO TRA SFIDE STRUTTURALI E UN FUTURO DA SCRIVERE

Dazi, transizione elettrica, intelligenza artificiale, competenze:
il settore ricambi è solido ma in cerca di bussola.
Il 2026 si annuncia anno di stabilità...
con qualche granello di sabbia negli ingranaggi

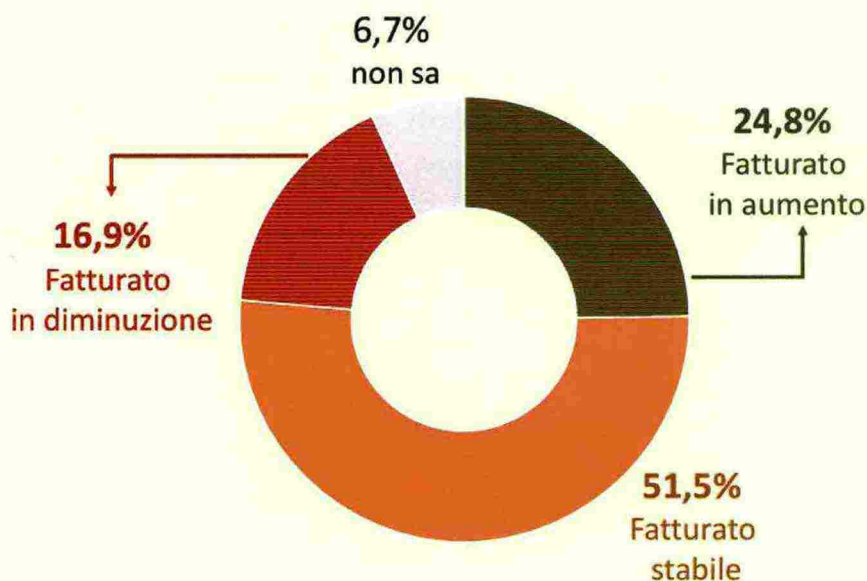
QUANDO SI PARLA DI AUTOMOTIVE IN ITALIA, i riflettori puntano quasi sempre sulla produzione di veicoli. Eppure l'aftermarket (la filiera della produzione e vendita di ricambi auto) vale 31,2 miliardi di euro di valore aggiunto, occupa oltre 407 mila lavoratori e registra una produttività superiore del 3,3% rispetto alla media nazionale. È quanto emerge dalla ricerca "Il settore dell'Aftermarket dell'automotive in movimento", realizzata dal Centro Studi Tagliacarne per la Camera di Commercio di Modena, in collaborazione con quella di Torino e con il supporto di **ANFIA**.

Dal 2021 al 2024 il valore aggiunto è cresciuto in media del +3,5% annuo, mentre l'occupazione ha subito una lieve contrazione (-0,8%): meno lavoratori, ma più produttivi.

IL NORD FA SISTEMA, IL SUD INSEGUE

La distribuzione territoriale racconta squilibri storici e radicati. La Lombardia guida con 8,8 miliardi di euro (28,2% del totale), seguita da Emilia Romagna e Veneto. Le prime quattro regioni (Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Piemonte) concentrano da sole il 67% del valore

Imprese in base all'andamento del fatturato aftermarket nel 2026 rispetto al 2025 (quote %)



aggiunto nazionale. Sul peso del settore sull'economia locale è il Piemonte a guidare (2,6%), davanti a Emilia Romagna (2,4%) e Veneto (2,3%). A livello provinciale sventa Modena con il 3,5%, seguita da Pesaro-Urbino (3,4%) e Vicenza (3,3%): in questi territori il ricambio auto è un elemento identitario del tessuto produttivo. Nel Mezzogiorno, solo Abruzzo e Basilicata si avvicinano ai valori medi nazionali. L'indagine CATI condotta su 491 imprese restituisce un quadro di prudente stabilità: il 51,5% degli operatori prevede un fatturato invariato rispetto al 2025, mentre il 24,8% stima una crescita. Sul versante dei costi, però, le pressioni si fanno sentire. Il 69,4% delle imprese ha registrato aumenti degli input produttivi, trainati soprattutto dai prezzi di materie prime strategiche e semilavorati critici come semiconduttori e batterie. Per il 2026, il 24,2% teme problemi di approvvigionamento. Sul fronte dazi USA, circa un terzo del settore prevede ripercussioni, ma per lo più indirette, attraverso la catena del valore (58,7% degli impattati). La risposta prevalente è la ricerca di mercati alternativi (56,3%), sia extra-UE sia europei.

ELETTRICO LONTANO, IBRIDO NEL MIRINO

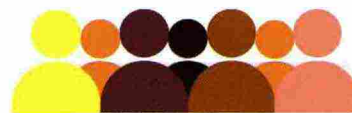
Il 73,3% delle imprese lavora ancora esclusivamente su componentistica per motori a combustione interna, e la transizione elettrica non sembra un'urgenza: solo l'11,8% ha investito nel mercato elettrico tra il 2023 e il 2025, e appena il 13,8% prevede di farlo entro il 2028. Il 69% degli operatori non percepisce la transizione come una minaccia immediata. Guardando ai prossimi dieci anni, però, la tecnologia ibrida è indicata come principale driver di innovazione dal 35,6% degli intervistati, superando il BEV puro (24,6%). Significativo anche l'interesse verso idrogeno (21%) e bio-carburanti/e-fuel (18,1%): le imprese preferiscono diversificare su un portafoglio tecnologico



Valore aggiunto 2024:
31,2
MLD DI EURO

1,6%
DEL TOTALE ECONOMIA
(1.957 mld di euro)

+3,5% VARIAZIONE MEDIA
ANNUA DAL 2021



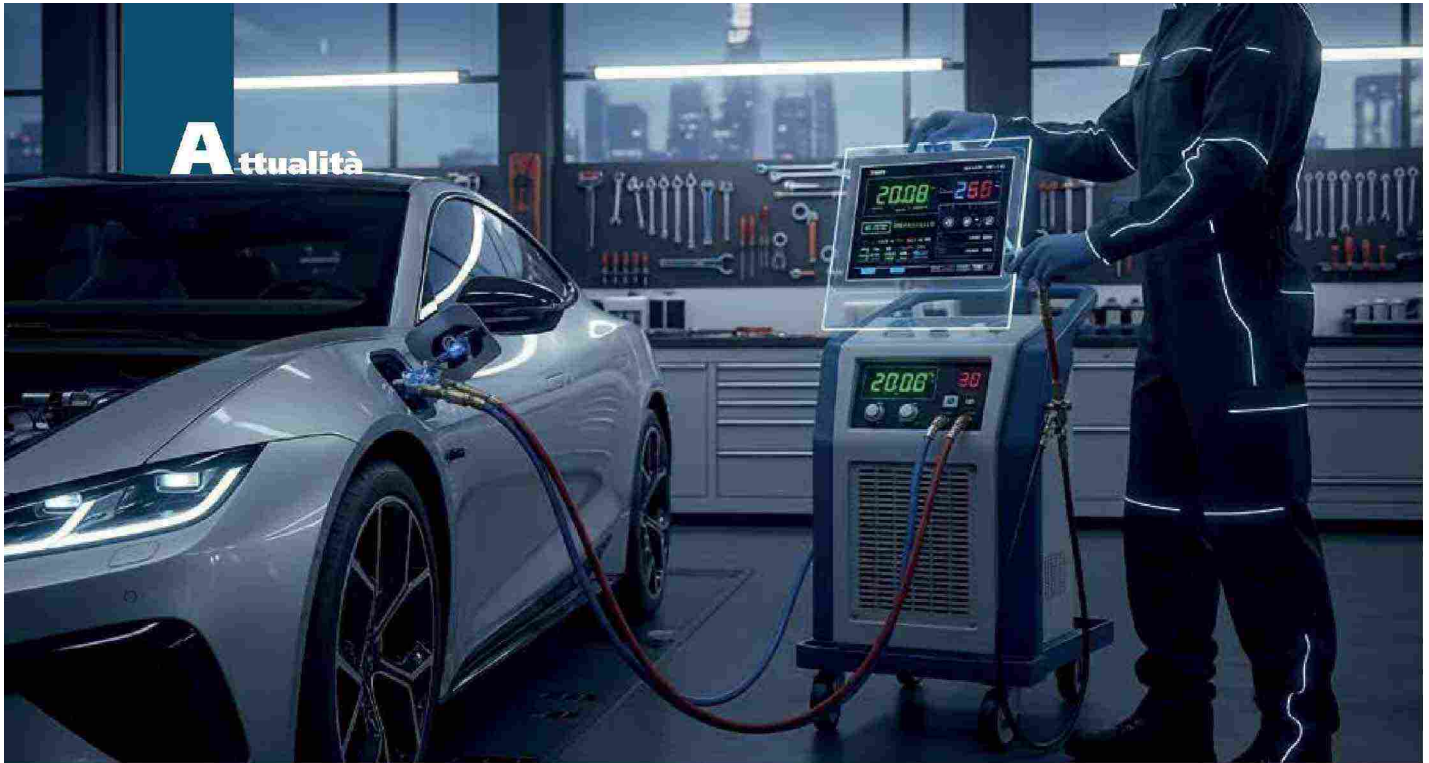
Occupati 2024:
407,4
MILA

1,5%
DEL TOTALE ECONOMIA
(26,4 milioni di occupati)

-0,8% VARIAZIONE MEDIA
ANNUA DAL 2021

piuttosto che scommettere su un'unica soluzione. La criticità più trasversale è il "mismatch" tra domanda e offerta di competenze. Il 36% delle imprese prevede nuove assunzioni nel 2026, ma quasi il 60% di chi vuole assumere segnala difficoltà nel trovare le figure necessarie. Le conseguenze si propagano a catena: sovraccarico del personale interno (58,5%), freno alla crescita aziendale (36,8%) e aumento dei costi gestionali legati a ricerca e formazione (32,1%). Sul fronte digitale, solo il 16,9% delle imprese utilizza stabilmente strumenti di intelligenza artificiale, e il 54,4% non mostra alcun interesse ad adottarli. Il rischio è un mercato a due velocità, con un gap competitivo destinato ad ampliarsi tra chi anticipa il cambiamento e chi attende.

Le imprese chiedono interventi concreti: agevolazioni fiscali e riduzione del costo del lavoro sono la priorità assoluta (66,2% delle indicazioni), seguite dalla riduzione dei costi energetici (27,7%). Un settore che guarda avanti con relativo ottimismo – oltre il 40% degli operatori prevede un aumento della propria competitività nel decennio – ma che ha bisogno di politiche industriali capaci di accompagnarlo in una trasformazione che, volente o nolente, è già in corso.



I nuovi professionisti dell'auto

Elettrificazione, software e connettività stanno ridefinendo le figure professionali e operative dell'automotive: la trasformazione sistemica del settore coinvolge contemporaneamente prodotto, filiera, modelli di business e competenze

Di Roberto Barone

Per oltre un secolo l'automotive ha costruito la propria identità attorno alla meccanica. Motori, trasmissioni, componentistica, carrozzeria e processi produttivi hanno rappresentato il cuore di un settore che ha fatto dell'ingegneria industriale il proprio tratto distintivo. Oggi, però, il comparto - che in Italia vale 380 miliardi di euro di fatturato tra produzione e servizi, pari al 19,5% del Pil, e impiega complessivamente un milione di addetti (dati ANFIA) - sta affrontando qualcosa di molto diverso da una semplice evoluzione tecnologica. Siamo di fronte a una trasformazione sistemica che coinvolge contemporaneamente prodotto, filiera, modelli di business e competenze professionali. Una conferma arriva da una recente analisi di Gi Group, agenzia italiana del lavoro, secondo cui transizione energetica, digitalizzazione, nuove normative (legate a emissioni e decarbonizzazione), tensioni geopolitiche e cambiamenti nei comportamenti dei consumatori stanno ridisegnando l'intero ecosistema automotive. A questi fattori si aggiungono pressione su costi, energia, materie prime e logistica che spingono le aziende a sostenere processi di efficientamento e riconversione.



Il valore dell'auto non è più solo nel prodotto, ma nei servizi connessi. Cambiano i modelli di business e le professionalità richieste

La buona notizia è che il settore è vivo e vegeto anche se sta velocemente e radicalmente cambiando pelle, pur con dinamiche contrapposte. Crescono, infatti, i segmenti legati a software, elettrificazione e servizi di mobilità dando vita a una forte ibridazione, mentre molte attività tradizionalmente associate al motore endotermico affrontano percorsi di riconversione. Un aspetto che, inevitabilmente ha ricadute anche su competenze e dell'attrattività.

IMMAGINE E ATTRATTIVITÀ

A suffragare ulteriormente questo scenario è il quadro emerso da una tavola rotonda organizzata da Enaip Lombardia, fondazione che si occupa di formazione. Nella regione manifatturiera per eccellenza, con una filiera automotive composta in larga parte da piccole e medie imprese, il settore continua a crescere, ma si scontra con una difficoltà strutturale: sei aziende su dieci non riescono a trovare personale qualificato. Gli studenti iscritti ai percorsi professionali di settore sono sempre meno di quanti ne richieda il mercato. Con il paradosso che chi si forma, viene spesso assunto ancor prima di diplomarsi, sebbene nella maggioranza dei casi si

orienti verso ambiti - tech, energy e telecomunicazioni, in particolare - spesso considerati più attrattivi o moderni. Uno dei nodi più complessi è la percezione del comparto nell'immaginario collettivo. Il lavoro tecnico nell'automotive sconta ancora un deficit d'immagine legato a un passato fatto di mani sporche di grasso, turni pesanti, ambienti difficili. Questa rappresentazione è largamente superata dalla realtà: le officine moderne sono ambienti puliti, digitalizzati, con strumenti diagnostici avanzati e procedure certificate, ma ciò non corrisponde alla narrazione comune, che continua a modellare le scelte dei giovani e, ancor prima, dei loro genitori.

SEMPRE PIÙ PIATTAFORMA DIGITALE

Al centro di questa trasformazione naturalmente c'è ancora l'automobile, che però nella sua forma più evoluta è sempre meno un insieme di componenti meccanici e sempre più una piattaforma digitale su ruote. Aggiornamenti over-the-air, sistemi ADAS, connettività permanente, manutenzione predittiva, gestione remota delle funzioni del veicolo e raccolta di

COMPETENZE PIÙ RICHIESTE

- ✓ Offerta di un servizio di qualità superiore
- ✓ Diagnosi elettronica avanzata
- ✓ Meccatronica
- ✓ Gestione dei sistemi ADAS
- ✓ Ingegneria elettronica
- ✓ Connettività e telematica
- ✓ Software engineer
- ✓ Gestione tecnica di sistemi elettrificati
- ✓ Data management
- ✓ Esperti di cybersecurity
- ✓ Gestione infrastrutture di ricarica
- ✓ Progettazione servizi di mobilità
- ✓ Adattabilità
- ✓ Problem solving
- ✓ Propensione all'apprendimento

A

ttualità

Driver di evoluzione dell'automotive

Transizione energetica

il passaggio all'elettrico ridefinisce architetture di prodotto e processi industriali.

Digitalizzazione

cambiamento tecnologico, ma anche ridefinizione delle competenze e degli equilibri competitivi, che favoriscono l'ingresso di nuovi player tech.

Contesto geopolitico

impatta sulle catene di fornitura, soprattutto per semiconduttori e materie prime.

Quadro regolatorio

in particolare europeo. Le normative su emissioni e decarbonizzazione orientano strategie industriali, tempistiche e priorità.

enormi quantità di dati stanno modificando profondamente il concetto stesso di automobile. Il valore intrinseco non è più legato esclusivamente al bene fisico, ma a un complesso ecosistema di servizi che lo accompagna durante tutta la sua vita utile. Un modello che è assimilabile sempre più a quello adottato per gli smartphone e dalla pletera di app a pagamento per tutti i gusti. Per chi opera nell'aftermarket questo nuovo approccio rappresenta probabilmente la sfida più importante degli ultimi decenni.

L'OFFICINA AL CENTRO DELLA TRASFORMAZIONE

Il cambiamento più tangibile riguarda il cuore storico dell'autoriparazione: l'officina. Per anni il lavoro dell'autoriparatore è stato associato alla capacità di intervenire manualmente su componenti meccanici. Oggi quella competenza resta fondamentale, ma non è più sufficiente.

I veicoli di nuova generazione integrano decine di centraline elettroniche, sensori, radar, telecamere, dispositivi di assistenza alla guida, intelligenza

artificiale e software sempre più sofisticati. Individuare un guasto significa spesso interpretare dati, effettuare diagnosi digitali, verificare aggiornamenti software e comprendere il dialogo tra sistemi differenti. Emergono dunque nuove figure professionali legate ad ambiti che fino a pochi anni addietro erano totalmente estranei al lessico del meccanico. I lavori più richiesti riguardano: gestione dei dati, informatica, cybersecurity, gestione delle infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici. Il lavoro, quindi, si sposta dalla manualità pura alla capacità di interpretare e risolvere problemi complessi in contesti tecnologici estremamente mutevoli. Una rivoluzione che coinvolge a cascata tutto l'universo aftermarket.

MECCANICO, MECCATRONICO E SOFT SKILL

La parola chiave è ormai nota: meccatronica. Ma dietro questo termine si nasconde una trasformazione molto più profonda di quanto spesso si immagini. Non si tratta semplicemente di aggiungere qualche nozione di elettronica alle competenze tradizionali. Il meccanico del futuro (prossimo) deve comprendere il funzionamento integrato di sistemi meccanici, elettrici, elettronici e informatici. Deve saper utilizzare strumenti diagnostici avanzati, interpretare parametri operativi e dialogare con varie piattaforme digitali. Le competenze legate alla componentistica endotermica non spari-

I NUMERI DELLA SFIDA FORMATIVA

- ✓ Bonus e promozioni dedicate
- ✓ Il 60% delle aziende lombarde del settore automotive fatica a trovare personale qualificato (fonte: Enaip Lombardia)
- ✓ Gli studenti iscritti ai percorsi professionali automotive sono inferiori alla domanda del mercato
- ✓ Chi sceglie l'indirizzo automotive viene spesso assunto ancora durante il percorso di studi
- ✓ La filiera è composta in larga parte da piccole e medie imprese, dove i processi di riconversione sono più difficili per limiti finanziari e organizzativi
- ✓ Il settore automotive italiano vale 380 miliardi di euro di fatturato (19,5% del PIL) e impiega un milione di addetti, (fonte ANFIA)

Quanto vale la filiera dell'auto

Addetti:

> 1 Mln

Fatturato:

380 Mld € il 19,5% del PIL



Foto: ANFIA

scono, sia chiaro (anche considerando che l'età media del parco circolante italiano è di 13 anni), ma vengono progressivamente affiancate da nuove conoscenze che consentono di operare sui veicoli elettrificati e connessi.

Se le competenze tecnologiche diventano essenziali, altrettanto importante è la capacità di stare al passo con l'evoluzione. Gi Group, infatti, individua nell'adattabilità, nel problem solving e nell'apprendimento continuo alcune delle qualità più richieste dalle aziende che ricercano personale nel mondo automotive. In un contesto che evolve rapidamente, la disponibilità a imparare diventa quasi più importante delle capacità, dell'esperienza e competenze tecniche. Per le officine, in particolare, significa costruire una cultura professionale orientata all'aggiornamento costante.

FORMAZIONE, DA COSTO A INVESTIMENTO

Il tema della formazione emerge come uno degli elementi centrali dell'intera

trasformazione. Le aziende si trovano contemporaneamente a inserire nuove figure professionali e a riqualificare il personale esistente. Per questo assumono un ruolo crescente gli ITS (Istituti Tecnologici Superiori), gli IFTS (Istruzione e Formazione Tecnica Superiore), le academy aziendali e i programmi di upskilling e reskilling.

Nel mondo dell'autoriparazione il tema è ancora più delicato. La rapidità con cui evolvono i veicoli rende necessario un aggiornamento continuo che coinvolga titolari, tecnici e personale di accettazione. La formazione non può più essere considerata un'attività occasionale, ma parte integrante del modello di business.

La rivoluzione delle competenze si accompagna a una revisione dei modelli organizzativi. Le aziende automotive puntano verso strutture più flessibili, capaci di integrare competenze differenti e favorire la collaborazione tra professionalità tradizionalmente separate.

Lo stesso principio inizia a diffondersi

nelle reti di assistenza. Tecnici, specialisti elettronici, addetti alla diagnosi e consulenti di servizio sono chiamati a collaborare sempre più strettamente per gestire la crescente complessità del veicolo.

LA VERA SFIDA DELL'AFTERMARKET

In definitiva, la transizione verso la mobilità del futuro viene spesso raccontata solo attraverso batterie, elettrificazione e software. Ma esiste un elemento meno visibile che potrebbe risultare decisivo: le competenze.

L'efficacia dell'intera filiera dipenderà infatti dalla capacità di attrarre nuovi talenti, aggiornare quelli esistenti e costruire percorsi professionali in linea con le esigenze emergenti.

Per l'autoriparazione la posta in gioco è particolarmente elevata. Le officine che sapranno investire in formazione, digitalizzazione e competenze mecatroniche avranno l'opportunità di rafforzare il proprio ruolo all'interno della filiera. Quelle che rimarranno ancorate esclusivamente ai modelli tradizionali rischieranno invece di trovarsi progressivamente ai margini di un mercato che corre sempre più veloce. In fondo, la vera rivoluzione dell'automotive non riguarda soltanto le automobili, ma anche e soprattutto le persone chiamate a progettarle, venderle, assisterle e ripararle. E proprio nelle officine si giocherà una parte importante di questa partita.

Profili in crescita

Ruoli legati a:

- Ingegneria elettronica
- Software
- Data management

Profili emergenti

Ruoli legati a:

- Cybersecurity
- Gestione infrastrutture di ricarica
- Progettazione servizi di mobilità

Maggio al rialzo: +7,6%

A maggio 2026, il mercato italiano dell'auto totalizza 150.096 immatricolazioni, pari al 7,6% in più rispetto ai volumi di maggio 2025. Nei primi 5 mesi del 2026 i volumi complessivi si attestano a 790.301 unità, crescendo del 9,4% sullo stesso periodo 2025.

Immatricolazioni per alimentazione. Le auto a benzina calano del 14,5%, con quota di mercato del 20,5%; le diesel calano del 29,7% con quota del 6,7%. Nel primi 5 mesi 2026, le immatricolazioni di auto a benzina calano del 17,4% e quelle delle auto diesel del 24,5%, con quote di mercato del 20,1% e del 7,0% rispettivamente. Le auto mild e full hybrid aumentano del 16,5% con una quota del 46,9%; nel cumulado aumentano del 24,5% con quota del 50,4%. Le immatricolazioni di ricaricabili salgono del 76,4% e rappresentano il 19,0% del mercato (11,6% a maggio 2025); nel cumulado crescono dell'80,3% con quota di penetrazione del 16,6% (+6,6% rispetto al cumulado 2025). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,8% nel mese e dell'8,2% nel cumulado, con vendite in aumento del 86,5% e del 75,8% rispettivamente nel mese e nel progressivo da inizio anno. Le ibride plug-in aumentano del 68,5% a maggio e dell'85,0% nel cumulado, rappresentando il 10,1% delle immatricolazioni del singolo mese e l'8,5% del totale da inizio anno. Le auto a gas rappresentano il 6,9% dell'immatricolato del mese, composto da auto GPL (in calo del 17,7% nel mese). Nel cumulado, le immatricolate a gas calano del 27,9% (5,9% del mercato).

Mercato per segmenti. A maggio i SUV costituiscono ancora la fetta più consistente del mercato, con quota del 57,2%. I volumi crescono del 3,0% su maggio 2025. I SUV piccoli rappresentano l'11,7% del mercato del mese (-13,6% rispetto a maggio 2025), i SUV compatti il 25,9% (+0,7%) e i SUV medi l'11,9% (+21,4%). Le vendite di SUV grandi sono il 7,7% del totale (+19,7%). Nel cumulado da inizio 2026, con un incremento del 12,8%, i SUV detengono una quota del 58,1%. Nel mese, utilitarie e superutilitarie rappresentano il 32,7% del mercato, con volumi in crescita del 28,4% su maggio 2025, mentre nel progressivo da inizio 2026 crescono dell'11,9%, a fronte di una quota del 31,8%. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 7,3% nel 5° mese dell'anno, con mercato in calo del 14,3% sullo stesso mese 2025. Nel cumulado, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 7,4% (-13,2%).

Mercato dell'usato. Totalizza 477.820 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a maggio 2026, il 2,4% in più rispetto a maggio 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno, i trasferimenti di proprietà sono 2.483.158, in crescita del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2025.

TOP TEN IMMATRICOLAZIONI ITALIA

N.	MARCA	MODELLO	MAGGIO 2026
1	FIAT	PANDA	8.964
2	DACIA	SANDERO	4.382
3	LEAPMOTOR	T03	4.250
4	JEEP	AVENGER	3.911
5	BYD	ATTO 2	3.818
6	PEUGEOT	208	3.727
7	CITROEN	C3	3.408
8	TOYOTA	YARIS X	3.240
9	FIAT	GRANDE PANDA	2.972
10	TOYOTA	AYGO X	2.814

N.	MARCA	MODELLO	GEN/MAG 2026
1	FIAT	PANDA	54.594
2	JEEP	AVENGER	23.943
3	FIAT	GRANDE PANDA	19.840
4	LEAPMOTOR	T03	19.100
5	CITROEN	C3	17.714
6	DACIA	SANDERO	17.693
7	TOYOTA	AYGO X	15.877
8	TOYOTA	YARIS X	15.349
9	PEUGEOT	208	14.712
10	RENAULT	CLIO	14.308

Le top10 mensile e del cumulado sono elaborata da ANFIA



ITALIA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE



MARCA	MAGGIO				VAR. % 26/25	GENNAIO/MAGGIO				VAR. % 26/25
	2026	%	2025	%		2026	%	2025	%	
STELLANTIS Group	38.672	25,8	39.149	28,1	-1,2	228.598	28,9	217.321	30,1	+5,2
FIAT	15.197	10,1	11.935	8,6	+27,3	92.677	11,7	71.451	9,9	+29,7
PEUGEOT	7.248	4,8	8.635	6,2	-16,1	37.820	4,8	43.060	6,0	-12,2
CITROEN	5.048	3,4	5.233	3,8	-3,5	28.950	3,7	29.540	4,1	-2,0
JEEP	4.961	3,3	5.914	4,2	-16,1	30.934	3,9	32.197	4,5	-3,9
OPEL	3.614	2,4	3.596	2,6	+0,5	20.202	2,6	18.913	2,6	+6,8
LANCIA	535	0,4	639	0,5	-16,3	4.664	0,6	4.649	0,6	+0,3
ALFA ROMEO	1.789	1,2	2.497	1,8	-28,4	11.362	1,4	14.264	2,0	-20,3
DS	169	0,1	560	0,4	-69,8	1.532	0,2	2.469	0,3	-38,0
MASERATI	111	0,1	140	0,1	-20,7	457	0,1	778	0,1	-41,3
VW Group	25.280	16,8	24.380	17,5	+3,7	126.387	16,0	117.248	16,2	+7,8
VOLKSWAGEN	10.857	7,2	10.755	7,7	+0,9	53.868	6,8	52.617	7,3	+2,4
AUDI	7.535	5,0	6.294	4,5	+19,7	36.632	4,6	30.982	4,3	+18,2
SKODA	3.343	2,2	3.720	2,7	-10,1	18.504	2,3	16.743	2,3	+10,5
SEAT	651	0,4	603	0,4	+8,0	3.905	0,5	4.333	0,6	-9,9
CUPRA	2.276	1,5	2.333	1,7	-2,4	10.549	1,3	9.397	1,3	+12,3
PORSCHE	558	0,4	622	0,4	-10,3	2.586	0,3	2.928	0,4	-11,7
LAMBORGHINI	60	0,0	53	0,0	+13,2	343	0,0	248	0,0	+38,3
RENAULT Group	16.219	10,8	15.608	11,2	+3,9	76.894	9,7	82.209	11,4	-6,5
DACIA	9.295	6,2	7.835	5,6	+18,6	39.587	5,0	46.679	6,5	-15,2
RENAULT	6.924	4,6	7.773	5,6	-10,9	37.307	4,7	35.530	4,9	+5,0
TOYOTA Group	10.952	7,3	11.707	8,4	-6,4	57.830	7,3	58.475	8,1	-1,1
TOYOTA	10.319	6,9	11.095	8,0	-7,0	54.977	7,0	55.573	7,7	-1,1
LEXUS	633	0,4	612	0,4	+3,4	2.853	0,4	2.902	0,4	-1,7
BMW Group	8.432	5,6	8.244	5,9	+2,3	42.401	5,4	39.426	5,5	+7,5
BMW	6.717	4,5	6.846	4,9	-1,9	34.247	4,3	33.021	4,6	+3,7
MINI	1.715	1,1	1.398	1,0	+22,7	8.154	1,0	6.405	0,9	+27,3
HYUNDAI Group	6.976	4,6	7.776	5,6	-10,3	38.187	4,8	40.407	5,6	-5,5
KIA	4.427	2,9	3.466	2,5	+27,7	22.441	2,8	19.378	2,7	+15,8
HYUNDAI	2.549	1,7	4.310	3,1	-40,9	15.746	2,0	21.029	2,9	-25,1
BYD	6.019	4,0	1.945	1,4	+209,5	23.446	3,0	7.599	1,1	+208,5
MG	5.360	3,6	4.298	3,1	+24,7	26.860	3,4	25.142	3,5	+6,8
LEAPMOTOR	4.765	3,2	346	0,2	+1277,2	20.908	2,6	1.241	0,2	+1584,8
MERCEDES-BENZ Group	4.473	3,0	4.838	3,5	-7,5	25.590	3,2	24.429	3,4	+4,8
MERCEDES	4.473	3,0	4.786	3,4	-6,5	25.590	3,2	24.077	3,3	+6,3
FORD	4.132	2,8	6.900	4,9	-40,1	24.793	3,1	32.253	4,5	-23,1
OMODA & JAECCO	3.975	2,6	988	0,7	+302,3	16.820	2,1	3.983	0,6	+322,3
OMODA	3.975	2,6	485	0,3	+719,6	16.153	2,0	1.834	0,3	+780,8
JAECCO	1.869	1,2	503	0,4	+271,6	6.525	0,8	2.149	0,3	+203,6
SUZUKI	2.744	1,8	2.703	1,9	+1,5	13.866	1,8	14.684	2,0	-5,6
NISSAN	2.097	1,4	2.070	1,5	+1,3	17.496	2,2	17.378	2,4	+0,7
DR	2.030	1,4	2.645	1,9	-23,3	10.502	1,3	11.262	1,6	-6,7
VOLVO	1.474	1,0	1.160	0,8	+27,1	6.711	0,8	6.201	0,9	+8,2
HONDA	1.244	0,8	854	0,6	+45,7	5.781	0,7	3.949	0,5	+46,4
MAZDA	954	0,6	956	0,7	-0,2	6.244	0,8	4.765	0,7	+31,0
EMC	837	0,6	52	0,0	+1509,6	2.653	0,3	352	0,0	+653,7
TESLA	654	0,4	855	0,6	-23,5	5.495	0,7	4.771	0,7	+15,2
JAGUAR LAND ROVER Group	563	0,4	578	0,4	-2,6	3.172	0,4	3.663	0,5	-13,4
LAND ROVER	563	0,4	569	0,4	-1,1	3.172	0,4	3.484	0,5	-9,0
SUBARU	197	0,1	287	0,2	-31,4	1.229	0,2	1.066	0,1	+15,3
FERRARI	105	0,1	75	0,1	+40,0	470	0,1	371	0,1	+26,7
ALTRE	1.942	1,3	1.159	0,8	+67,6	7.968	1,0	3.403	0,5	+134,1
TOTALE MERCATO	150.096	100,0	139.445	100,0	+7,6	790.301	100,0	722.508	100,0	+9,4

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I dati di DS, Lamborghini e Ferrari, Jaecoo, sono invece elaborati da Anfia

I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 30/05/2026



Truck stabili A MAGGIO

Sul piano dell'economia mondiale, l'attività produttiva continua a risentire in modo marcato del deterioramento del quadro geopolitico in Medio Oriente, un fattore di rischio che ha bruscamente interrotto le precedenti tendenze alla stabilizzazione dei mercati. Lo shock ha indotto una forte volatilità sui mercati finanziari globali, determinando un incremento generalizzato dei rendimenti sovrani e dei premi per il rischio, a fronte di una decisa flessione dei corsi azionari e di un contemporaneo apprezzamento del dollaro rispetto alle principali valute. L'elemento di maggiore criticità risiede nelle difficoltà logistiche legate alla sicurezza della navigazione e al blocco parziale dei transiti marittimi in snodi



Trattori in crescita, cabinati in discesa, crollo dei trainati, exploit degli autobus

di Miriam Sala

strategici fondamentali per l'approvvigionamento delle materie prime, come lo Stretto di Hormuz. L'impennata dei costi di assicurazione e trasporto mercantile, unita alla persistente incertezza sui tempi di riapertura in sicurezza delle rotte, rende altamente improbabile un rapido riallineamento al ribasso delle quotazioni internazionali dell'energia, frenando in modo lineare la dinamica espansiva del commercio mondiale di beni e alimentando il rischio di repentine correzioni finanziarie.

All'interno dell'area dell'euro, il fragile scenario internazionale si traduce in ripercussioni immediate sul fronte dei prezzi e della stabilità monetaria, con l'inflazione al consumo che ha risentito pesantemente delle nuove tensioni sul comparto energetico. Il rincaro dei prodotti petroliferi importati e le strozzature lungo le catene di fornitura hanno innescato un brusco rialzo temporaneo dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo, allontanando nel breve termine il raggiungimento dei target di stabilità

fissati dalle autorità monetarie. Sebbene l'annuncio di tregue temporanee abbia concesso un parziale e momentaneo sollievo ai mercati, l'incertezza strutturale sui transiti marittimi mantiene elevate le pressioni inflazionistiche di fondo.

Questo clima rischia di ripercuotersi negativamente sulla fiducia di famiglie e imprese dell'eurozona, minacciando di frenare la ripresa della domanda interna e dei consumi privati, che si trovano già esposti alla rigidità delle condizioni di offerta del credito bancario e al protrarsi delle tensioni sui tassi di interesse di mercato.

Il peggioramento dello scenario internazionale influisce notevolmente anche sull'economia del nostro paese, innescando una nuova ondata di forte instabilità sui mercati delle materie prime e spingendo al rialzo i costi operativi delle imprese industriali.

Sul fronte energetico, nonostante i ripetuti tentativi di stabilizzazione da parte dei mercati internazionali, il prezzo del petrolio Brent è salito nel mese di maggio a quota 105 dollari al barile rispetto ai 103 dollari registrati ad aprile. Parallelamente, il prezzo del gas naturale ha mostrato una parziale discesa a quota 46 euro al megawattora rispetto ai 53 euro toccati a marzo, un valore che tuttavia rimane ancora estremamente gravoso e fuori scala se confrontato con i 28 euro registrati alla fine dello scorso anno fiscale.

L'impatto di questo prolungato shock dei costi energetici e delle materie prime si è immediatamente trasferito sui prezzi al consumo in Italia, generando una fiammata inflazionistica. L'inflazione annua è infatti balzata al +2,7%, trainata da una pesante impennata della componente energetica che ha fatto registrare un incremento del

LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤ 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/06/2026 ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	14.223	15.031	-5,4
febbraio	15.205	15.264	-0,4
marzo	17.467	17.394	0,4
aprile	15.044	15.160	-0,8
maggio	15.182	16.459	-7,8
giugno		19.399	
luglio		17.649	
agosto		8.008	
settembre		16.817	
ottobre		17.274	
novembre		15.520	
dicembre		14.462	
Totale	77.121	188.437	-59,1
Gen-mag 2026	77.121	79.308	-2,8

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. DO7161/H4)

+9,2% su base annua. Questa dinamica sta comprimendo in modo preoccupante i margini di profitto delle imprese industriali e, al contempo, riduce in misura lineare il potere d'acquisto reale delle famiglie.

Questo scenario di marcata incertezza e pressione sui costi ha provocato un netto crollo degli indici di fiducia sia dei consumatori sia delle imprese, condizionando negativamente la propensione al rischio degli attori economici. In questo difficile contesto calante, la produzione industriale italiana e la tenuta della domanda interna trovano un argine quasi esclusivo nella spesa pubblica e nella progressiva messa a terra dei cantieri legati ai fondi strutturali del PNRR.

Secondo i dati ISTAT, ad aprile 2026, l'indice (anno base 2021 = 100) della produzione industriale è in crescita

dell'1,3% rispetto a aprile 2025 e cresce dello 0,5% rispetto a marzo 2026. L'indice della produzione per il solo settore automotive, è in crescita, nello specifico del 23,2% rispetto a aprile 2025, e in crescita dell'1,2% rispetto al mese precedente. Nel cumulo del primo quadrimestre del 2025, l'indice della produzione industriale, nel suo complesso registra un aumento (+0,7%). Nello stesso periodo, il settore automotive registra un incremento del 16,0%.

Ad aprile 2026, i singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (cod. ATECO 29.1) è in crescita del 44,7% nel mese e incrementa del 24,9% nel cumulo.
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (cod. ATECO 29.2) cala del

MERCATO

AUTOCARRI

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/06/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	2.664	2.550	4,5
febbraio	2.345	2.280	2,9
marzo	2.530	2.255	12,2
aprile	2.293	2.326	-1,4
maggio	2.481	2.493	-0,5
giugno		2.523	
luglio		2.873	
agosto		1.311	
settembre		2.068	
ottobre		2.584	
novembre		2.332	
dicembre		2.104	
Totale	12.313	27.699	-55,5
Gen-mag 2026	12.313	11.904	3,4

Area geografica	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 26/25
Nord Ovest	3.419	3.503	-2,4
Nord Est	3.539	3.215	10,1
Centro	1.951	1.854	5,2
Sud-Isole	3.404	3.332	2,2
Totale	12.313	11.904	3,4

Classi di peso (kg)	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 26/25
3501 - 5000 kg	209	409	-48,9
5001 - 8000 kg	835	763	9,4
8001 - 12500 kg	419	509	-17,7
12501 - 16000 kg	369	417	-11,5
> 16000 kg	10.481	9.806	6,9
Totale	12.313	11.904	3,4

Tipologia	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 26/25
Trattori	6.686	5.718	16,9
Cabinati	5.627	6.186	-9,0
Totale	12.313	11.904	3,4

Destinazione	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 26/25
Cantiere	1.452	1.264	14,9
Stradali	10.861	10.640	2,1
Totale	12.313	11.904	3,4

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DO7161/H4)

15,7% nel mese e cala (-8,1%) nel cumulato.

- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (cod. ATECO 29.3) incrementa del 2,0% nel mese e del 5,2% nel cumulato.

Questa complessa congiuntura si riflette in modo speculare e asimmetrico anche sull'andamento delle immatricolazioni dei veicoli commerciali e industriali registrato a fine maggio, delineando un mercato caratterizzato da due velocità e da forti polarizzazioni.

DOMANDA DI VEICOLI INDUSTRIALI

Veicoli Commerciali Leggeri

Nel comparto dei veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate, il mese di maggio si chiude con 15.182 immatricolazioni,

in calo del 7,8% rispetto alle 16.459 di un anno fa. Il dato conferma un andamento debole già emerso nei mesi precedenti, dopo un marzo sostanzialmente stabile.

Il consuntivo del periodo gennaio-maggio 2026 si attesta a 77.121 unità, contro 79.308 dello stesso periodo del 2025, pari a una flessione del 2,8%.

Autocarri pesanti

L'andamento temporale dei veicoli industriali con massa superiore alle 3,5 tonnellate, mostra una spinta iniziale robusta, con gennaio in crescita del 4,5% e febbraio a +2,9%. Il picco massimo è stato raggiunto a marzo, mese che ha fatto registrare un incremento a doppia cifra (+12,2%). La successiva inversione di tendenza ad aprile, in

calo dell'1,4%, e la sostanziale stabilità di maggio, che ha limato appena lo 0,5%, hanno comunque permesso al comparto di conservare un saldo cumulato positivo del 3,4%.

Dall'analisi per area geografica emerge una forte frammentazione territoriale. Il Nord-Est si posiziona come la prima macro-regione italiana per volumi d'acquisto, conquistando una quota di mercato del 28,7% del totale nazionale, spinta da un incremento deciso dei volumi pari al 10,1% nel periodo gennaio-maggio. Subito dietro, staccato di pochissimi decimali, si colloca il Nord-Ovest, che detiene il 27,8% del mercato complessivo, pur avendo subito in questo inizio d'anno una contrazione del -2,4%. L'area geografica del Sud e delle Isole mostra un'ottima tenuta commerciale e si

MERCATO

RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/06/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	1.178	1.010	16,6
febbraio	1.213	1.181	2,7
marzo	1.262	1.175	7,4
aprile	1.328	1.313	1,1
maggio	1.332	1.701	-21,7
giugno		1.302	
luglio		1.640	
agosto		860	
settembre		1.279	
ottobre		1.340	
novembre		1.367	
dicembre		1.084	
Totale	6.313	15.252	-58,6
Gen-mag 2026	6.313	6.380	-1,1

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 25/24
Nord Ovest	1.656	1.600	3,5
Nord Est	1.824	1.754	4,0
Centro	903	842	7,2
Sud-Isole	1.930	2.184	-11,6
Totale	6.313	6.380	-1,1

Tipologia	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 25/24
Rimorchi	565	584	-3,3
Semirimorchi	5.748	5.796	-0,8
Totale	6.313	6.380	-1,1

Destinazione	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 25/24
Marche nazionali	2.598	2.762	-5,9
Marche estere	3.715	3.618	2,7
Totale	6.311	6.380	-1,1

appropriata di una quota di mercato del 27,7%, sostenuta da una variazione positiva dei volumi pari al 2,2%. Resta strutturalmente distanziato il Centro Italia, che pur crescendo del 5,2% in termini di volumi, presidia una quota di mercato limitata al 15,9% del totale delle immatricolazioni nazionali.

Scendendo nel dettaglio tecnico delle classi di peso, l'analisi delle quote di mercato rivela una polarizzazione quasi totale verso i segmenti più pesanti. I veicoli industriali con peso superiore alle 16 tonnellate detengono infatti l'85,1% di quota dell'intero mercato nazionale, spinti da un incremento dei volumi del 6,9% con ben 10.481 veicoli immatricolati. Al contrario, tutte le classi medio-leggere vedono erodere drasticamente la propria rilevanza commerciale. La fascia d'ingresso tra le 3,5 e le 5 tonnellate crolla del 48,9%, riducendo la sua presenza a una quota marginale dell'1,7%. La classe da 5 a 8 tonnellate riesce a crescere in termini volumetrici

del 9,4%, ma esprime una quota totale di appena il 6,8%. Sopra le 8 tonnellate si registrano contrazioni molto pesanti: la fascia intermedia da 8 a 12,5 tonnellate perde il 17,7% dei volumi scendendo a una quota del 3,4%, mentre la classe da 12,5 a 16 tonnellate flette dell'11,5%, fermandosi ad appena il 3% di quota di mercato.

Questa forte concentrazione sui mezzi pesanti si riflette fedelmente sulla tipologia costruttiva di veicolo scelto dalle aziende di trasporto. I dati indicano che i trattori stradali hanno vissuto una fase di forte espansione, crescendo del 16,93% con 6.686 unità e raggiungendo una quota del 54,3% del mercato. Questo incremento è avvenuto a danno diretto dei veicoli cabinati, le cui immatricolazioni sono diminuite del 9%, determinando una discesa della loro quota di mercato al 45,7%.

Sotto il profilo della destinazione d'uso principale, i veicoli stradali mantengono saldamente il controllo del merca-

to complessivo con l'88,2% di quota e una crescita volumetrica del 2,1%. Tuttavia, risulta particolarmente interessante segnalare la forte accelerazione dei veicoli da cantiere e mezzi d'opera che, con un balzo in avanti del 14,9% e 1.452 immatricolazioni complessive, portano la loro quota di mercato all'11,8%, segno tangibile di una ripresa degli investimenti nel settore delle grandi opere infrastrutturali.

Rimorchi e semirimorchi pesanti

Il comparto dei rimorchi e semirimorchi pesanti con massa superiore alle 3,5 tonnellate mostra un andamento mensile inizialmente caratterizzato da una crescita nei primi quattro mesi dell'anno, culminata nel +16,63% di gennaio, nel +7,40% di marzo e nel +1,14% di aprile. Questa spinta accumulata è stata però quasi interamente neutralizzata dal pesante e inatteso crollo registrato nel singolo mese di maggio, che ha fatto segnare una contrazione del -21,7% con 1.332 unità

MERCATO

AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/06/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	499	631	-20,9
febbraio	719	390	84,4
marzo	585	432	35,4
aprile	581	377	54,1
maggio	713	392	81,9
giugno		393	
luglio		524	
agosto		319	
settembre		514	
ottobre		461	
novembre		416	
dicembre		652	
Totale	3.097	5.501	-43,7
Gen-mag 2026	3.097	2.222	39,4

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Aut.Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 26/25
Nord Ovest	634	347	82,7
Nord Est	550	378	45,5
Centro	992	629	57,7
Sud-Isole	921	868	6,1
Totale	3.097	2.222	39,4

Segmento Anfia	Gen-Mag 2026	Gen-Mag 2025	Var. % 26/25
Autobus/Midibus Urbani	1.418	656	116,2
Autobus/Midibus Interurbani	443	499	-11,2
Autobus/Midibus Turistici	632	506	24,9
Minibus	381	341	11,7
Scuolabus	223	220	1,4
Totale	3.097	2.222	39,4

rispetto alle 1.701 dello scorso anno, portando il dato cumulato dei cinque mesi in leggera flessione dell'1,1% per un totale di 6.313 immatricolazioni. Sotto il profilo merceologico, la colonna delle quote evidenzia lo schiacciante e ormai strutturale predominio dei semirimorchi, che rappresentano il 91,1% del mercato complessivo con 5.748 unità, pur registrando una lieve flessione dello 0,8%. Questo relega i rimorchi tradizionali a una quota di mercato marginale del 9% con 565 immatricolazioni e un calo del -3,3%. Molto indicativa per le dinamiche competitive è anche la scomposizione basata sulla provenienza industriale dei costruttori: i marchi esteri consolidano la propria leadership espandendosi del 2,7% e salendo a una quota di mercato maggioritaria del 58,9%. Al contrario, i costruttori nazionali su-

biscono una flessione del -5,94% dei propri volumi commerciali, vedendo la propria quota di mercato ridursi al 41,2% del totale nazionale.

Autobus

Nonostante l'inizio d'anno negativo registrato nel mese di gennaio con un calo del -20,92%, i mesi successivi hanno visto un'esplosione dei volumi immatricolati: febbraio è cresciuto dell'84%, marzo del 35%, aprile del 54% e maggio ha toccato un clamoroso incremento dell'82% con 713 autobus messi su strada rispetto ai 392 dell'anno precedente. Questa straordinaria progressione ha determinato una crescita cumulativa dei primi cinque mesi pari al 39,4%, con un totale di 3.097 unità rispetto alle 2.222 del 2025.

La segmentazione per tipologia di ser-

vizio evidenzia la centralità degli investimenti legati al rinnovo del trasporto pubblico locale e alla transizione ecologica delle città: la categoria degli autobus e midibus urbani mette a segno una crescita sbalorditiva del 116,2%, blindando la quota maggioritaria del mercato con il 45,8% del totale grazie a 1.418 veicoli. I mezzi turistici mantengono una buona dinamica commerciale crescendo del 24,9% e conquistando una quota del 20,4%. Seguono i veicoli interurbani che, pur registrando una flessione complessiva dell'-11,2%, conservano una quota di mercato del 14,3%, mentre le fasce specialistiche dei minibus e degli scuolabus chiudono la panoramica nazionale presidiando rispettivamente il 12,3% e il 7,2% delle preferenze totali, con incrementi volumetrici contenuti rispettivamente all'11,7% e all'1,4%.