



Materiale di documentazione in occasione dell'audizione informale del presidente di Stellantis, John Elkann

Premessa

Attualmente il settore dell'industria automobilistica vive una fase di profondi cambiamenti, dettati dalla necessità di una pronta ripresa dalla crisi innestata dalla pandemia di Covid-19, nonché dalla necessità di adeguarsi alle sfide poste dai cambiamenti climatici e geopolitici. A livello europeo, infatti, la filiera *automotive* si trova a doversi confrontare da un alto con la transizione verso la mobilità elettrica, dall'altro con la trasformazione digitale. L'obiettivo è il raggiungimento di una maggiore sostenibilità del settore, tramite processi di decarbonizzazione, conciliando tra loro tutela ambientale, sostenibilità economica e sostenibilità sociale delle misure da intraprendere.

In questo contesto si inquadrano il ciclo di audizioni parlamentari che hanno visto gli interventi del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, Adolfo Urso (il 28 febbraio 2024) e dell'allora amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavers (l'11 ottobre 2024), l'indagine conoscitiva sull'*automotive* in corso presso la 9 Commissione del Senato, le mozioni approvate dall'assemblea della Camera dei deputati il 12 marzo 2024 e il 16 ottobre 2024 e il recente Piano d'azione industriale per il settore automobilistico promosso dalla Commissione europea.

Le presenti note raccolgono i riferimenti delle suddette iniziative, aggiungendovi a corredo alcuni dati estratti dal *Rapporto sulla competitività dei settori produttivi 2024* di Istat, dalla *Nota tematica del MEF sulla transizione tecnologica dell'automotive italiano* (dati aggiornati al 2023) e dall'*Annual Report* di Stellantis al 31/12/2024.

Audizioni e mozioni

Audizione del Ministro delle imprese e del *made in Italy* (28 febbraio 2024)

Il 28 febbraio 2024, presso la Commissione Attività produttive della Camera dei deputati, si è svolta l'audizione del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, Adolfo Urso, sulla situazione della filiera industriale dell'*automotive*.

Nel rinviare al [resoconto stenografico](#), si ricorda come in quella sede il Ministro ha rilevato che la **componentistica** dell'*automotive*, con sede in Italia, è composta da circa 2.200 imprese, che danno occupazione a oltre **167 mila addetti**; allargando invece lo sguardo alla **filiera**, si nota che le oltre 5.500 aziende impiegano **273 mila addetti** diretti nelle attività produttive e circa 1,2 milioni inclusi gli indiretti. Il tutto, prosegue il Ministro, genera circa 90 miliardi di euro di fatturato, pari al 9,9 per cento di tutto il settore manifatturiero con una incidenza sul prodotto interno lordo del 5,2 per cento.

Il Ministro Urso ha sviluppato il suo intervento articolando tre fattori di criticità:

- 1) l'andamento produttivo della componentistica, fortemente influenzato dalla produzione di veicoli sia a livello nazionale che europeo;
- 2) le sfide imposte dalla decarbonizzazione e dalla transizione verso modelli a elevata sostenibilità ambientale e l'incertezza del quadro regolatorio europeo;
- 3) le strategie del principale produttore italiano e dall'ingresso di nuovi *competitor* in Italia e in Europa.

Audizione informale dell'A.D. di Stellantis (11 ottobre 2024)

Venerdì 11 ottobre 2024, presso la Sala del Mappamondo di Montecitorio, le Commissioni Attività produttive della Camera e Industria del Senato hanno svolto l'[audizione informale](#) dell'allora amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, organizzata per discutere della produzione automobilistica del gruppo Stellantis in Italia. In particolare, nel corso del suo intervento, Carlos Tavares

ha sottolineato l'**importanza strategica dell'automotive** per l'Italia, mettendo in luce la lunga storia legata alla FIAT e all'industria della componentistica. Per ciò che attiene la **transizione** verso il **modello elettrico**, ha dichiarato che Stellantis è pronta alla transizione elettrica, ma ha bisogno **stabilità normativa** per poter pianificare investimenti a lungo termine.

Tra i punti di criticità, ha evidenziato che l'elettrificazione comporta un **aumento** del 40% dei **costi di produzione**, creando difficoltà nella competitività rispetto ai veicoli con motori a combustione; che attualmente in Italia la **domanda di veicoli elettrici** rimane ancora **limitata**; che si avverte la crescente pressione della **concorrenza** con l'industria cinese, che ha capacità produttive superiori e costi di produzione inferiori; che il **costo dell'energia** in Italia è molto **elevato** rispetto agli altri paesi europei.

Per un approfondimento, si rimanda al [link](#) della diretta video dell'audizione.

Recenti atti di indirizzo approvati alla Camera

Per ciò che attiene ai lavori parlamentari in ambito *automotive*, si segnala che nella seduta del 12 marzo 2024 la Camera dei deputati ha esaminato le **mozioni concernenti iniziative per il rilancio del settore dell'automotive e per la tutela dei relativi livelli occupazionali, nell'ottica della transizione ecologica**. L'obiettivo generale è quello di assicurare un rilancio sostenibile e competitivo dell'*automotive* italiano, bilanciando crescita produttiva, innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e tutela dei lavoratori.

In sintesi, le mozioni si articolano attorno ai seguenti punti chiave:

- a) Il **potenziamento** della **produzione** e dell'**occupazione** mediante l'incremento dei volumi di produzione nazionale, il mantenimento di una dimensione di dialogo con Stellantis e altri attori del settore per garantire stabilità industriale e occupazionale, l'incentivazione della produzione in Italia tramite il sostegno ad imprese che non delocalizzano l'attività produttiva.
- b) Il perseguimento degli obiettivi di **transizione ecologica** ed **innovazione** tramite la promozione della produzione di veicoli meno inquinanti e la trasformazione tecnologica del settore, di investimenti nella produzione, riuso e riciclo di **batterie e semiconduttori** per ridurre la dipendenza dalle importazioni extra-UE, nonché tramite un acceleramento nell'installazione delle **infrastrutture di ricarica elettrica**.
- c) Il sostegno a **ricerca, sviluppo e formazione**, tramite investimenti per favorire la riconversione dell'industria automobilistica ed il potenziamento della formazione tecnica dei lavoratori.
- d) La **gestione delle crisi** e **tutela della filiera produttiva**, cercando da un lato di prevenire e affrontare le crisi industriali del settore, in particolare per la componentistica, dall'altro di rafforzare la filiera nazionale, promuovendo nuovi stabilimenti e riducendo la dipendenza da fornitori esteri.
- e) Gli **interventi in sede europea** a sostegno del ruolo strategico *dell'automotive* italiano, e a promozione di un quadro regolatorio che bilanci **sostenibilità** e **competitività** industriale.

Nello specifico, sono state approvate le seguenti mozioni:

- *Mozione Grimaldi, Braga e Francesco Silvestri ed altri n. [1-00256](#) (Nuova formulazione), riformulata, respingendone con distinte votazioni i capoversi 3, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 16, 17, 18 e 19 del dispositivo e i capoversi 18, 31 e 49 della premessa.*
- *Mozione Faraone ed altri n. [1-00261](#), riformulata, respingendone i capoversi 1 e 8 del dispositivo e la premessa con distinte votazioni.*
- *Mozione Benzioni ed altri n. [1-00262](#), riformulata, respingendone il capoverso 3 del dispositivo e la premessa con distinte votazioni.*
- *Mozione Caramanna, Gusmeroli, Squeri, Cavo ed altri n. [1-00263](#).*

Successivamente, nella seduta del 16 ottobre 2024, la Camera ha esaminato le **mozioni concernenti iniziative per il rilancio produttivo e occupazionale degli stabilimenti italiani di Stellantis**.

Le mozioni convergono su una serie di **azioni strategiche** per il futuro del settore automobilistico italiano, al fine di **mantenere e rilanciare l'industria automotive italiana**, bilanciando transizione ecologica, tutela dell'occupazione e competitività globale.

Sinteticamente, le mozioni sono volte a:

- a) **proporre una revisione del Green Deal** europeo, anche alla luce del **rapporto sulla competitività** e degli effetti sul comparto, proponendo altresì in sede di Unione Europea un'anticipazione al 2025 della

revisione delle normative sulle emissioni, al fine di fornire certezze alle imprese; insistere per una transizione tecnologica più ampia, non solo verso l'elettrico ma anche verso soluzioni tecnologicamente ecologiche che utilizzino carburanti di nuova generazione come gli e-fuel, biocarburanti e idrogeno;

b) prevedere **incentivi per l'industria automotive e l'indotto**, sostenendo le imprese italiane con **investimenti su ricerca e sviluppo** e compensando gli svantaggi competitivi rispetto ai competitors internazionali, in termini di costi di energia e del lavoro; promuovere un **fondo europeo comune per la transizione automotive**; adottare iniziative per **attrarre nuovi produttori** in Italia, semplificando la burocrazia e incentivando investimenti esteri;

c) **dialogare con Stellantis** per chiarire il **piano industriale** in l'Italia; monitorare le uscite dei dipendenti tramite **incentivi** e attuare iniziative per garantire la produzione nazionale, tutelando i settori della progettazione e della componentistica, al fine di **evitare delocalizzazioni**;

d) **sostenere l'occupazione** con misure per mantenere e attrarre imprese; fornire **supporto ai lavoratori** rafforzando gli ammortizzatori sociali e favorendo la loro **riqualificazione e formazione**, per agevolare il reinserimento professionale nel settore;

e) coniugare **innovazione e sostenibilità** tramite il **potenziamento delle infrastrutture** per la **mobilità sostenibile**, e favorire lo sviluppo di **nuove tecnologie** in ambito *automotive*.

Nello specifico, le mozioni approvate sono le seguenti:

- *Mozione Caramanna, Barabotti, Squeri, Cavo ed altri n. [1-00335](#).*
- *Mozione Faraone ed altri n. [1-00347](#).*
- *Mozione Richetti, Schlein, Conte, Bonelli ed altri n. [1-00316](#) riformulata, respingendone i capoversi da 1 a 5, 7, 11, 13, 14, 15, 20 e 21 del dispositivo e i capoversi 3, 9, 34 e 60 della premessa.*

Piano d'azione dell'UE sull'automotive

Il 5 marzo 2025 la Commissione europea ha presentato un [Piano d'azione](#) per supportare il settore automobilistico in Europa e sostenerlo nella transizione verso una mobilità sostenibile e, allo stesso tempo, competitiva.

Nell'illustrare il piano, il Commissario europeo per i trasporti Apostolos Tzitzikostas, ha rilevato che il **fatturato generato dall'industria automobilistica rappresenta oltre il 5% del Pil italiano e il 7% del Pil dell'Ue**. Vi lavorano 13,8 milioni di persone in tutta l'Unione, quasi 176 mila in Italia. Secondo il Commissario Tzitzikostas, tramite un sostegno di 1 miliardo e tra investimenti pubblici e privati il piano definisce iniziative faro in cinque settori: innovazione e digitalizzazione, mobilità pulita, competitività e resilienza della catena di approvvigionamento, competenze e condizioni di parità.

Per garantire un successo commerciale duraturo, secondo Tzitzikostas, "le case automobilistiche europee devono riconquistare la *leadership* a livello di tecnologia e di prodotti per i veicoli a emissioni zero, che rappresentano già il 15% delle vendite dell'Ue e che in futuro saranno predominanti. Ma questa transizione non deve comportare la delocalizzazione delle case automobilistiche europee. Gli obiettivi europei in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli di nuova produzione offrono certezze a lungo termine per gli investitori e continueranno a essere perseguiti. Dobbiamo però anche essere **pragmatici** in questi tempi difficili, perciò concederemo alle imprese un certo livello di **flessibilità**."

Le **batterie** – ricorda Tzitzikostas – rappresentano il 30-40% del valore di una tipica autovettura elettrica e costituiscono un settore cruciale per l'occupazione e l'economia. Per poter competere, l'Europa ha bisogno di un proprio approvvigionamento, ossia di produrre batterie. "Nei prossimi due anni metteremo a disposizione **1,8 miliardi di euro a sostegno della produzione di batterie nell'Ue**".

Per un'illustrazione più dettagliata del Piano d'azione industriale per il settore automobilistico, si rimanda al [dossier](#) curato dall'Ufficio Rapporti con l'Unione europea della Camera dei deputati.

Dati sull'automotive

DATI ISTAT

Giovedì 20 marzo 2025 verrà presentato il Rapporto sulla Competitività dei settori produttivi [2025](#) di Istat.

Al momento della pubblicazione delle presenti note (18 marzo 2025) sono quindi disponibili i dati Istat relativi al Rapporto sulla Competitività dei settori produttivi [2024](#), che di seguito si illustrano.

Secondo i dati Istat, la **filiera dell'automotive** – composta da produzione, servizi e commercio e comprensiva della fabbricazione di autoveicoli e carrozzerie, della produzione di parti e accessori, della fabbricazione di motociclette e del commercio, manutenzione e riparazione di autoveicoli – conta nel suo complesso **559.868 addetti**.

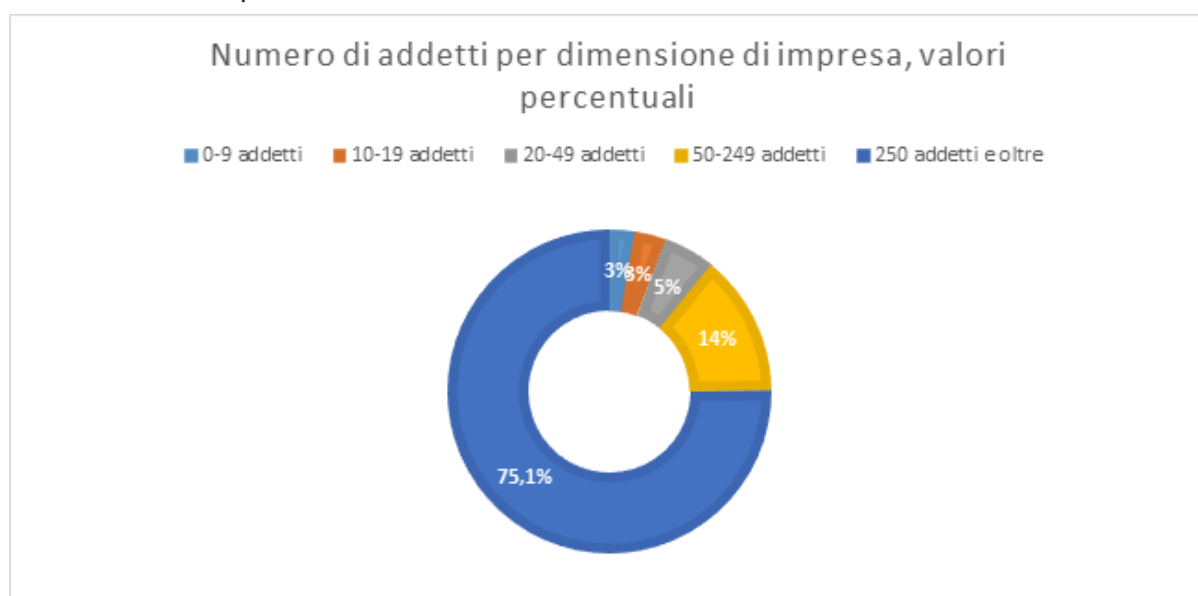
Si analizzano di seguito i macro settori della fabbricazione e del commercio.

Nel settore della fabbricazione di autoveicoli, di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi o di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori[1], il numero di imprese[2] è pari, complessivamente, a 2.329 imprese nell'anno 2021, con un numero di addetti pari a **168.624**. Il seguente grafico illustra il numero di addetti per ciascun micro settore della fabbricazione.



Fonte: [Istat](https://www.istat.it)

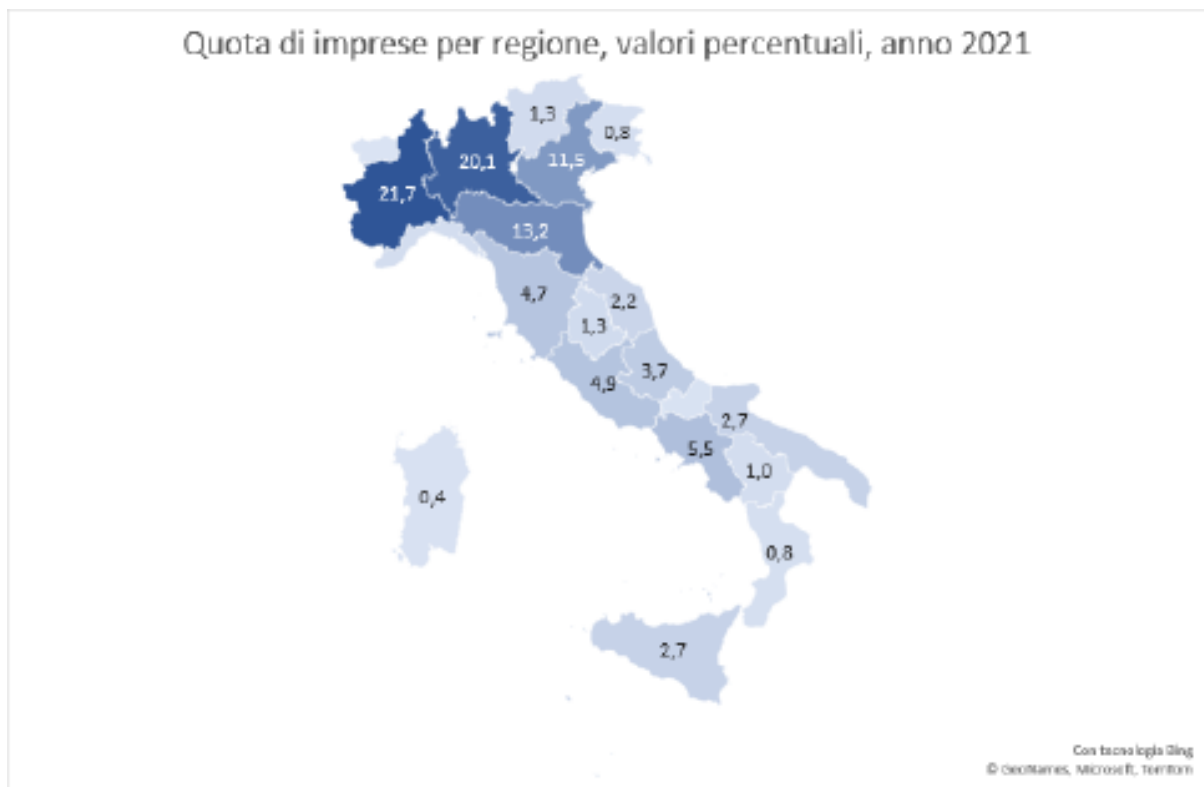
L'86,3% delle imprese nel settore della fabbricazione ha meno di 50 dipendenti (il 57,8% ne ha meno di 10). Tuttavia l'89,1% degli addetti lavora in imprese con più di 50 dipendenti. La dimensione media delle imprese è fortemente differenziata: nel settore di fabbricazione di autoveicoli la media è di 688 addetti per impresa, dato che scende a circa 57 addetti per quanto riguarda la fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e a 20 addetti per la fabbricazione di carrozzerie.



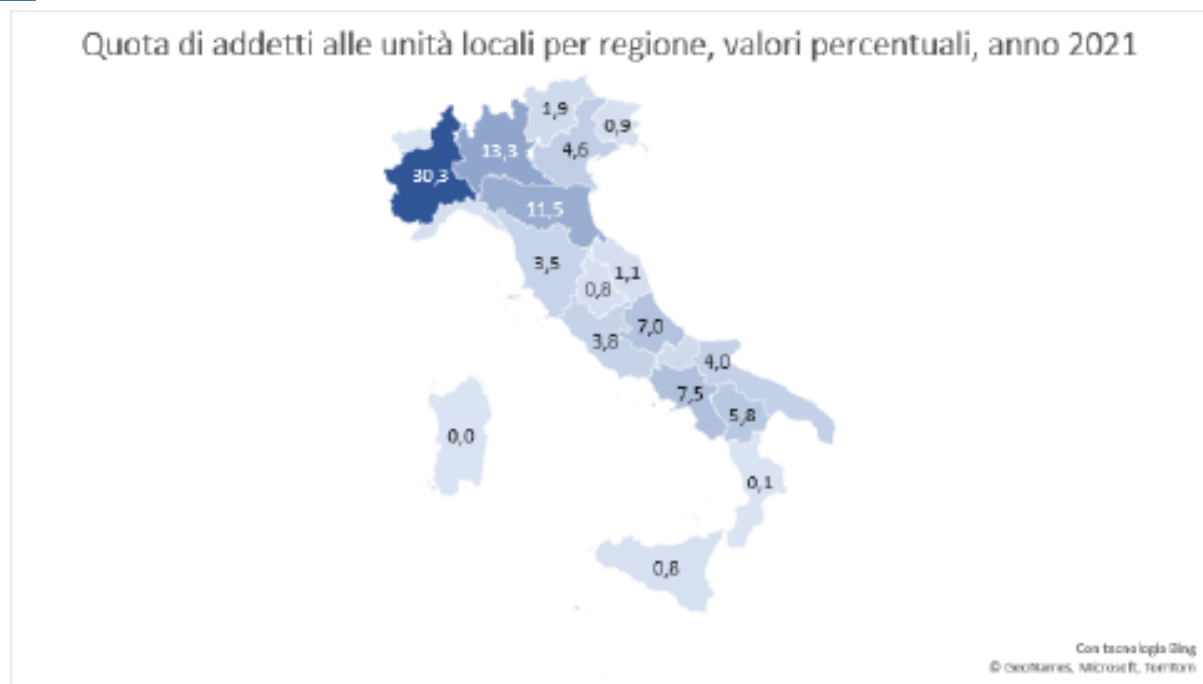
Fonte: [Istat](https://www.istat.it)

Il valore aggiunto del settore relativo alla fabbricazione è stato pari a quasi **14 miliardi di euro nel 2021**, con profitti superiori ai 5,1 miliardi di euro[3].

A **livello regionale**, la maggior parte delle imprese del settore della fabbricazione (il 66,5%) è situata tra Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, mentre il 30,3% degli addetti è localizzato in Piemonte. Di seguito si articolano tali dati regionali in forma grafica.



Fonte: [Istat](https://www.istat.it)



Fonte: [Istat](https://www.istat.it)

Volgendo ora l'attenzione al **settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli**^[4], nel 2021 in tale settore erano presenti 116.653 imprese, che impiegavano **391.244 addetti**, per un valore aggiunto della produzione pari a 16,1 miliardi di euro e profitti^[5] pari a 7,7 miliardi di euro.

[1] Secondo la classificazione Istat, il "Settore 29 - Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi" è a sua volta suddiviso nei seguenti settori di dettaglio:

- 29.1: Fabbricazione di autoveicoli;
- 29.2: Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi;
- 29.3 - Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli e loro motori.

[2] Si fa presente che dall'anno di riferimento 2019 i dati Istat sono prodotti secondo la definizione di "Imprese" dell'EU Reg. 696/93 sulle unità statistiche, che tiene conto delle relazioni che intercorrono tra le unità giuridiche appartenenti allo stesso gruppo. Pertanto l'impresa corrisponde alla più piccola combinazione di unità giuridiche che costituisce un'unità organizzativa per la produzione di beni e servizi che fruisce d'una certa autonomia decisionale. Un'impresa può corrispondere anche ad una sola unità giuridica. Fino all'anno 2018, invece,

un'impresa corrispondeva sempre ad una sola unità giuridica. A partire, quindi, dall'anno 2019 i dati non sono pienamente confrontabili in serie storica.

[3] Calcolati come differenza tra valore aggiunto e costo del personale.

[4] Codice Ateco G45.

[5] Calcolati come differenza tra valore aggiunto e costo del personale.

Peso del comparto *automotive* sul PIL italiano

Non sono immediatamente disponibili dati certificati sull'impatto dell'*automotive* sul PIL italiano. È importante notare, infatti, che **le stime possono variare in base ai criteri utilizzati** per definire il perimetro del settore *automotive* e alle metodologie di calcolo adottate.

Istat analizza il settore *automotive* nelle voci della sola filiera diretta (produzione/fabbricazione e commercializzazione), più alcuni elementi minori (quali la produzione di copertoni e camere d'aria): così considerato, il settore nel 2022 è poco sopra il 2% del valore aggiunto. Questo valore tuttavia non comprende il resto della filiera, quella a monte (macchinari) e quella di servizio (trasporti e logistica)[1]. Ciò spiega il risultato altalenante della valutazione dell'impatto di questo settore sul Pil.

Ciò posto, si può rilevare che [Confindustria](#) riferisce che, secondo stime di Prometeia e Unioncamere, l'intera filiera dell'*automotive*, includendo la fase industriale e distributiva, genera in Italia un valore aggiunto che corrisponde a circa il 5% del PIL. Una stima simile (5,6% del PIL) è fornita da ANFIA.

[1] In particolare, Istat ricorda che il valore aggiunto del settore privato stimato dal Frame-SBS (Rapporto competitività) è diverso da quello stimato dalla contabilità nazionale. Può essere anche molto diverso, per cui è consigliabile fare riferimento ai dati di contabilità per avere un peso relativo paragonabile. Peraltro il Frame-SBS non copre l'intera economia, mentre la contabilità sì. Con i conti nazionali, tuttavia, non si è in grado di scendere a un livello più fine della seconda cifra ATECO, quindi non sono sicuramente valutati alcuni settori del mercato. L'unica voce a parte è il C22.11 "fabbricazione di pneumatici e camere d'aria". Resta comunque il fatto che non è possibile sapere se, ad esempio, le singole imprese fanno ad esempio vetro (minerali non metalliferi) per automobili o per bicchieri. Perciò, per Istat il settore *automotive* (produzione e commercializzazione), nel 2022 è poco sopra il 2% del valore aggiunto (non del Pil), ricavato dalla contabilità nazionale. Non si tiene conto, invece, dell'industria dei macchinari (compresi i cuscinetti), né di quella della logistica.

Posizionamento dell'Italia nel panorama internazionale

Stando al rapporto Istat sulla competitività dei settori produttivi 2024, per quanto riguarda l'**export**, quest'ultimo in valore nel 2023 ha rallentato, rispetto al 2022, in quasi tutti i settori manifatturieri, a eccezione degli autoveicoli (+15,1 per cento). A causa del persistere dell'inflazione, le quantità esportate nel 2023 si sono ridotte in tutti i comparti, ma non nel settore degli Autoveicoli (+6,5 per cento in volume rispetto al 2022)[1].

Nel dettaglio settoriale, la **Germania** rimane il primo mercato di sbocco delle vendite di autoveicoli (18,5% la quota sul totale dell'export del comparto, in crescita di 2 punti percentuali rispetto al 2019), seguita dagli **Stati Uniti** (12%, +1 punto sul 2019)[2].

La dinamica del comparto degli autoveicoli ha determinato anche un recupero della sua importanza relativa nella composizione dell'**import** nazionale: nel 2023 la quota in volume è tornata all'11,1%, sebbene ancora lievemente al di sotto dei livelli del 2019 (-0,3 punti percentuali)[3].

Per quanto riguarda il **numero di automobili prodotte**, l'Italia risulta essere il sesto maggior produttore europeo. Difatti, secondo dati della European Automobile Manufacturers' Association ([ACEA](#)) nel 2023 in Italia sono stati prodotte 542.218 automobili.

Paese	2023	2022	Variazione % 23/22
Germania	3.959.322	3.336.546	18,70%
Spagna	1.869.988	1.741.084	7,40%
Cechia	1.395.211	1.214.746	14,90%
Slovacchia	1.062.058	970.275	9,50%
Francia	959.404	948.341	1,20%
Italia	542.218	484.345	11,90%
Ungheria	504.907	452.551	11,60%
Romania	501.337	509.465	-1,60%
Belgio	287.211	243.293	18,10%
Svezia	276.070	251.446	9,80%









DATI MEF

Secondo i dati del Ministero dell'economia e delle finanze aggiornati al 2023 ([La transizione tecnologica dell'automotive italiano](#), nota tematica n. 5 di novembre 2024), l'industria automobilistica italiana ha attraversato un lungo periodo di difficoltà a causa di vari fattori, tra cui:

- **declino della produzione nazionale:** dalle circa 2 milioni di unità prodotte nel 1989, si è passati a circa 500.000 auto prodotte annualmente negli ultimi anni;
- **contrazione della domanda interna:** le immatricolazioni sono scese da 2,5 milioni di veicoli nel 2007 a circa 1,5 milioni negli ultimi anni;
- **delocalizzazione produttiva:** molti investimenti si sono spostati verso l'Europa orientale e l'Asia, con un progressivo indebolimento della filiera nazionale.

Considerando il solo settore *automotive*, al netto delle attività collegate in termini di filiera (subforniture secondarie, infrastrutture e servizi di trasporto), lo studio del MEF ricostruisce un quadro statistico grazie all'utilizzo dei dati Eurostat provenienti dalle *Structural Business Statistics*. Aggregando le varie anime che lo compongono (sia dal lato produttivo che da quello commerciale), si registra la presenza di quasi 1 milione di imprese nell'Unione europea che offrono lavoro a 6,6 milioni di addetti, realizzando quasi 3mila miliardi di euro di fatturato. **In Italia**, considerando lo stesso perimetro settoriale, si contano oltre **136 mila imprese** per un totale di **618 mila** addetti e oltre 268 miliardi di euro di fatturato. In termini relativi, in Italia, sia il settore *automotive* che la filiera allargata registrano incidenze sul totale economia inferiori a quelle sperimentate mediamente dai 27 paesi dell'Unione europea. Ciò vale per tutti e tre gli indicatori: numero di imprese, addetti e fatturato.

Principali indicatori del settore *automotive* in Italia e nell'Unione europea - Anno 2022* (valori assoluti e incidenze sul totale economia**)

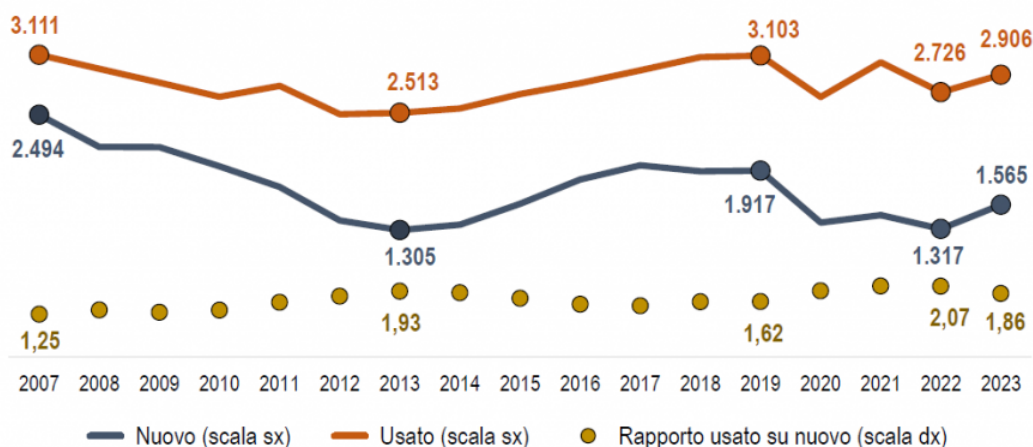
					
					
Imprese	Addetti	Fatturato***	Imprese	Addetti	Fatturato***
COMPARTI DELLA FILIERA AUTOMOTIVE					
229.941	1.309.067	391.364	2.071.039	13.313.171	3.884.498
5,0 %	7,2 %	9,0 %	6,4 %	8,3 %	10,1 %
SETTORE AUTOMOTIVE					
136.257	618.356	268.044	990.026	6.598.586	2.906.679
3,0 %	3,4 %	6,1 %	3,1 %	4,1 %	7,6 %

* Alcune voci secondarie sono riferite al 2021.
** Corrispondente a tutti i settori compresi tra Ateco 10 e Ateco 82.
*** I valori del fatturato sono da intendersi in milioni di euro.
Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati Eurostat

La figura che segue evidenzia invece come alla riduzione delle **immatricolazioni** abbia corrisposto una maggiore stabilità dell'usato (numero dei passaggi di proprietà). Ciò deriva, oltre che dalla riduzione del potere d'acquisto della popolazione e dalla maggiore affidabilità del parco circolante, anche dalle

incertezze dei consumatori sulla transizione in atto. Quest'ultima motivazione, unita alla crescita dei prezzi di vendita del nuovo, hanno alimentato progressivamente il rapporto tra passaggi di proprietà (al netto delle mini-volture) e nuove immatricolazioni all'indomani della crisi pandemica, con i primi oltre il doppio delle seconde durante il 2022. Il 2023, in linea con un quadro di ripresa generale del mercato, sembra aver riassorbito questa crescita, anche se minimamente, riportando l'indicatore su valori inferiori (1,86).

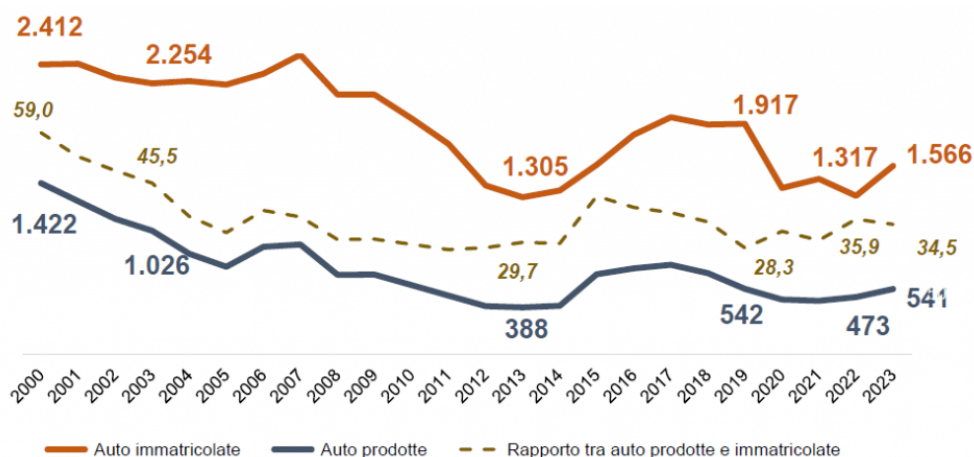
Nuove immatricolazioni e passaggi di proprietà in Italia - Anni 2007-2023
(valori assoluti in migliaia e valori percentuali)



Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati ANFIA e ACI

Come emerge dalla prossima figura, analogamente a quanto osservato per la domanda, **anche l'offerta di autoveicoli ha subito un rapido declino** che, tuttavia, ha origine fin dal 2000, quando le auto prodotte annualmente raggiungevano quota 1,4 milioni. Da quell'anno e fino al 2013, la produzione si è progressivamente ridotta per via degli intensi processi di delocalizzazione che hanno interessato l'Unione europea e che hanno favorito in larga parte i Paesi di nuova adesione localizzati ad Est. Al 2013, il numero di auto prodotte in Italia ha così raggiunto il suo minimo (388mila), per poi trovare un equilibrio intorno al mezzo milione durante gli anni successivi. In linea con questa evoluzione, il rapporto tra auto prodotte e immatricolate in Italia è progressivamente sceso, dal 59,0% del 2000 fino all'attuale 34,5%, con un minimo del 28,3% raggiunto nel 2019. Ad oggi, il rapporto tra le due grandezze evidenzia come ad ogni auto prodotta corrispondano circa tre auto immatricolate.

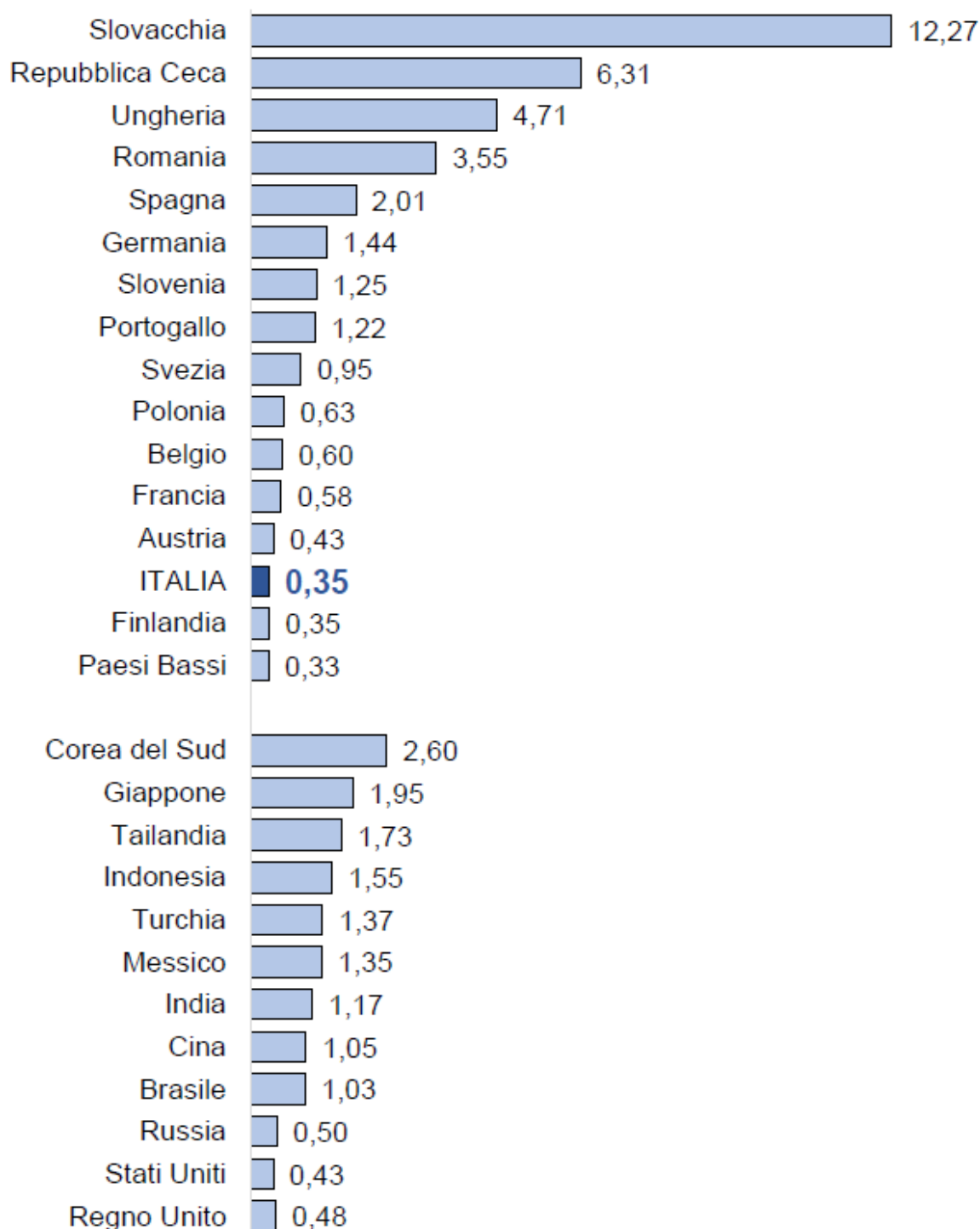
Immatricolazioni e produzione di autovetture in Italia - Anni 2000-2023
(valori assoluti in migliaia e rapporti in percentuale)



Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati ANFIA

I dati riferiti al 2023 mostrano un evidente **squilibrio dell'Italia rispetto ai principali produttori internazionali**. Tra tutti i paesi produttori dell'Unione europea, infatti, il rapporto tra auto prodotte e auto immatricolate in Italia appare tra i più bassi (v. prossima figura).

Rapporto tra auto prodotte e immatricolate per paese - Anno 2023
(numero di auto prodotte negli stabilimenti del paese su immatricolazioni)

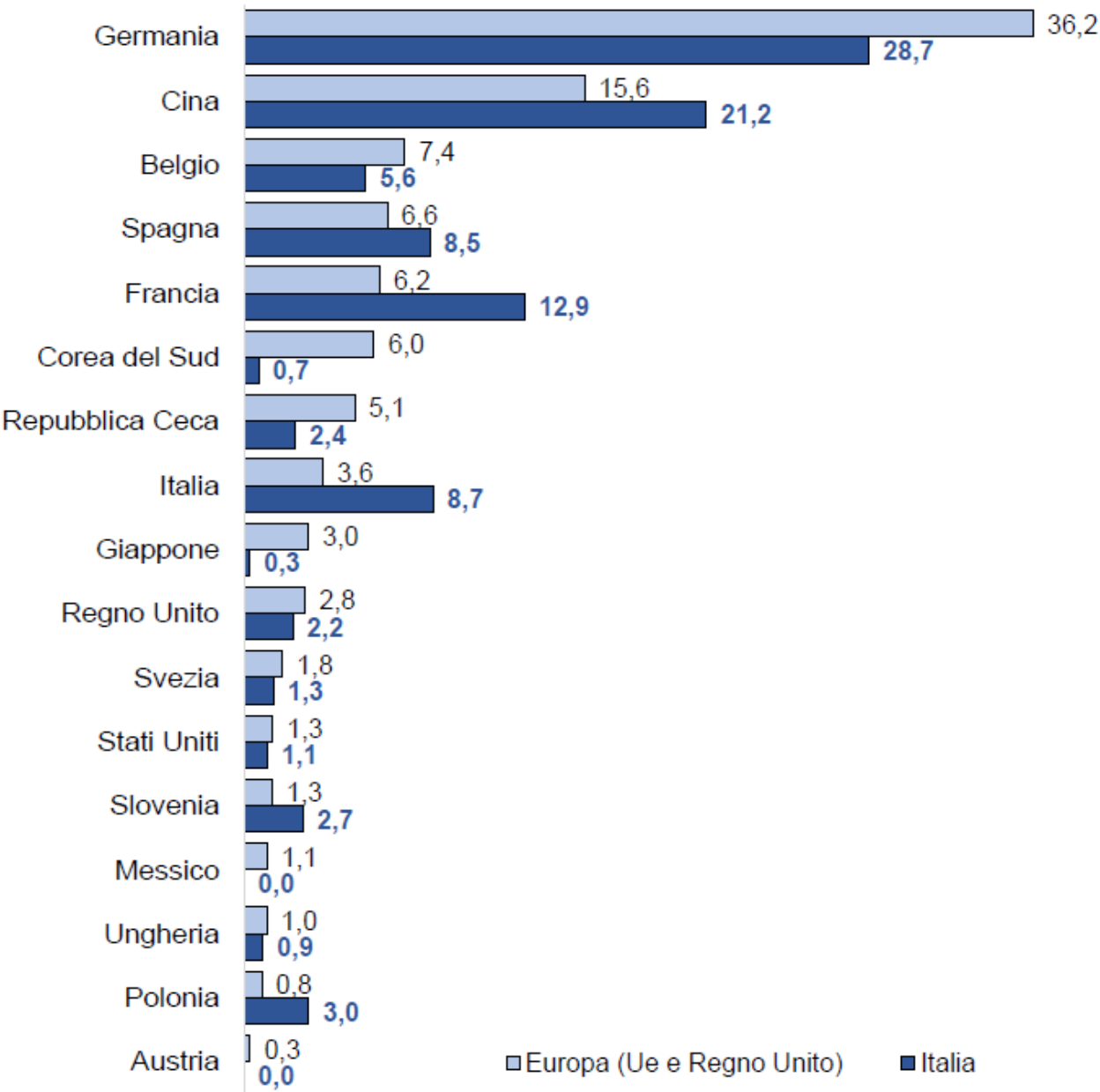


Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati ACEA e OICA

Sempre secondo il MEF, tra il 2013 e il 2023 Germania (-24,5%), Francia (-29,6%), Stati Uniti (-60,1%) e Regno Unito (-40,0%) hanno registrato una contrazione produttiva senza precedenti. Al contrario, Cina, India, Turchia e Indonesia sono cresciute ad un ritmo sostenuto, totalizzando circa 10 milioni di auto prodotte all'anno in più rispetto al 2013, di cui oltre 8 milioni relative alla sola Cina. Le dinamiche appena sintetizzate evidenziano una crescente integrazione delle filiere e delle produzioni tra paesi e gruppi industriali. Ciò rende difficile comprendere quali modelli siano prodotti in ciascun paese e quale sia il grado di penetrazione di ogni modello in ciascun mercato. Tale situazione trova riscontro soprattutto per le **auto elettriche**, destinate a dominare il futuro degli acquisti in Europa e in Italia. Ad oggi, attraverso una

ricostruzione degli stabilimenti di produzione di tutte le auto *full electric* (BEV) immatricolate in Europa, è possibile avere una prima stima del ruolo produttivo di ciascun paese nel mercato di destinazione, come dimostrato dalla figura che segue.

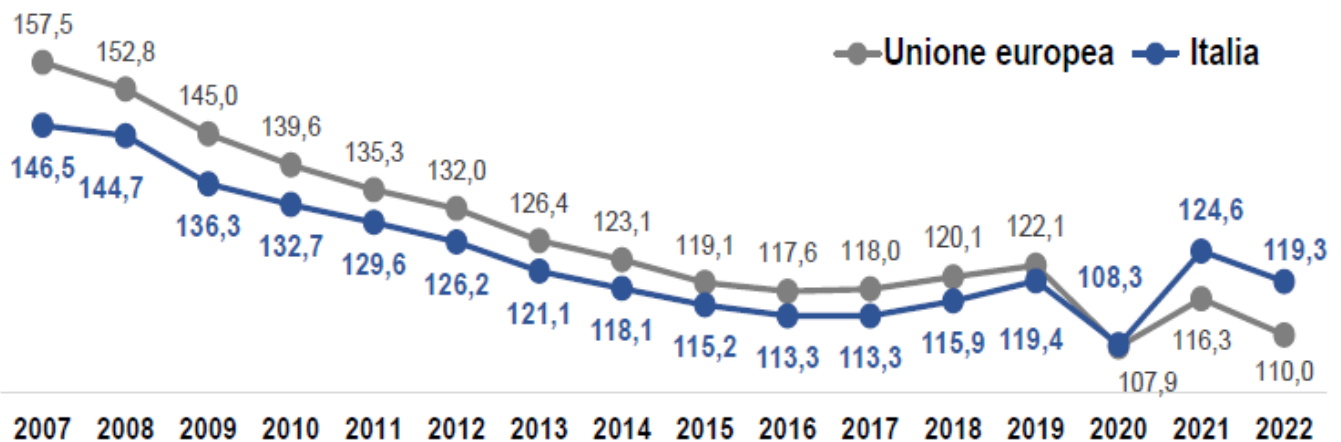
Distribuzione delle auto elettriche immatricolate per paese di produzione - Anno 2023
(quote percentuali sul totale delle immatricolazioni)



Fonte: elaborazioni e stime [MEF](#) su dati JATO Dynamics, ACEA, ANFIA e altre fonti

La figura che segue mostra come la crescente attenzione dei consumatori alla **sostenibilità** e i continui adeguamenti delle case produttrici alle sempre più stringenti normative ambientali abbiano prodotto effetti tangibili, riducendo di anno in anno le emissioni medie delle auto immatricolate nel mercato unico. La tendenza alla **riduzione dell'impatto ambientale** del parco circolante dovrebbe proseguire spedita anche per i prossimi anni, soprattutto alla luce della fine delle vendite delle auto endotermiche previsto per il 2035 che interesserà anche le auto ibride, i modelli a GPL e metano.

Media delle emissioni delle autovetture di nuova immatricolazione -Anni 2007-2022
(grammi di CO2 per km)

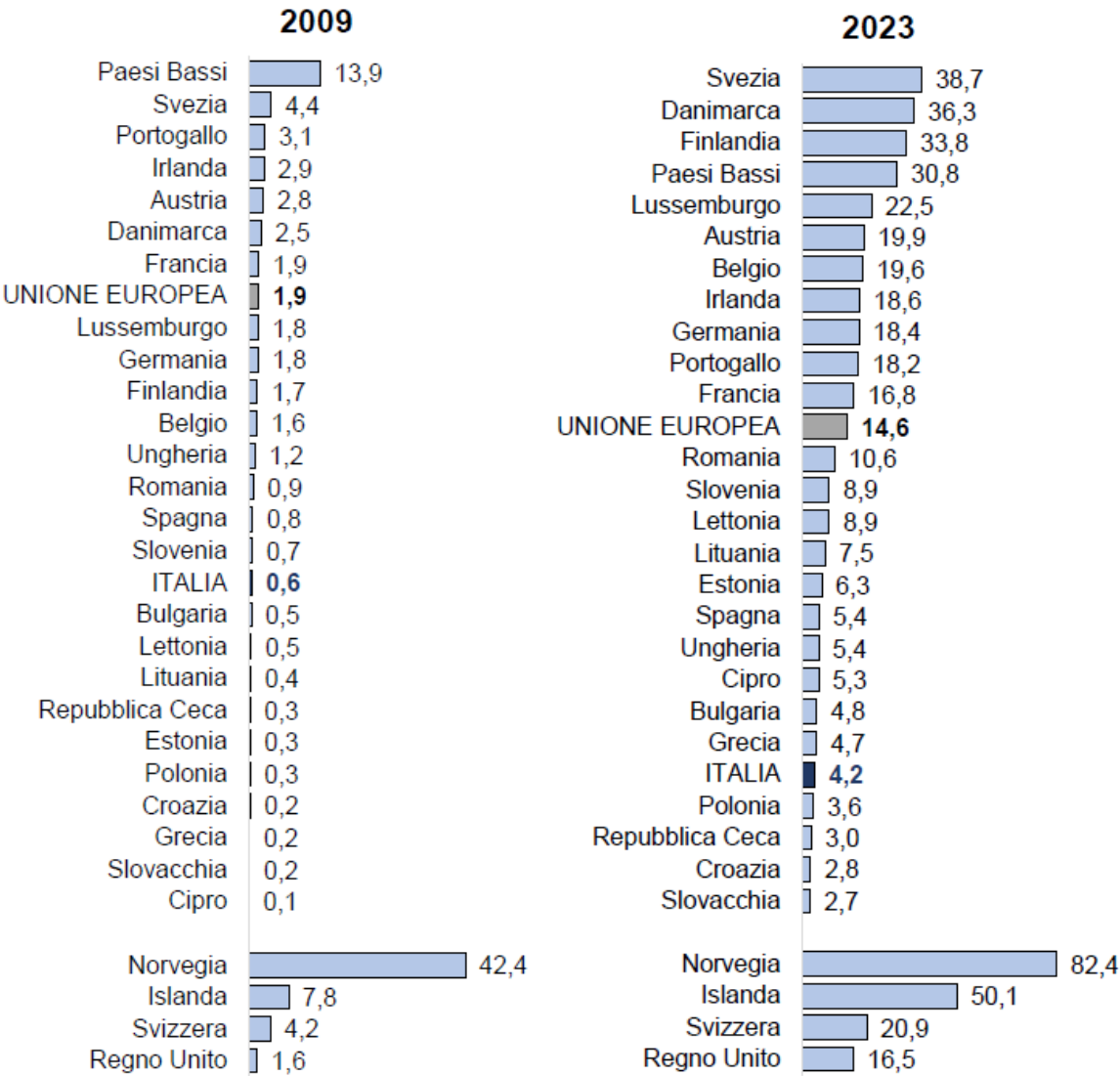


Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati ACEA e Eurostat

L'incidenza delle **vendite di auto elettriche** sul totale delle immatricolazioni dell'Unione europea è dunque cresciuta rapidamente negli ultimi anni, da poco meno del 2% del 2019 all'attuale 14,6%. L'approccio italiano alla transizione tecnologica appare meno radicale di quello di altri paesi europei. Al 2023, infatti, più di tre immatricolazioni su dieci fanno riferimento a modelli parzialmente elettrificati, caratterizzati cioè da un motore principale endotermico e da uno o più motori elettrici ausiliari che sfruttano il recupero di energia derivante dalla marcia in strada (*full hybrid* o *mild hybrid*). Tale valore è oltre dieci punti superiore alla media europea, dove si registra una preferenza relativa per le auto elettriche. La diffusione di auto *full electric* (BEV), invece, ad oggi pari al 4,2% (0,6% nel 2019), appare ancora ben distante dalla media comunitaria (14,6%) e da Svezia, Danimarca, Finlandia e Paesi Bassi, i paesi più virtuosi tra i ventisette, con incidenze superiori al 30%. La crescita sperimentata nel 2023 (dal 3,7% al 4,2%), peraltro, appare meno pronunciata rispetto all'andamento medio dell'Unione europea, il che colloca l'Italia tra le ultime cinque economie per tasso di adozione della tecnologia, dietro a Polonia, Repubblica Ceca, Croazia e Slovacchia. Anche i primi segnali del 2024 evidenziano un arretramento del Paese.

Secondo il MEF, **la quasi totalità delle auto elettriche italiane vendute in Europa e in Italia sono da associare allo stabilimento Mirafiori di Torino** e, in particolare, al modello Fiat 500, tra i primi dieci per numero di immatricolazioni in Europa durante l'anno. L'eccessiva concentrazione produttiva delle auto elettriche (la produzione nazionale deriva dalle performance di un solo produttore in un solo stabilimento) rappresenta un pericolo, anche se il modello dapprima richiamato rappresenta un punto di riferimento per la categoria delle city car. La scarsa differenziazione, tuttavia, non permette alla Penisola di seguire il passo di Spagna e Francia, caratterizzate da un'offerta molto più articolata. La Spagna, in particolare, assorbe l'8,5% della domanda di auto elettriche italiane e il 6,6% di quella dei ventotto paesi oggetto d'analisi. La Francia si ferma al 6,2% della domanda europea, trovando maggiore spazio entro i confini italiani (12,9%).

Immatricolazioni di auto elettriche nei paesi dell'Unione europea - Anni 2019 e 2023
(incidenze percentuali sul totale delle immatricolazioni)



Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati ACEA

Di seguito una tabella riepilogativa degli incentivi e delle altre agevolazioni fiscali nei principali Paesi dell'Unione europea, riferiti sempre all'anno 2023.

FRANCIA	
Agevolazioni fiscali	Incentivi
<ul style="list-style-type: none"> Le regioni prevedono una esenzione (totale o del 50%) per i veicoli ad alimentazione alternativa (BEV, HEV, CNG, GPL e E85) BEV, FCEV e PHEV (con autonomia > 50 km) sono esenti dal malus basato sulla massa 	<ul style="list-style-type: none"> Bonus per l'acquisto di autoveicoli BEV o FCEV: 27% del prezzo di acquisto (max 5.000 euro per i consumatori privati e 3.000 euro per le società di capitali; ulteriori 2.000 euro per i consumatori con reddito al di sotto di 14.089 euro) per un prezzo max del veicolo pari a 47.000 euro Valutazione dell'impatto ambientale di tipo "Well to Wheel" che analizza l'impronta di carbonio tenendo conto anche degli effetti derivanti dai processi di produzione e dal trasporto

GERMANIA	
Agevolazioni fiscali	Incentivi
<ul style="list-style-type: none"> Esenzione decennale per BEV e FCEV immatricolati fino al 31 dicembre 2025. Esenzione concessa fino al 31 dicembre 2030. Esenzione dalla tassa di circolazione annuale per i veicoli che emettono ≤ 95g CO2/km. 	<ul style="list-style-type: none"> Programma KfzNI (fino alla fine del 2026): Per l'acquisto di auto elettriche: 4.500 euro per auto da non più di 40 mila euro, accompagnati da un contributo dei produttori pari a 2.250 euro, per un totale di 6.750 euro Per il retrofit di veicoli N2 e N3 in BEV/FCEV Per infrastrutture di ricarica elettrica e serbatoi di idrogeno: 80% dei costi di investimento aggiuntivi per veicolo (per il 50% della spesa e max 25 milioni di euro all'anno per azienda per veicoli, infrastrutture e studi di fattibilità)

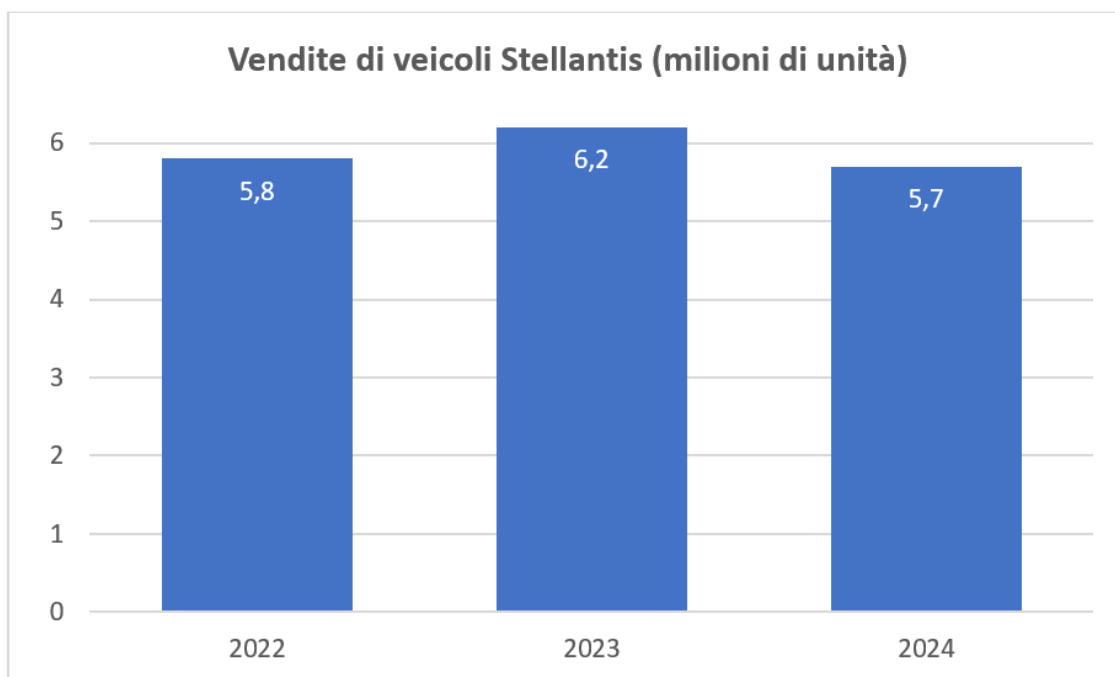
ITALIA	
Agevolazioni fiscali	Incentivi
<ul style="list-style-type: none"> BEV: esenzione per cinque anni. Dopo questo periodo, riduzione del 75% dell'aliquota fiscale applicata ai veicoli a benzina equivalenti. HEV: applicazione di un'aliquota minima forfettaria (2,58 euro/kW). Alcune regioni applicano sconti sulla tassa di possesso. 	<ul style="list-style-type: none"> Incentivi all'acquisto di veicoli di categoria M: 3.000 euro per auto con emissioni 0-20 g/km (5.000 euro in caso di rottamazione); 2.000 euro per auto con emissioni 21-60 g/km (4.000 euro in caso di rottamazione); 2.000 euro per auto con emissioni 61-135 g/km in caso di rottamazione Incentivi all'acquisto di veicoli di categoria N1 (4.000 euro fino a 1,5 tonnellate; 6.000 euro per mezzi tra 1,5 e 3,5 tonnellate) e N2 (12.000 euro per veicoli con massa tra 3,5 e 7 tonnellate; 14.000 euro per mezzi con massa tra 7 e 12 tonnellate) vincolati all'obbligo di rottamazione Incentivi fino all'80% dei costi ammissibili per l'installazione di colonnine e wall box di ricarica private in edifici monofamiliari, condomini o per liberi professionisti

SPAGNA	
Agevolazioni fiscali	Incentivi
<ul style="list-style-type: none"> Esenzione dalla "tassa speciale" per i veicoli che emettono ≤ 120g CO2/km. Isole Canarie: Esenzione dall'IVA per i veicoli ad alimentazione alternativa che emettono ≤ 110g CO2/km. Riduzione del 75% per i BEV nelle principali città (Barcellona, Madrid, Valencia, Saragozza, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> Schema di incentivi MOVES III (2021-2023) rinnovato al 2024 per acquisto di auto elettriche (fino a 7.000 euro) o plug-in (fino a 5.000 euro). Incentivi per veicoli commerciali leggeri (N1) fino a 9.000 euro. Infrastrutture di ricarica: 70% dei costi ammissibili per lavoratori autonomi, privati, comuni limitrofi e amministrazioni; dal 30 al 55% per aziende e punti di ricarica pubblici.

Legenda: BEV (Battery Electric Vehicle); PHEV (Plug-In Hybrid Electric Vehicle); HEV (Hybrid Electric Vehicle); CNG (compressed natural gas). Fonte: [MEF](#) elaborazioni su dati ACEA

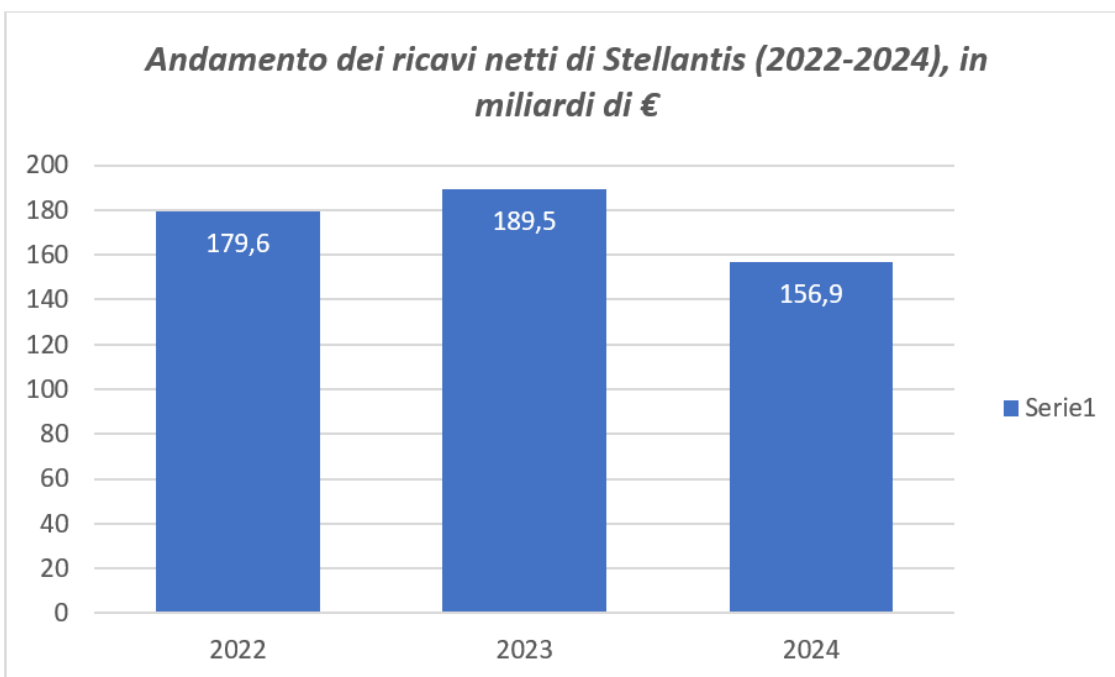
DATI STELLANTIS

Si espongono di seguito i dati su produzione, ricavi e occupazioni estratti dal [Reporto Stellantis 2024](#).



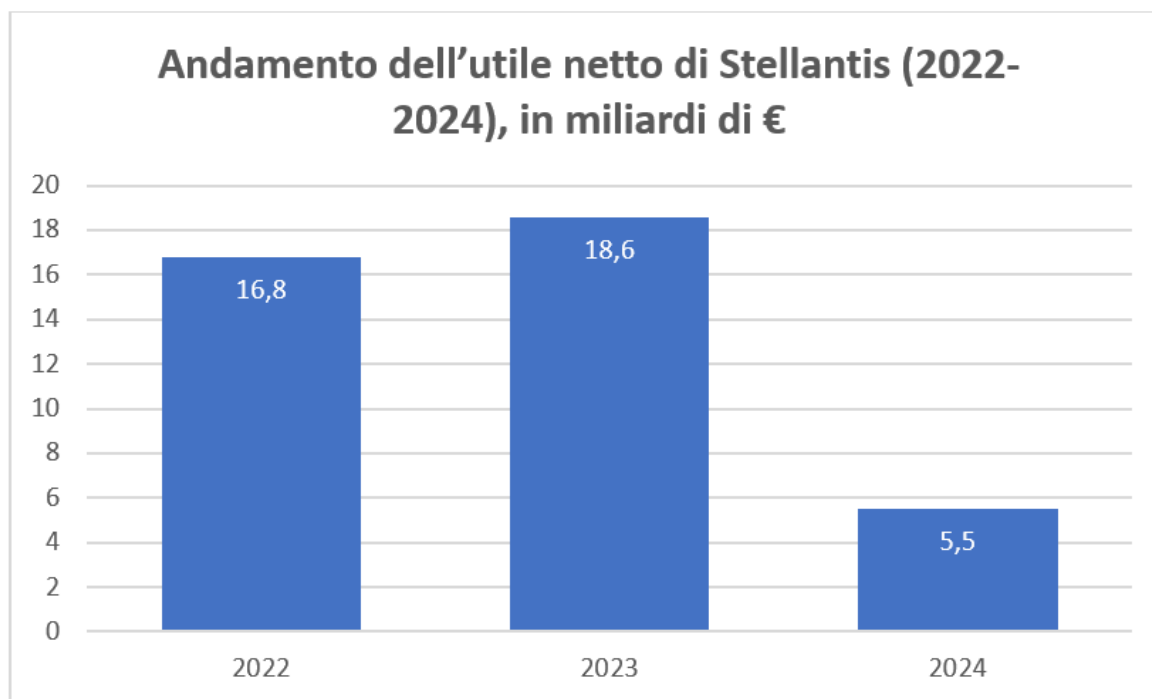
Fonte: [Stellantis annual report](#)

Nel 2024 Stellantis ha venduto globalmente circa **5,7 milioni** di veicoli, un calo di circa l'**8%** rispetto ai **6,2 milioni** del 2023 e leggermente sotto i **5,8 milioni** del 2022. Il 2023 aveva visto un recupero delle vendite post-pandemia e miglioramenti nelle forniture, con un aumento del volume rispetto al 2022, in particolare nei mercati della c.d. **Europa allargata**, **Sud America** e **Medio Oriente & Africa**. Nel **2024** invece le vendite sono diminuite in quasi tutte le regioni: in **Nord America** si è registrato un calo da circa 1,8 milioni a circa 1,5 milioni di unità, in **Europa** da circa 2,7 a 2,6 milioni, e in **Cina & Asia-Pacifico** da circa 0,2 a 0,1 milioni. Il **Sud America** è stata l'eccezione positiva, mantenendo circa **0,9 milioni** di unità vendute grazie al successo di [nuovi modelli Fiat](#) in Brasile.



Fonte: [Stellantis annual report](#)

In parallelo con i volumi, i **ricavi netti** sono aumentati nel 2023 per poi contrarsi sensibilmente nel 2024. Nel **2023** Stellantis aveva raggiunto ricavi record per **€189,5 miliardi**, in crescita rispetto ai **€179,6 miliardi** del 2022. Questa crescita è stata attribuibile a maggiori volumi di vendita e un mix di prodotto favorevole, oltre a prezzi medi in aumento in un contesto di forte domanda post-pandemica. Nel **2024** i ricavi sono scesi a **€156,9 miliardi** (–17% anno su anno), riflettendo le minori consegne di veicoli soprattutto in Nord America ed Europa e un aumento degli sconti commerciali necessario per sostenere le vendite.



Fonte: [Stellantis annual report](#)

L'**utile netto** ha mostrato variazioni ancora più accentuate. Nel **2022** Stellantis aveva registrato un utile di **€16,8 miliardi**, salito nel **2023** a **€18,6 miliardi**, il valore più alto dalla fusione). Il 2023 ha beneficiato di margini operativi robusti (12,8% a livello di gruppo) grazie a prezzi favorevoli, sinergie dalla fusione e costi sotto controllo in un anno di vendite elevate. Al contrario, nel **2024 l'utile netto si è ridotto drasticamente a €5,5 miliardi**, un calo del **70%** rispetto all'anno precedente. La diminuzione dell'utile netto nel 2024 rispetto al 2023 è stata [principalmente dovuta](#) a una minore performance operativa, in particolare in Nord America e in Europa Allargata, a maggiori spese di ristrutturazione e a una minore quota di utile delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto, parzialmente compensata da un maggiore reddito finanziario netto e da un beneficio fiscale netto straordinario in Sud America. In particolare, Stellantis ha sostenuto **spese di ristrutturazione** più elevate nel 2024 (€1,6 mld vs €1,1 mld nel 2023) e ha visto [diminuire i profitti](#) delle joint-venture.

Nonostante il forte calo dell'ultimo esercizio, **Stellantis è rimasta profittevole** e ha generato **cash flow operativo positivo** (€4,0 mld nel 2024), mantenendo inoltre una solida **liquidità disponibile (€51,8 mld)** a fine 2024.

Quanto ai profili legati all'**occupazione**, si rileva che al 31 dicembre 2024, **Stellantis impiegava 248.243 persone** (escluse joint venture non consolidate), in calo del –3,9% rispetto al 2023 e –8,9% rispetto al 2022. La riduzione degli organici è legata in parte ai piani di efficientamento e integrazione post-fusione, specialmente in Nord America ed Europa, dove si sono avuti esodi volontari e ottimizzazione delle strutture produttive.

La tabella che segue illustra la distribuzione dei dipendenti per regione negli ultimi tre anni:

Numero di dipendenti Stellantis per area geografica (fine periodo 2022-2024)

<i>Area Geografica</i>	2022	2023	2024
<i>Nord America</i>	88.835	81.341	75.554
<i>Europa Allargata</i>	142.681	135.211	126.242
<i>Medio Oriente & Africa</i>	5.311	6.101	7.874
<i>Sud America</i>	28.968	28.928	32.612
<i>Cina e India & Asia Pacifico</i>	6.572	6.694	5.961
<i>Totale</i>	272.367	258.275	248.243

Fonte: [Stellantis annual report](#)

Si osserva un **calo consistente dell'occupazione** in **Nord America** (–15% sul 2022) e in **Europa** (–12% sul 2022), frutto di riorganizzazioni, digitalizzazione e sinergie che hanno ridotto alcune funzioni ridondanti dopo la fusione FCA-PSA. Al contrario, il personale è aumentato in **Sud America** (+13% nel 2024) e in **Medio Oriente & Africa** (+48% sul 2022), regioni dove Stellantis ha **rafforzato la produzione e le vendite** dato il trend positivo di mercato. Il lieve calo in **Asia** riflette la ristrutturazione delle attività cinesi (chiusura di stabilimenti Jeep locali e nuova partnership strategica). In sintesi, Stellantis sta **riequilibrando la forza lavoro** a livello globale, riducendo organici nelle aree mature e investendo in quelle in crescita, in linea con i piani di efficienza e sviluppo regionale.

Le differenze di performance tra il 2024 e l'anno precedente derivano da diversi fattori chiave, sia interni (strategici) che esterni. In particolare, tra le cause rientrano:

- **Riorganizzazione della produzione e gamma prodotti:** In **Nord America** Stellantis ha volontariamente **ridotto la produzione** nel 2024 per diminuire le scorte in eccesso presso i concessionari, concentrandosi su vendite più redditizie. Ciò ha comportato un forte calo delle consegne (–25% unità) rispetto al 2023. Contestualmente, [sono stati dismessi modelli storici](#) a fine ciclo vita – come Dodge Charger/Challenger, Chrysler 300 e Jeep Cherokee/Renegade – riducendo temporaneamente l'offerta disponibile sul mercato USA. Questa razionalizzazione della gamma ha penalizzato **volumi e ricavi 2024**, ma è propedeutica al lancio di nuove generazioni di prodotti più in linea con le normative e la domanda attuale.
- **Transizione tecnologica e nuovi modelli:** In **Europa**, l'implementazione di nuove piattaforme e modelli elettrificati ha avuto un impatto a breve termine sulla produzione. Stellantis ha subito **ritardi nel lancio** di alcuni veicoli basati sulla piattaforma comune "Smart Car", causando **minori volumi nel primo semestre 2024** rispetto al piano previsto. L'introduzione di veicoli a tecnologia avanzata (es. nuove EV) ha richiesto investimenti e adeguamenti industriali che, nell'immediato, hanno aumentato i costi e comportato pause produttive. Anche in Nord America si sono avuti **"vuoti di gamma" temporanei**, poiché l'azienda prepara l'uscita di nuovi pickup e SUV elettrici: ciò ha contribuito al calo del [15% delle vendite](#) USA nel 2024. In sintesi, l'**innovazione tecnologica** e la conversione verso l'elettrico spiegano parte del rallentamento 2024, ma pongono le basi per prodotti più competitivi in futuro.

Nel complesso, **l'andamento di Stellantis nel 2024 risulta inferiore all'anno record 2023**, evidenziando le sfide di un mercato auto in trasformazione.

Guardando al futuro, Stellantis affronta il 2025 con un approccio focalizzato al **recupero della performance commerciale** e all'esecuzione del piano **Dare Forward 2030**. Secondo le indicazioni fornite nel report annuale, il management [prevede](#) per il 2025 un ritorno alla **crescita del fatturato** (stima di incremento **positivo** dei ricavi) e un **marginale operativo adjusted** in "mid-single digit" (metà cifra singola, quindi attorno al 5%). In pratica, la società si attende un **miglioramento nella seconda metà del 2025**, man mano che i nuovi modelli (in particolare veicoli elettrificati e aggiornamenti di gamma) entreranno a regime.

Senato: Dossier n. 449
Camera: Documentazione e ricerche n. 143
19 marzo 2025

Senato	Servizio Studi del Senato	Studi1@senato.it - 066706-2451	☒ SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Attività Produttive	st_attprod@camera.it - 066760-3403	☒ CD_attProd

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.
AP0189