

La corsa delle entrate: 9,4 miliardi in più del previsto nel 2026

Assestamento

Superate di 1,8 miliardi
le stime di aprile: impatto
compensato dalle spese

Gianni Trovati

ROMA

La corsa delle entrate prosegue e puntella i conti italiani, aiutando a gestire le nuove spese che emergono in corso d'anno: in un bilancio pubblico che quindi continua a espandersi, soprattutto nella parte corrente.

L'assestamento trasmesso dal Governo alle Camere scrive la nuova puntata di questa evoluzione. Rispetto alle previsioni che a fine 2025 hanno dato forma alla legge di bilancio, i conti aggiornati vedono quest'anno 9,352 miliardi di entrate in più in termini di competenza, e 10,49 miliardi aggiuntivi guardando alla cassa. Sono cifre importanti, che non generano però alcun "tesoretto", di quelli tanto amati dal dibattito politico quanto inesistenti nella realtà: per due ragioni.

L'80% abbondante di questi introiti aggiuntivi è già stato scontato dai saldi tendenziali aggiornati ad aprile nel Documento di finanza pubblica (il Dfp, l'ex Def), e quindi non li modifica. Il nuovo check-up ha ora fatto emergere altri 1,8 miliardi, generati in parti-

colare dalle ritenute da lavoro dipendente, sia pubblico sia privato. Questa somma, non essendo stata calcolata nel Dpf, ridurrebbe il deficit di quasi un decimale di Pil: se non fosse compensata da un equivalente aumento della spesa, dovuto soprattutto al rifinanziamento dei fondi per il rispetto degli obiettivi di finanza pubblica (1,5 miliardi) e per le misure fiscali e di ristoro (260 milioni), in un quadro che si completa con i piccolo stanziamenti aggiuntivi per le opere pubbliche indifferibili e per la presidenza del Consiglio.

Morale: al giro di boa di metà anno i conti pubblici si presentano nettamente migliorati nel saldo netto da finanziare (Sole 24 Ore del 3 luglio), cioè nella differenza fra entrate e spese finali che va coperta con l'emissione di titoli di Stato, mentre sono inalterati per quel che riguarda il deficit, indicato per quest'anno al 2,9% dal Dfp di primavera.

Le novità insomma non sono rivoluzionarie. Ma restano importanti. Perché segnano un'altra tappa nel consolidamento delle finanze pubbliche; e riducendo di 5,4 miliardi (4,92 miliardi in termini di cassa) il saldo netto da finanziare, rafforzano i risparmi sugli interessi (già conteggiati in quasi 1,3 miliardi dal Dfp, sempre nel confronto con le proiezioni elaborate a fine 2025 per la legge di bilancio).

La colonna delle entrate si irrobustisce in entrambe le componenti fondamentali: nelle tributarie, oltre alle ritenute spingono le sostitutive su redditi da capitale (+2,551 miliardi) e fondi pensione (+1,726 miliardi) e l'Iva (+2,255 miliardi), mentre l'Ires flette di 2,594 miliardi rispetto alle previsioni. Fra le extratributarie, invece, i protagonisti sono i contributi Pnrr a fondo perduto (+2,746 miliardi), che non incidono sull'indebitamento, e i dividendi delle società pubbliche (+600 milioni).

Tutti questi movimenti offrono lo spazio necessario all'aumento, più contenuto, delle spese, che crescono di 3,945 miliardi (5,571 di cassa) rispetto alle ipotesi di fine 2025. Poco meno di 1,3 miliardi vanno alle regolazioni e ai rimborsi fiscali, e 1,242 miliardi sono girati all'Inps per pensioni e assegni sociali (600 milioni), contributi figurativi di familiari di portatori di handicap (500 milioni) e patronati (142 milioni).

6

Doppio effetto dell'inflazione: aumenta le spese ma anche i margini riconosciuti dalla Ue

I numeri dell'assestamento

Le modifiche nei conti rispetto alla legge di bilancio - Valori in milioni di euro

VOCE	COMPETENZA	CASSA
Entrate	9.352	10.490
Tributarie	5.296	6.338
Extratributarie	4.083	4.178
Alienazioni	-26	-26
Spese	3.945	5.571
Correnti senza interessi	5.068	5.861
Interessi	-1.286	-1.280
Conto capitale	163	990
Saldo netto da finanziare	5.408	4.919

Fonte: Ddl assestamento di bilancio 2026

In quanto già incluse nel Dfp, nemmeno queste uscite hanno effetto sull'indebitamento. Ma lo hanno sulla spesa netta, parametro chiave del Patto di stabilità Ue, che cresce di due decimali in più.

Qui però interviene una delle tante particolarità della nuova governance comunitaria.

Il 3 giugno scorso, nel pacchetto di primavera, la Commissione Ue aveva calcolato per la spesa netta italiana un aumento dell'1,4%, invece del +1,6% indicato dal Governo.

La differenza si spiega con il fiscal drag, cioè l'aumento di imposte derivato dall'inflazione che si riflette su un incremento del valore nominale (ma non di quello reale) dei redditi.

Le regole Ue assumono infatti nello scenario di base un'indicizzazione integrale all'inflazione di aliquote e scaglioni dell'imposta sui redditi: un meccanismo che cancella il drenaggio fiscale, ma che alla prova dei fatti è applicato solo in Germania, Belgio e Lussemburgo.

Negli altri Paesi, di conseguenza, i frutti del fiscal drag sono considerati «entrate discrezionali», che in base alle regole comunitarie possono finanziare aumenti di spesa. In questo modo, l'inflazione ha un doppio effetto sui parametri del Patto: negativo, perché alimenta il peso delle pensioni e delle altre misure indicizzate (come l'assegno unico), che rientrano nel paniere della «spesa primaria netta» vincolata dalle nuove regole, ma anche positivo sul lato delle entrate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis, vendite in ripresa al traino del Nord America

Automotive

Le consegne nei tre mesi a circa 1,6 milioni di unità in crescita del 10%

La ripresa beneficia del balzo in America: +38% a 445.000 unità

Filomena Greco
TORINO

Si consolida il ruolo di driver del mercato americano per la ripresa dei volumi di casa Stellantis. Nel secondo trimestre dell'anno le stime sulle consegne indicano un aumento, in Nord America, del 38%, trainato dal lancio di nuovi prodotti. Recuperano i volumi anche nell'Europa allargata

(+5%), con un contributo fondamentale di Leapmotor che registra volumi aggiuntivi pari a 25mila unità sulle 39mila autovetture in più nel trimestre rispetto all'anno prima.

Le consegne consolidate per i tre mesi chiusi a 30 giugno 2026 nel complesso sono state stimate in 1,6 milioni di unità, con un aumento del 10% rispetto al 2025. E se Europa allargata e Nord America crescono, cala il Sud America, storico mercato per il gruppo, che sconta la debolezza dell'Argentina. Volumi inferiori inoltre in Medio Oriente e Africa. Il titolo in Borsa, dopo la diffusione dei dati

da parte del gruppo guidato da Antonio Filosa, ha lasciato sul terreno lo 0,7% in apertura di seduta, per poi recuperare e chiudere a 4,9 euro (+2%).

In Nord America, in particolare, le consegne del secondo trimestre sono aumentate di circa 122 mila unità, un recupero trainato da prodotti nuovi o rinnovati e da nuove offerte di motorizzazioni, tra cui il Ram 1500 (light-duty) HEMI® V8, il nuovo Ram 1500 TRX SRT, Jeep® Grand Wagoneer e Grand Cherokee e la rinnovata Chrysler Pacifica. In parallelo, sono cresciuti i volumi di Jeep® Cherokee e Dodge Charger SIXPACK.

Nell'Europa allargata le consegne del secondo trimestre sono aumentate di circa 39 mila unità, del 5% se si considera la percentuale, con il contributo sia dei brand Stellantis (14 mila unità aggiuntive) che dei veicoli a marchio Leapmotor (25 mila),

6

Italia meglio della media europea: da inizio anno vendite +16% e +7% al netto di Leapmotor

«con le consegne di BEV che hanno fornito il contributo più significativo», scrive Stellantis in una nota.

Il mercato italiano nel complesso registra nei sei mesi volumi cresciuti del 10%, del 2% senza considerare i costruttori cinesi. In questo contesto, Stellantis ha performato meglio in Italia dove ha registrato, da gennaio, una crescita del 16% con Leapmotor, del 7% senza considerare le vendite del brand cinese distribuito in Europa. Sul mercato europeo, poi, il gruppo analizza la «forte domanda per i modelli basati sulla piattaforma Smart Car, tra cui Citroën C3 e C3 Aircross, Opel/Vauxhall Frontera e Fiat Grande Panda», che ha contribuito con circa 41 mila unità aggiuntive, pari a una crescita del 51% rispetto all'anno precedente. Nel segmento C anche la nuova Jeep® Compass ha fornito un contributo positivo, con circa 8 mila unità aggiuntive. Incrementi, questi, «parzialmente compensati da una riduzione di circa 28 mila unità nelle consegne dei modelli B-SUV della precedente generazione, tra cui Jeep Avenger, Fiat 600, Opel Mokka e Peugeot 2008».

In Sud America le consegne sono diminuite di circa 7 mila unità, pari a -3% rispetto all'anno precedente. La crescita registrata in Brasile, pari a circa 21 mila unità e sostenuta da condizioni di mercato favorevoli, è stata più che compensata dal calo delle consegne negli altri mercati della regione, principalmente in Argentina, dove sono diminuite di circa 25 mila unità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN RECUPERO

Il ruolo del Nord America

Il secondo trimestre si è chiuso per Stellantis con consegne stimate di 1,6 milioni di veicoli, in aumento del 10% rispetto allo stesso periodo di un anno prima. Il Nord America si è rivelato il mercato chiave, con una crescita del 38% grazie a una serie di prodotti nuovi o rinnovati, oltre a nuove offerte di motorizzazioni.

Crisi Volkswagen e Stellantis, dal governo solo incentivi

Oggi il tavolo automotive al Mimit. La **Fiom**: «Serve una regia statale per Menarini Bus»

LUCIANA CIMINO

■ A ogni vigilia del tavolo nazionale sull'automotive, sindacati e addetti ai lavori si chiedono se il governo annuncerà qualche svolta o se sarà il solito elenco di incentivi e critiche alle politiche dell'Ue. L'unica cosa certa è che la situazione del comparto industriale peggiora da tavolo a tavolo. Perlomeno per i lavoratori, avviati in una spirale di cassa integrazione che non sembra avere fine, neanche se il piano promesso dall'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, andasse in porto. La multinazionale presieduta da John Elkann può tirare un sospiro di sollievo grazie all'aumento del 10% delle vetture prodotte. Ma la ripresa non riguarda l'Italia, è frutto, piuttosto, degli investimenti dell'ex gruppo Fiat nel Nord America e negli stabilimenti francesi e spagnoli.

È UN'ALTRA CRISI a far temere ulteriori conseguenze sull'industria italiana: quella di Volkswagen. Il ceo della casa automobilistica tedesca, Oliver Blume, ieri ha confermato le indiscrezioni delle scorse settimane che hanno scatenato la protesta dei sindacati:

50 mila esuberanti in tutto il mondo e la chiusura degli stabilimenti di Hannover, Zwickau ed Emden e quello Audi di Neckarsulm. Il punto è, come ha ammesso lo stesso ministro per le Imprese e il Made in Italy Adolfo Urso, che la componentistica italiana è legata a doppio filo alla Volkswagen, «esportiamo in Germania quasi 5 miliardi, 3,6 di sole parti meccaniche». L'indotto

italiano legato al gruppo vale circa 2 miliardi di euro all'anno e coinvolge 650 fornitori, di conseguenza tra 40 mila e 50 mila posti di lavoro indiretti sono a rischio. Per di più in territori già colpiti dalla crisi dei marchi nazionali come Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna, le cui amministrazioni si trovano ora a valutare le conseguenze per migliaia di aziende. Nella regione un tempo roccaforte della Fiat, molte imprese hanno già dovuto ricorrere agli ammortizzatori sociali o a piani di riconversione a fronte del calo degli ordini, come la Scanferla di Avigliana. Senza contare le ripercussioni sui marchi del gruppo tedesco Ducati e Lamborghini, entrambi prodotti in Italia. Inevitabile affrontare la questione al tavolo. Così come quella della pro-

duzione di bus, in declino nonostante i fondi del Pnrr destinati al trasporto pubblico locale. «La vertenza Menarini Bus è un punto di non ritorno e rappresenta un caso emblematico delle difficoltà del settore automotive», ha spiegato Samuele Lodi, segretario nazionale **Fiom** Cgil. L'azienda, una volta pubblica, era stata affidata dal governo al gruppo Seri. «Una privatizzazione - ha detto il sindacato - voluta da Urso e realizzata contro il parere delle rappresentanze dei lavoratori». E che non ha prodotto risultati: «La quota di mercato di Menarini Bus è scesa drasticamente dall'8,8% del 2021 al 4% del 2025», la denuncia della **Fiom** che chiede al governo di assumere la regia della produzione, almeno per evitare altra cassa integrazione che già coinvolge la gran parte dei lavoratori dello stabilimento di Flumeri, in Campania.

L'OTTIMISMO che il ministro sta ostentando nelle ultime settimane è stato messo a freno anche dalla Corte dei Conti. Ieri i magistrati contabili, dopo aver esaminato gli esiti gestionali degli incentivi alla mobilità sostenibile, hanno intimato al Mimit e al ministero per l'Ambiente e la sicu-

rezza energetica (Mase) di cambiare passo: occorrono misure urgenti per la semplificazione delle procedure di accesso e di erogazione degli incentivi e per rafforzare la sensibilizzazione dei consumatori, con lo scopo di raggiungere l'obiettivo europeo di riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030.

IN QUESTO CONTESTO, Urso si presenterà oggi con un pacchetto di misure per un miliardo di euro per l'innovazione delle pmi e scaricherà le responsabilità della crisi del settore sul *green deal*, le cui impostazioni originali sono state giudicate dal governo parziali e pericolose per il tessuto industriale continentale. Per la **Fiom** «il governo deve evitare la contrapposizione con opposizioni e sindacati quando si parla di politica industriale: se l'obiettivo è non bruciare la capacità produttiva e l'occupazione, ci dovrebbe essere convergenza. Electrolux, Stellantis e Ilva non sono solo vertenze aziendali, in ballo c'è la dignità e la sovranità industriale dell'Italia».

*Senza una modifica
dei costi del lavoro,
si arriverebbe
a 50 mila esuberanti
in tutto il mondo*

Oliver Blume
ceo Volkswagen



Mobilizzazione dei metalmeccanici della Menarini Bus a Roma davanti al Ministero dell'Industria e del made in Italy foto Ansa



Stellantis cresce negli Usa Volkswagen conferma “50 mila posti da tagliare”

Le vendite globali di auto
nel secondo trimestre
dell'anno si chiudono
con un più 10%, nel Nord
America aumento del 38%

di **MASSIMO FERRARO**
ROMA

Inuovi modelli in Nord America e l'elettrico Leapmotor in Europa allargata spingono le consegne di Stellantis. La casa automobilistica italo-francese nel secondo trimestre di quest'anno registra 1,6 milioni di veicoli consegnati alla rete, ai distributori o direttamente ai clienti finali e alle flotte. Un dato in crescita del 10% rispetto al 2025, frenato dal calo del mercato nei Paesi del Golfo Persico e Africa, principalmente a causa della guerra, e di quello sudamericano per la debolezza della domanda in Argentina.

In Nord America le consegne sono aumentate di circa 122 mila unità, un incremento del 38% rispetto allo scorso anno. La maggior parte della crescita è stata trainata da prodotti nuovi o rinnovati e da nuove offerte di motorizzazioni, tra cui il Ram 1500 (light-duty) Hemi V8, il nuovo Ram 1500 Trx Srt, i rinnovati Jeep Grand Wagoneer e Grand Cherokee e la rinnovata Chrysler pacifica. A questo si aggiunge il progressivo aumento dei volumi dei nuovissimi Jeep Cherokee e Dodge Charger Sixpack a 2 e 4 porte. Nei 45 Paesi ri-

compresi nella macro regione dell'Europa allargata la corsa delle consegne è stata sostenuta dai modelli basati sulla piattaforma smart car. In tutto 41 mila unità aggiuntive tra Citroen C3 e C3 Aircross, Opel/Vauxhall Frontera e Fiat Grande Panda, +51% in un anno. Le consegne di veicoli a marchio Leapmotor sono aumentate di circa 25 mila unità, raggiungendo quota 33 mila, trainate dalla forte domanda per i modelli TO3 e B10. Poi i numeri sono stati anche influenzati da dinamiche nazionali, con Algeria e Marocco che anno assorbito le perdite in Turchia (-8 mila unità), e il Brasile che ha limato il calo dell'Argentina (+25 mila e -21 mila).

Risultati positivi per Stellantis in un primo semestre che già segna una ripresa della produzione dopo due anni di contrazione, seppur con il crollo dei numeri nello stabilimento di Cassino. Ma lo stato di salute dell'automotive europeo rimane precario. Il Ceo di Volkswagen Oliver Blume ha confermato le indiscrezioni dei giorni scorsi sulla “cura” per l'auto tedesca: «Senza intervenire sul costo del lavoro, servirà una riduzione di circa 50 mila posti di lavoro in tutto il mondo». In un documento interno il manager ha dichiarato che produrre i veicoli Vw costa circa il 20% in più rispetto

ai competitor. Il gruppo starebbe valutando, marchio per marchio e regione per regione, quali interventi sono «necessari e possibili». Volkswagen aveva già annunciato un piano di riduzione di 50 mila posti di lavoro in Germania entro il 2030: circa 35 mila riguardano il marchio Volkswagen, mentre i restanti interessano controllate come Audi e Porsche. Secondo il Ceo, oltre 37 mila dipendenti hanno già sottoscritto gli accordi previsti e, entro la fine dell'anno, circa 27 mila lavoratori avranno lasciato il gruppo. A questi si aggiungerebbero i 50 mila stimati da Blume per rendere la produzione più competitiva. Secondo la stampa tedesca però il suo piano da circa 100 mila esuberanti, con la chiusura di quattro stabilimenti, è stato bocciato dal comitato di sorveglianza.



ACCELERA IL PROGETTO PER IL RILANCIO DELL'ECONOMIA. MA C'È IL NODO RISORSE

“Zes, il Nord vuole certezze”

Piemonte e Lombardia in pressing. Il governo: un decreto per le imprese prima della manovra

BALESTRERI, BARONI,
DEL VECCHIO, GORIA

Adolfo Urso, ministro delle Imprese, conferma l'anticipazione data da *La Stampa* e convoca le Regioni per discutere la possibilità di istituire la «Zes del Nord». - PAGINE 4 E 5

Urso convoca le Regioni per il piano del Nord Arriva il decreto imprese

Incontro in settimana con i governatori, poi il vertice prima di Ferragosto
Il ministro: cantiere per la Zes e norme anti-burocrazia prima della manovra

PAOLO BARONI
ROMA

Il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti dice «vedo». Il collega Adolfo Urso, che guida il dicastero delle Imprese e del Made in Italy, conferma l'anticipazione data ieri dal nostro giornale e convoca a tambur battente le Regioni per discutere della possibilità di istituire la cosiddetta «Zes del Nord» per accelerare gli investimenti industriali alleggerendo i carichi burocratici e fiscali e semplificando le procedure.

Al pressing delle Regioni si associa Confindustria, mentre tra le fila della maggioranza Lega e Forza Italia si sono già dette d'accordo ed a loro volta premono sul governo. Quella di estendere la Zes a tutta Italia «è una richiesta, dobbiamo valutarla» ha commentato ieri Giorgetti a margine della relazione annuale della Consob. Urso è convinto che vada aperto al più presto

sto un cantiere specifico per il Nord certo che anche Giorgetti vorrà essere della partita. «La Zes al Nord? La stiamo chiedendo da qualche decina d'anni. Il fatto che sia stata presa in considerazione è una cosa molto positiva. Aspettiamo con interesse la convocazione del ministro Urso» aveva commentato in mattinata il governatore lombardo Attilio Fontana che si è detto «molto contento» dell'annuncio dato da Urso.

Per il presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio «le Zone economiche speciali rappresentano un'opportunità significativa, come dimostra la loro efficacia nelle regioni del Sud Italia. La richiesta che portiamo avanti come governatori delle Regioni del Nord - ha poi aggiunto - nasce proprio dalla certezza che l'estensione possa rappresentare una leva strategica in grado di rilanciare le politiche di sviluppo territoriale di alcune aree del Paese che, e penso ad esempio al

Piemonte, pur mantenendo una vivacità e un dinamismo economico importante, stanno pagando in termini di occupazione e di investimenti, la crisi strutturale dell'automotive e ha bisogno di interventi mirati per accompagnare la transizione del settore».

In una lettera ai governatori Urso ieri ha proposto un incontro informale già questa settimana per poi arrivare a convocare la Conferenza delle Regioni prima della pausa di Ferragosto ed entrare quindi nel merito del documento con cui le Regioni del Nord propongono al governo di istituire aree o zone di accelerazione industriale nei loro territori, replicando in qualche modo l'esperienza positi-



va delle Zes, le Zone economiche speciali introdotte tra il 2018 ed il 2019 in tutte le regioni del Mezzogiorno e poi alla fine dell'anno passato estese anche ad Umbria e Marche dando vita alla grande «Zes unica».

Secondo Urso si potrebbe intervenire utilizzando più strumenti: da un lato andrebbero individuate le aree di accelerazione industriale che potrebbero rientrare nell'Industrial accelerator act, programma «fortemente voluto» dal nostro governo ed attualmente in fase di approvazione in sede europea, in maniera tale poi «da essere pronti a realizzarle il prima possibile». Poi c'è il capitolo semplificazioni sui cui il Mimit intende andare avanti dando

seguito al tavolo avviato con Confindustria: in questo caso l'idea è quella di introdurre altre misure di semplificazione e sburocratizzazione che potrebbero essere inserite nel prossimo decreto Imprese che Urso intende varare prima della prossima legge di bilancio e quindi molto a breve. La terza gamba del piano riguarda la possibilità di estendere le semplificazioni previste nelle Zone logistiche speciali a tutte le aree del Centro Nord così come è stato fatto con le zone economiche speciali introdotte nel Mezzogiorno.

Un passaggio questo però delicato da affrontare perché, come ha già fatto presente lo stesso Urso, ci si dovrà

muovere all'interno delle regole europee che in materia sono piuttosto stringenti. L'idea «è di creare un'area di semplificazione amministrativa che interessi tutto il centro Nord, con l'obiettivo di accelerare gli investimenti». Ma mentre la Zes unica può attingere ai fondi di coesione che l'Europa mette a disposizione dei vari Paesi per ridurre i divari interni, una futura Zes del Nord avrà bisogno di altri fondi. Secondo la Lega, che la scorsa settimana ha presentato in Parlamento una proposta per istituire una zona economica speciale nelle aree transfrontaliere del Nord Italia, allargandola anche ai territori limitrofi del Nord caratterizzati da

crisi industriali - primo firmatario Matteo Salvini - in tre anni occorrerebbe stanziare 3 miliardi di euro. All'interno della maggioranza oltre alla Lega anche Forza Italia preme sul governo perché il progetto della Zes estesa a tutte le regioni venga portata rapidamente in Consiglio dei ministri per introdurre nuove semplificazioni. «Per le imprese è fondamentale» sostengono gli azzurri, e per questo occorre fare in fretta. —

Su La Stampa



Su La Stampa di ieri l'intervista al presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, sulle esigenze delle imprese, che chiedono più certezze e rapidità per gli investimenti

Giorgetti dal Mef prende tempo
"È una richiesta Dobbiamo valutarla"



Alberto Cirio
Governatore del Piemonte

Le Zes rappresentano un'opportunità significativa, come dimostrato nel Sud



Attilio Fontana
Governatore della Lombardia

Sono molto contento, è da dieci anni che chiediamo la Zes al Nord. Aspettiamo Urso

91

Sono le Zes presenti in tutta Europa con vantaggi fiscali e imprenditoriali

C'è il nodo delle regole europee in materia di fondi di coesione da poter recepire



Da aprile a giugno

Stellantis aumenta le consegne: più 10% nel trimestre

Stellantis risale la china. Nel secondo trimestre, la casa ha consegnato 1,6 milioni di veicoli, il 10% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Dall'inizio del 2026, così, il totale sale a 3 milioni, contro i 2,8 milioni del primo semestre del 2025. L'aumento è frutto delle nuove politiche industriali e commerciali impostate da Antonio Filosa. Il ceo ha reinserito nella gamma alcuni modelli abbandonata dal predecessore Carlos Tavares.



Automobili
Antonio Filosa, amministratore delegato del gruppo Stellantis dal giugno 2025

E ha tagliato i prezzi di molti veicoli per rilanciare i volumi di vendita e produttivi. Risultato: negli Stati Uniti, il mercato più importante per Stellantis — e anche il più in difficoltà — le consegne sono aumentate del 38% fra aprile e giugno, trainate dai pickup Ram e da Jeep. In Europa il dato è cresciuto del 5% a 762 mila unità. L'incremento è di 39 mila unità rispetto al secondo trimestre del 2025 ed è figlio in parte rilevante del successo di Leapmotor, il

partner cinese di Stellantis. Il marchio ha registrato 33 mila vendite nel trimestre e negli ultimi mesi la sua To3 figura stabilmente fra i 10 modelli più venduti in Italia. Quanto agli altri mercati, le consegne del gruppo in Medio Oriente e Africa hanno risentito della guerra fra Stati Uniti e Iran, mentre su il Sudamerica (-3%) ha accusato la frenata delle immatricolazioni in Argentina, nonché la crescente concorrenza da parte dei costruttori cinesi.

Resta da capire come questi dati positivi di consegne si tradurranno a bilancio; se cioè l'aumento delle vendite farà lievitare anche i ricavi e, soprattutto, i margini di Stellantis. Oppure se, nel ritoccare al ribasso i listini, il ceo Filosa abbia preferito sacrificare in parte il rilancio dei profitti per recuperare volumi produttivi. Un primo responso si avrà il 30 luglio, con la presentazione dei dati semestrali del costruttore. Ieri, intanto, in Borsa ha

prevalso la visione ottimista e le azioni hanno chiuso in rialzo del 2,5%. Tuttavia, dall'inizio dell'anno la capitalizzazione di Stellantis si è dimezzata, scendendo a 14,4 miliardi. A pesare sono, da un lato, i timori che servirà tempo per vedere i benefici del piano di Filosa sugli utili aziendale. Dall'altro, le difficoltà generali dell'industria dell'auto europea.

Francesco Bertolino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

38

per cento
l'incremento
delle vendite
del gruppo
negli Stati Uniti