



**RASSEGNA STAMPA**

**Assemblea Pubblica ANFIA**

**Ritrovare la strada**

**Insieme per affrontare la transizione**

**Roma, 11 Dicembre 2024**

*Torino, 13 dicembre 2024*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Gazzetta.it	11/12/2024	Urso: "Anticipare al 2025 la revisione del regolamento sulla CO2"	2
	Tuttosport.com	11/12/2024	Anfia, quest'anno Italia sotto 1,78 milioni immatricolazioni	3
	Corrieredellosport.it	11/12/2024	Anfia, quest'anno Italia sotto 1,78 milioni immatricolazioni	5
	SecoloDItalia.it	11/12/2024	Auto elettriche, l'altola' del Ppe alla Commissione: la fine delle follie green ora e' piu' vicina	7
	Lagazzettadelmezzogiorno.it	11/12/2024	Anfia, quest'anno Italia sotto 1,78 milioni immatricolazioni	10
	Bresciaoggi.it	11/12/2024	Anfia, all'assemblea pubblica focus sulla strada verso la transizione	12
	Quattroruote.it	11/12/2024	Stellantis Vavassori (Anfia): "Produzione crollata, e' sconsigliata"	14
	It.motor1.com	11/12/2024	Dazi e multe non bastano: l'Italia chiede un piano e incentivi auto Ue	18
	Partsweb.it	11/12/2024	Assemblea Pubblica ANFIA 2024: ritrovare la strada, insieme per affrontare la transizione	20
	Uominietrasporti.it	11/12/2024	Anfia, automotive a rischio estinzione: subito incentivi per i veicoli commerciali	23
	RivistaTir.it	11/12/2024	Anfia: le sfide dell'automotive fra decarbonizzazione e nuovi player	26
	Siderweb.com	11/12/2024	Anfia: la strada per salvare l'auto va percorsa in Europa e in Italia - Nella sua Assemblea pubblica	28
1+2	Il Sole 24 Ore	12/12/2024	Robot, il mercato italiano crolla del 35%. Nell'auto 40mila esuberanti gia' nel 2025 (F.Greco)	30
2	Il Sole 24 Ore	12/12/2024	Stellantis, il governo chiarisce l'obiettivo: capacita' produttiva a 1 milione di veicoli (C.Fotina)	33
2/3	Corriere della Sera	12/12/2024	Dalle lavatrici al tessile, ecco la mappa di chi soffre di piu' (R.Que.)	34
1+4	Il Giornale	12/12/2024	Ue, auto elettriche: duello con i Verdi (P.Bonora)	35
VII	Il Foglio	12/12/2024	La scommessa di Anfia (M.Sicilia)	37
15	Il Fatto Quotidiano	12/12/2024	Auto, a rischio 45mila addetti	38
24	QN- Giorno/Carlino/Nazione	12/12/2024	Auto in crisi nera, vendite a picco. Urso all'Ue: il green deal e' una follia (A.Ropa)	39
6	Libero Quotidiano	12/12/2024	Allarme produzione: perse 350mila vetture	40
1+10	La Verita'	12/12/2024	Auto, pronti 40.000 esuberanti. Anche Fabriano getta la spugna (C.Conti)	41
1	Secolo d'Italia	12/12/2024	Elettroshock (A.Gravino)	42
8	Avvenire	12/12/2024	L'appello del settore: "Riappassionatevi al nostro Paese" (I.Sol.)	43
12	Il Piccolo	12/12/2024	Crisi dell'auto. Allarme occupazione	44
3	La Gazzetta del Mezzogiorno	12/12/2024	Vavassori (Anfia): immatricolazioni 2024 circa 350mila in meno rispetto al 2019 (A.Angotti)	46
6	Bresciaoggi	12/12/2024	Crisi dell'auto, allarme occupazione	47
27	Giornale di Brescia	12/12/2024	La crisi dell'auto: nel 2024 l'Italia ha perso 350mila immatricolazioni	48
7	Cronache di Napoli	12/12/2024	Stellantis, ultima giornata di stop Ora vanno salvati gli stabilimenti	50
11	Il Centro	12/12/2024	Il faro del governo sull'auto. Urso: "Rimetteremo i fondi"	51
	Ilfoglio.it	12/12/2024	Incognita Stellantis, crollo della produzione e regole da rivedere: l'Automotive scommette su Urso	52
	Laverita.info	12/12/2024	La crisi accelera, 40.000 a spasso nel 2025	54
	Tgcom24.mediaset.it	12/12/2024	Crisi dell'auto, nel 2024 350mila vendite in meno rispetto al 2019	56
	Quattroruote.it	12/12/2024	Emissioni Ecatombe termica in Europa: "Tre milioni di vendite in meno nel 2025"	57
	Fleetime.it	12/12/2024	Ritrovare la Strada: assemblea pubblica ANFIA 2024	60
	Plastix.it	12/12/2024	Assemblea Anfia: trovare insieme la strada per affrontare la transizione	61

## Urso: "Anticipare al 2025 la revisione del regolamento sulla CO2"

Il Ministro delle Imprese e del Made in Italy è intervenuto all'assemblea "Ritrovare la strada", organizzata da Anfia per raccontare progetti ed iniziative a sostegno dell'industria automobilistica in crisi. Necessario che non si aspetti il 2026 per intervenire sul regolamento UE che vieterà le auto a combustione dal 2035. Vavassori, presidente Anfia: 350.000 auto in meno rispetto al 2019. Alessandro Pinto Raggiungere l'obiettivo della sostenibilità, ma attraverso una normativa semplificata, realistica e basata sulla neutralità tecnologica. La posizione italiana sui problemi dell'industria automotive è emersa chiaramente nella conferenza "Ritrovare la strada" organizzata da Anfia, l'associazione nazionale che rappresenta la filiera dell'industria automobilistica.



Dopo l'introduzione del presidente Anfia Roberto Vavassori, ha preso la parola il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, per indicare chiaramente alcune delle richieste italiane incluse in un documento da recapitare a Bruxelles. "Chiediamo venga anticipata alla prima parte del 2025 la discussione sulla clausola di revisione relativa alle emissioni di CO2. Occorre affrontare il problema alla radice, mantenendo il target sempre più ambizioso e sfidante del 2035, ma tutelando i posti di lavoro e costruendo tutte quelle condizioni per rendere competitiva l'industria automobilistica europea. Altrimenti non avremo un'industria a zero emissioni, avremo più semplicemente zero industria". Proseguendo, il ministro Urso ha ribadito quanto espresso nel corso della riunione tenuta il 14 novembre al Mimit con i dirigenti Stellantis sugli incentivi statali: "Abbiamo fatto la nostra parte stanziando un miliardo di euro per gli incentivi, con la richiesta di aumentare la produzione di auto in Italia che invece è diminuita. Questo chiaramente è successo anche a causa della normativa europea che dal 2025 impone ai costruttori, per evitare pesanti sanzioni, di aumentare la percentuale di auto elettriche vendute, a danno delle termiche". Una norma non in linea con le richieste del mercato, secondo il ministro, da rivedere nell'ottica di una neutralità tecnologica che incentivi, in parallelo, anche lo sviluppo e l'utilizzo di biocarburanti ed e-fuels. Quanto al sostegno per industria automobilistica e filiera, Urso ha ribadito l'impegno di destinare una somma superiore ai 750 milioni di euro stanziati in passato. i numeri della crisi La crisi del settore automotive finora è costata il posto a 55.000 lavoratori tedeschi, solo tra il 2020 ed il 2024. Se il trend non migliorerà, la proiezione è di 186.000 posti a rischio entro il 2035 con inevitabili riflessi in Italia, a partire dall'indotto. La direzione del settore viene mostrata dai numeri sulle immatricolazioni globali degli ultimi 4 anni, nei quali la produzione automobilistica europea ha perso oltre 2 milioni di veicoli, quella statunitense 1 milione, mentre quella cinese ha incrementato i propri volumi di oltre 4 milioni di unità. "In Italia per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780.000 veicoli immatricolati, 350.000 in meno rispetto al 2019" avverte il presidente Anfia Roberto Vavassori, che auspica investimenti su tecnologia, intelligenza artificiale e guida autonoma per rafforzare la competitività delle nostre aziende. Nell'allinearsi al ministro Urso sull'eccesso di severità della normativa ambientale, Vavassori ha parlato di "bulimia regolatoria da parte dell'UE", citando le 5.000 pagine di nuovi impegni verso l'ambiente contenute nel testo che, inevitabilmente, condiziona le strategie delle case automobilistiche.



LIVE

LEGGI IL GIORNALE

ABBONATI



/ BREAKING NEWS



# Anfia, quest'anno Italia sotto 1,78 milioni immatricolazioni

## Vavassori, 350mila in meno rispetto al 2019, corre la Cina

1 MIN

11.12.2024 13:19

(ANSA) - ROMA, 11 DIC - Quest'anno "in Italia per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019". Lo ha indicato il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, all'assemblea annuale

 dell'associazione. "A livello mondiale stiamo vivendo anni di lenta  
 inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, dei quali oltre 9 milioni di veicoli ricaricabili", ha spiegato il presidente. "Nord America ed Europa sono mercati maturi e di sostituzione ed è ormai assodato che per vendere una nuova auto occorre rottamarne una vecchia", ha detto ancora Vavassori. "Nei mercati ancora in espansione come l'Asean, nel Vicino Oriente, Africa e America del Sud, la presenza degli Oem (case madri) cinesi sta diventando preponderante e sta erodendo importanti quote di mercato ai costruttori europei", ha fatto presente il presidente di **Anfia**, sottolineando che "da un paio d'anni la Cina è divenuto il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli". (ANSA).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### Da non perdere

[TUTTE LE NEWS DI BREAKING NEWS](#)

TUTTOSPORT.com

BREAKING NEWS

# Anfia, quest'anno Italia sotto 1,78 milioni immatricolazioni

Vavassori, 350mila in meno rispetto al 2019, corre la Cina

🕒 1 min  
• 11.12.2024 13:19

(ANSA) - ROMA, 11 DIC - Quest'anno "in Italia per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019". Lo ha indicato il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, all'assemblea annuale dell'associazione. "A livello mondiale stiamo vivendo anni di lenta inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, dei quali oltre

9 milioni di veicoli ricaricabili", ha spiegato il presidente. "Nord America ed Europa sono mercati maturi e di sostituzione ed è ormai assodato che per vendere una nuova auto occorre rottamarne una vecchia", ha detto ancora Vavassori. "Nei mercati ancora in espansione come l'Asean, nel Vicino Oriente, Africa e America del Sud, la presenza degli Oem (case madri) cinesi sta diventando preponderante e sta erodendo importanti quote di mercato ai costruttori europei", ha fatto presente il presidente di **Anfia**, sottolineando che "da un paio d'anni la Cina è divenuto il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli". (ANSA).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da non perdere



SEMPLICEMENTE PASSIONE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SECOLO *d'Italia*

HOME POLITICA CRONACA ESTERI ECONOMIA SOCIETÀ FOTO VIDEO

SECOLO D'ITALIA &gt; POLITICA &gt;

## Auto elettriche, l'altolà del Ppe alla Commissione: la fine delle follie green ora è più vicina

11 Dic 2024 19:14 - di Annamaria Gravino



**f** **t** **in** Il Ppe ha presentato ufficialmente alla **Commissione europea** un documento in cui si chiede, sostanzialmente, di mettere fine alle **derive green**, con particolare riferimento al **settore dell'auto** e alle impuntature sulle elettriche. I cardini della proposta sono la **neutralità tecnologica**, l'anticipo al 2025 della **revisione dello stop a benzina e diesel** previsto attualmente per il 2035, la valutazione dell'impatto sulla **competitività** di qualsiasi iniziativa legislativa e politica. Si tratta di un passaggio di notevole importanza, in un contesto in cui su questa strada si stanno muovendo anche gli Stati membri, che hanno manifestato una "ampia convergenza" sul non paper promosso dall'Italia, insieme alla Repubblica Ceca, e presentato una settimana fa. Il documento del Ppe rappresenta ora un'accelerazione anche a livello europarlamentare, oltre che l'ennesimo segnale di uno spostamento delle visioni e, dunque, degli equilibri in seno all'Ue: i popolari sono il gruppo più numeroso a Strasburgo, dal loro posizionamento passa anche la definizione delle maggioranze intorno ai dossier.

### Urso contro le "follie green" dell'Ue che spingono a non produrre

Il documento accende i riflettori sul tema delle multe che dovrebbero essere inflitte alle case automobilistiche che non raggiungono gli obiettivi di vendita delle auto elettriche. Una "follia del green deal", come l'ha



SOSTIENI UNA VOCE STORICA ITALIANA

IL SECOLO D'ITALIA È ANCHE SU APP



## IN EVIDENZA



La Commissione Ue al voto. Ursula von der Leyen blinda Fitto e parla di sovranità e libertà



Emilia, "bomba" a sinistra: il Pd si mangia gli alleati. E De Pascale già spaventa la Schlein



"Ho strappato il cuore di mamma". Taranto, la confessione del figlio della professoressa La Rocca



Rai, il sit-in voluto da Schlein è già un flop. Conte si sfilava. Calenda ironico: io li facevo a 14 anni...

definita in queste ore, nel corso dell'assemblea dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) anche il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, che ha stilato il **non paper** italo-ceco, ricordando lo spirito contrario alla produttività che muove la misura: "L'industria europea deve produrre e vendere meno macchine endotermiche. Per questo stanno chiudendo gli stabilimenti, mandando in cassintegrazione e addirittura licenziando gli operai per non produrre. Perché se dovessero produrre e vendere più macchine endotermiche, quelle che chiede il mercato, pagherebbero multe miliardarie dal prossimo anno". Si tratta di un meccanismo perverso che, fatte le debite differenze, l'Unione ha già sperimentato, per esempio, nel settore dell'agricoltura, per poi ritrovarsi in tempi recenti a dover fare i conti con i danni che ha provocato.

### L'avvertimento su competitività e produttività arrivato da Draghi

Quegli schemi mentali e politici ora si ritrovano applicati all'industria dell'auto, con buona pace delle esortazioni in direzione contraria giunte da più parti, a partire dal rapporto Draghi che ha avvertito che quella della competitività è una "sfida esistenziale" per l'Europa e che "l'unico modo per affrontare questa sfida è crescere e diventare più produttivi, preservando i nostri valori di equità e inclusione sociale". Il Ppe ha sollecitato la Commissione a evitare le multe per chi non raggiunge gli obiettivi di vendita delle auto elettriche. Le multe, ha sottolineato l'eurodeputato tedesco della Cdu e coordinatore del gruppo Ppe nella commissione Trasporti, Jens Gieseke, presentando il documento, potrebbero arrivare a 15 miliardi di euro e sarebbe meglio, è stata la provocazione, che "le case automobilistiche investissero nella produzione i denari che dovrebbero versare all'Ue per le multe se non raggiungono i target" per l'elettrico.

### Anche il Ppe chiede lo stop all'ideologia intorno alle auto elettriche

Serve, è stato l'ammonimento dei centristi del Parlamento europeo, la "neutralità tecnologica", un "mix di tecnologie" che aiuti a raggiungere gli obiettivi climatici e che impone la revisione del divieto di produrre motori a scoppio a partire dal 2035. La revisione del regolamento dovrebbe infatti "riconoscere il ruolo dei combustibili alternativi, inclusi carburanti sintetici e biocarburanti" e altri tipi di fonti alternative per arrivare all'obiettivo di una "adeguata riduzione" delle emissioni rispetto ai carburanti convenzionali e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Questa revisione, inoltre, per i Popolari, dovrebbe essere anticipata al 2025 – così come chiesto anche dall'Italia e dagli altri Stati che ne hanno condiviso le posizioni – per essere poi licenziata entro il 2026. Al settore, ha sottolineato il Ppe, servono "certezze" il prima possibile.

### La necessità della neutralità tecnologica e di un approccio che non affossi la competitività

Tra le altre richieste del Ppe anche quella di sviluppare una metodologia Lca (Life-Cycle Assessment, valutazione lungo tutto il ciclo di vita, ndr) completa entro dicembre 2025, "per valutare l'impatto ambientale dei veicoli dalla produzione allo smaltimento e introdurla nella legislazione



#### Le ultime notizie di Italpress

**Milano, De Corato: agli Ambrogini premiate le associazioni dei detenuti e non le guardie penitenziarie**

**Il grazie di Piantedosi ai Vigili del fuoco, "istituzione d'eccellenza, presidio di sicurezza, punto di riferimento dei cittadini"**

**Natale, Confcommercio: inflazione sotto controllo, aumento dell'occupazione e tredicesime in crescita rilanciano gli acquisti**

dell'Ue" e un'accelerazione nello sviluppo dell'infrastruttura necessaria alla diffusione dell'elettrico, sulla quale l'Europa è in ritardo, "semplificando" il processo autorizzativo per le stazioni di ricarica e prevedendo "incentivi finanziari" per promuoverne l'installazione, comprese le colonnine di ricarica negli edifici. Infine, la raccomandazione che fa da cornice a tutto: "Qualsiasi proposta legislativa dovrebbe subire un esteso controllo in chiave competitività prima di essere pubblicata, esaminando il suo potenziale impatto sulla competitività dell'Europa e delle imprese europee". La Commissione "dovrebbe impegnarsi a presentare proposte legislative e politiche solo se non hanno effetti negativi sulla competitività" europea. Dovrebbe essere scontato, ma non lo è.

[COMMENTI](#)
[Chi siamo](#)
[Sostienici](#)
[Mappa del sito](#)
[Pubblicità](#)
[Privacy Policy](#)
[Cookie Policy](#)
[VERSIONE](#)
[ACCESSIBILE](#)
[Modifica preferenze](#)
[Privacy](#)

E' il quotidiano on line della destra italiana: fondato a Roma nel 1952, nel 1963 divenne l'organo di partito del Movimento Sociale Italiano - Destra Nazionale e nel 1995 di Alleanza Nazionale.

Nel 2009 è stato uno dei quotidiani del Popolo della Libertà. Attualmente è organo della Fondazione Alleanza Nazionale.

Registrazione Tribunale di Roma n. 16225 del 23/2/1976

ISSN 2499-7919

La testata Secolo d'Italia usufruisce dei contributi statali diretti di cui alla Legge 7 agosto 1990 n.250 e s.m.

Seguici su:



ULTIMA ORA

# Anfia, quest'anno Italia sotto 1,78 milioni immatricolazioni



Vavassori, 350mila in meno rispetto al 2019, corre la Cina

MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 2024, 13:55

di lettura



LOADING...

**(ANSA)** - ROMA, 11 DIC - Quest'anno "in Italia per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019". Lo ha indicato il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, all'assemblea annuale dell'associazione.

IL PIÙ LETTO



**LE INDAGINI**  
Tassista accoltellato a Bari, restano in carcere i due aggressori: non rispondono al Gip

FOTO



Bari Costa Sud, ecco come sarà il parco litoraneo Torre Carnosa: piste ciclabili, aree relax e accessi al mare

VIDEO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"A livello mondiale stiamo vivendo anni di lenta inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, dei quali oltre 9 milioni di veicoli ricaricabili", ha spiegato il presidente. "Nord America ed Europa sono mercati maturi e di sostituzione ed è ormai assodato che per vendere una nuova auto occorre rottamarne una vecchia", ha detto ancora Vavassori. "Nei mercati ancora in espansione come l'Asean, nel Vicino Oriente, Africa e America del Sud, la presenza degli Oem (case madri) cinesi sta diventando preponderante e sta erodendo importanti quote di mercato ai costruttori europei", ha fatto presente il presidente di **Anfia**, sottolineando che "da un paio d'anni la Cina è divenuto il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli". (ANSA).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SEGUI ANCHE DA QUESTO ARTICOLO:

ANSA NEWS AMBIENTE

### TROVA NEWS INTORNO A TE



POSIZIONE

inserisci la città

RECUPERA LA TUA POSIZIONE

RAGGIO DISTANZA

10 km

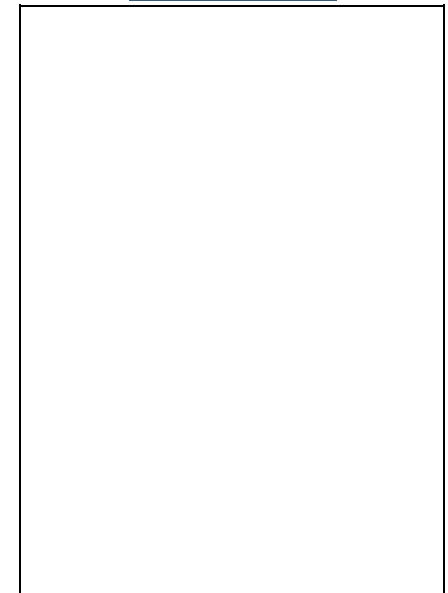
cerca tutti i contenuti



«Archi, ottoni e preoccupazioni, dal vivo e con l'orchestra», Bari in estasi per Colapesce e Dimartino

### DIGITAL EDITION

MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE



sfoglia l'edizione

PROMO DIGITALE

tutte le offerte →

Settimanale

Mensile

Annuale

4.99 €

9.99 €

99.99 €

### LA VIGNETTA DI PILLININI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Anfia, all'assemblea pubblica focus sulla strada verso la transizione

In uno scenario incerto, la filiera traccia le linee guida per la rinascita

11 dicembre 2024



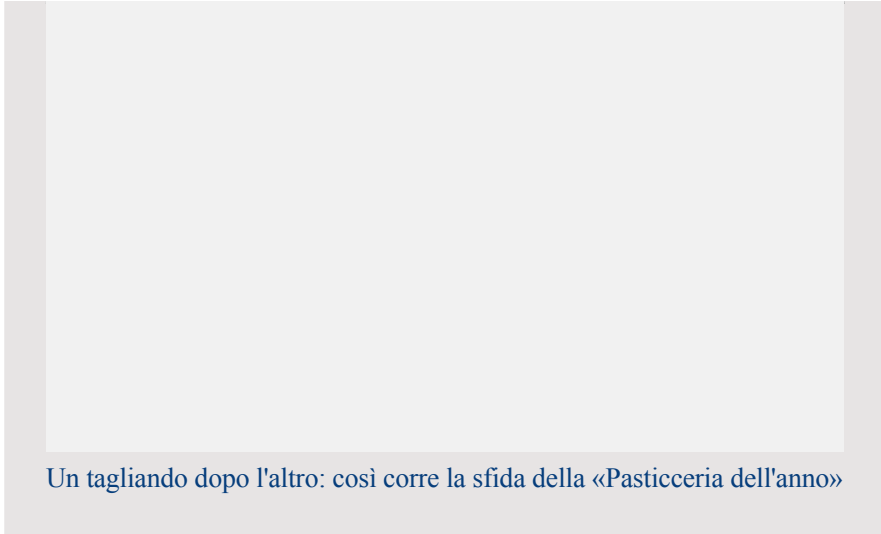
economia

UN ANNO CON BSO

Pasticceria dell'anno - BSO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Un tagliando dopo l'altro: così corre la sfida della «Pasticceria dell'anno»

Sostenibilità 2024 - BSO



## Prima Pagina

La prima pagina di oggi



## Suggerimenti



[Pubblicità](#) [Privacy](#) [Cookie](#) [Consensi](#) [Contatti](#) [Chi siamo](#)

[Necrologie](#) [Abbonati](#)

IL GRUPPO



Società Athesis S.p.A. – Corso Porta Nuova, 67 – I-37122 Verona (VR) – REA: VR-44853 – Cap. soc. i.v.: 1.768.000 Euro – P.IVA e C.F. 0021396023120

Copyright © 2024 – Tutti i diritti riservati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ADV



## INDUSTRIA E FINANZA

Stellantis

# Vavassori (Anfia): "Produzione crollata, è sconcertante"

**Rosario Murgida** | Pubblicato il 11/12/2024 | 0 commenti

### VIDEOPERTINA

**BMW 520d, la prova di Fleet&Business**

ADV

## I PIÙ POPOLARI

**KIA EV3** Pensa in grande

Il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, lancia l'allarme sull'andamento della produzione automobilistica italiana e in

particolare dei volumi delle fabbriche **Stellantis**. Durante l'assemblea dell'associazione di rappresentanza della filiera, Vavassori ha ricordato "l'impetuoso calo del 41,5% di auto prodotte" nei primi dieci mesi dell'anno e ha anticipato "una previsione di chiusura 2024 a poco meno di 300 mila unità, per una produzione complessiva (inclusi i veicoli commerciali) di 600 mila". Si tratta, a suo avviso, di un "dato sconcertante, fonte di enorme preoccupazione per tutta la filiera nazionale che non avrei mai voluto pronunciare".

**Le proposte.** "Purtroppo i dati della produzione e del mercato non stanno andando bene né tantomeno nella direzione sperata dal tavolo Stellantis, ma continuiamo a pensare che la presenza italiana del costruttore sia fondamentale e che anche in questa fase di discontinuità sia necessario continuare a lavorare per degli impegni concreti e per rafforzare e riallacciare i rapporti con la componentistica italiana", ha aggiunto Vavassori, secondo il quale "siamo ancora più lontani dal **milione di veicoli prodotti** che si voleva raggiungere al 2030 solo qualche mese fa, ma non possiamo e non vogliamo cambiare l'obiettivo". Per questo servono interventi "che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese". "Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi 3 anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti", ha

**02 Auto cinesi**  
Meno elettriche, più ibride per scansare i dazi

**03 Volkswagen Scholz**  
attacca: "Ha sbagliato la dirigenza, non chiudete le fabbriche"

**04 Stellantis** La Fiat 500 resterà a Mirafiori, anche oltre il 2032

**05 Skoda Elroq** Una C-Suv comoda a un prezzo interessante

**VEDI ALTRO**



**NUOVA JEEP® AVE... ELETTRICA**  
Nuova Jeep® Avenger 100% elettrica si distingue su ogni...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

proseguito, ricordando la proposta di tre ulteriori misure: "credito d'imposta diretto per attività di ricerca e sviluppo sulle traiettorie tecnologiche della nuova mobilità, riduzione dei costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi della filiera e proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali".



**La crisi tedesca.** Vavassori ha quindi lanciato un avvertimento su quanto **sta accadendo in Germania** e sul relativo impatto sulla filiera italiana: "Se Volkswagen decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15 mila dipendenti, saranno almeno 45 mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane". Del resto, per il presidente dell'Anfia, "la produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva, ormai strutturale, è un tema dirimente per i Costruttori europei, che per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrembante avanzata cinese stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti europei".

**La minaccia cinese.** E proprio la Cina, con la sua produzione di oltre 30 milioni di veicoli e la "continua ascesa" dei suoi costruttori in Europa, rappresenta "l'elefante nella stanza: ignorarlo non cambia le cose: è grande, molto grande, si muove con destrezza e rapidità nonostante la mole impressionante e ha il chiaro obiettivo di medio termine di ottenere la leadership di mercato a livello globale. E si ripromette di farlo non solo in virtù dei fattori di costo, ma anche giocando sul piano della tecnologia a tutto campo. La Cina è divenuta in un paio di decenni il protagonista globale di fatto del nostro settore, e

**Focus ON**

- 

**Nuova Opel Grandland è pronta a**  
NFO PUBBLICITARIA
- 

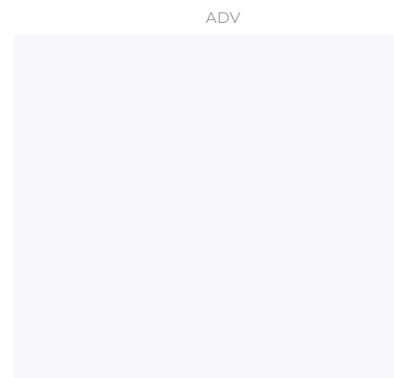
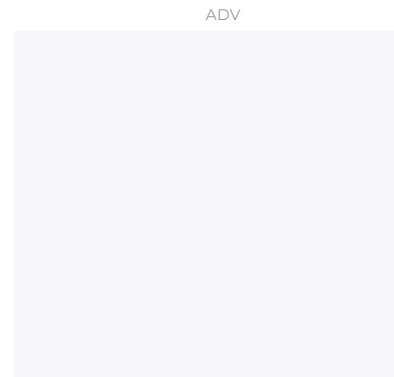
**Flexauto ha la soluzione per ogni**  
NFO PUBBLICITARIA
- 

**Alfa Romeo Junior: elettrica e**  
NFO PUBBLICITARIA
- 

**Nuova Jeep® Avenger 100%**  
NFO PUBBLICITARIA
- 

**Viaggiare d'inverno con BMW e**  
NFO PUBBLICITARIA
- 

**BYD DM-i: autonomia e innovazione**  
NFO PUBBLICITARIA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ignorarlo non serve a cambiare le cose, anzi". E non serve neanche il protezionismo: "È opinione generale che **i dazi attualmente in vigore** debbano lasciare il posto a un sistema di convivenza che non consenta al gigante asiatico di asfaltare in pochi anni l'insieme industriale e di ricerca europeo nel settore dell'automotive".

**Le regole europee.** Vavassori ha affrontato anche il tema caldo dei regolamenti comunitari, esprimendo l'auspicio che "in questa nuova legislatura europea le istituzioni non abbiano timore di fare delle scelte importanti, come la modifica dei regolamenti Co2". "Oggi il nostro messaggio vuole essere forte e chiaro: l'Europa e l'Italia hanno bisogno di un settore automotive forte e competitivo a livello globale. Le soluzioni tecnologiche per arrivare alla stessa meta di decarbonizzazione modificando il percorso immaginato ci sono", ha sottolineato ancora il presidente dell'Anfia. "Ritroviamo subito la strada, e come primo passo diamo pieno e convinto sostegno al **non-paper del governo** italiano, che a nostro giudizio sintetizza e identifica azioni strategiche da mettere in campo al più presto, come l'anticipo della clausola di revisione dei regolamenti Co2, la modifica del meccanismo di conteggio delle emissioni e l'introduzione di flessibilità per l'utilizzo dei carbon neutral fuels, la necessità di adottare un piano strutturale europeo per il settore automotive che agisca su tre direttrici". Queste sono in particolare: "R&D per nuovi concetti e materiali di batterie; un coordinato rinnovo del parco veicolare che sostenga la produzione europea di veicoli e componenti; un piano di supporto alla transizione di lavoratori ed aziende nel segno della competitività". Alla luce di questa situazione, Vavassori si è appellato a "tutti coloro che sono stati investiti da noi cittadini dell'onere e l'onore di legiferare: quando si è d'accordo su tematiche di rilevanza strategica per il Paese, non devono esistere i colori di partito".

**TAGS:**

ANFIA

VOLKSWAGEN

STELLANTIS

UNIONE EUROPEA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

**COMMENTA**

Disclaimer

News Prove Da Sapere Video Foto Saloni dell'auto Omni Furgone.it

Home News Attualità e mercato

Dazi e multe non bastano: l'Italia chiede un piano e incentivi auto Ue

Il ministro Urso ribadisce le proposte del Governo all'Europa: rivedere lo stop al 2035 e fare squadra contro i competitor cinesi

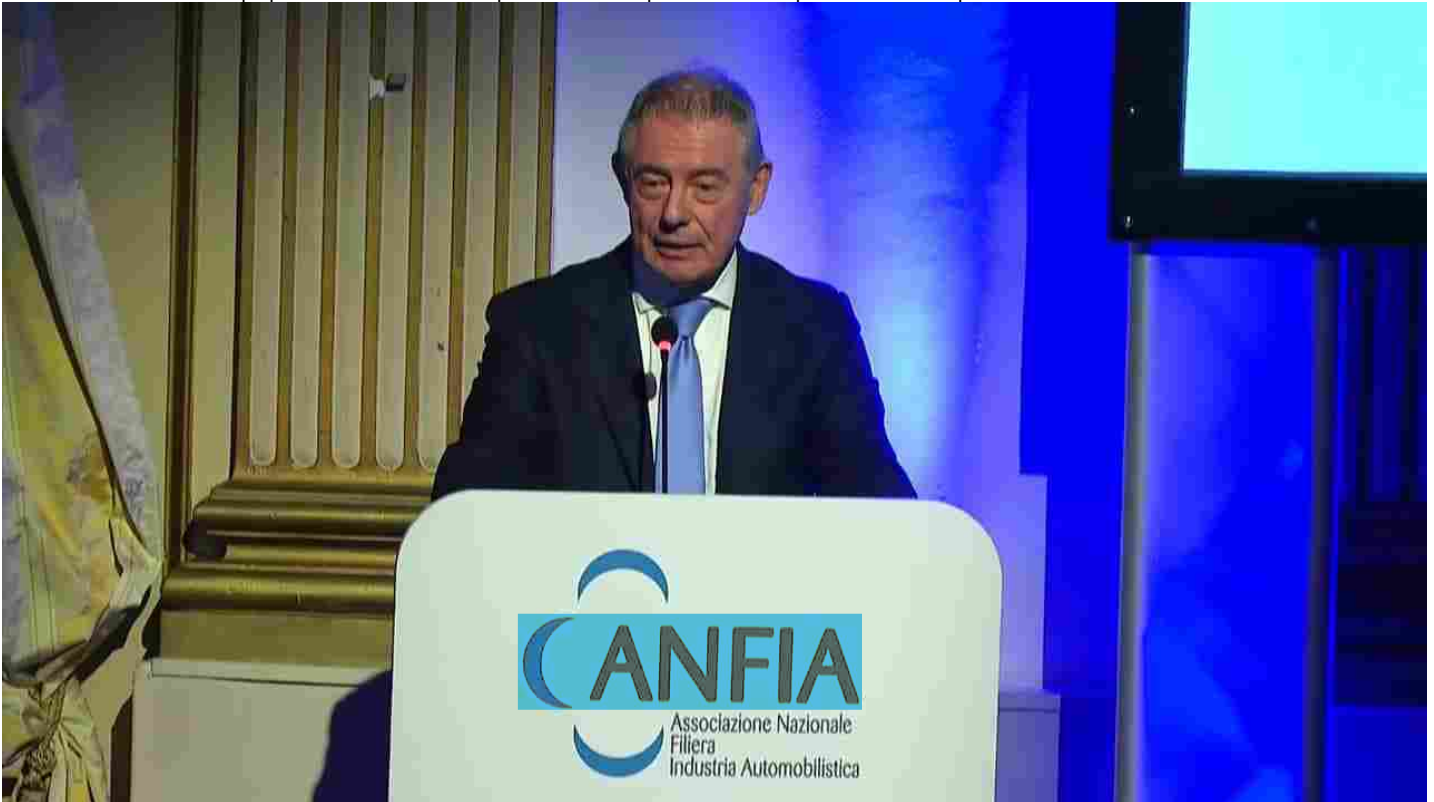


Foto di: Motor1.com

Di: Riccardo Ciriaco

11 Dicembre alle 13:21

Condividi

L'Europa ha un'unica soluzione contro la crisi dell'auto: realizzare una grande politica industriale che aiuti aziende e automobilisti a passare ai motori a zero emissioni. Ne è sicuro Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, che appare all'assemblea pubblica di [Anfia](#) (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) per ricordare le richieste dell'Italia alle nuove Istituzioni dell'Ue.

“Sbaglia chi pensa che i dazi siano la soluzione. Sbaglia chi pensa che rimuovere le multe sia la soluzione”, dichiara il responsabile del Mimit riferendosi a nuove tasse sulle importazioni di veicoli elettrici cinesi e sanzioni ai costruttori che non riducono le emissioni da nuove vendite.

Anche e-fuel e biocarburanti

“Queste misure sono solo una parte della soluzione, perché la questione va affrontata nella sua complessità”. E, secondo Urso, il cosiddetto “non paper” che l'Italia ha scritto insieme alla Repubblica Ceca centra l'obiettivo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

PUBBLICITÀ

Nel documento “chiediamo di anticipare la clausola di revisione al 2026 mantenendo il target di decarbonizzazione al 2035 e costruendo, però, le condizioni che permettono di giungere all’appuntamento conservando la nostra competitività”.

DI TENDENZA



**Consumi Reali**  
Tutte le nostre prove consumi

**Le Interviste di M1**  
La parola ai protagonisti dell'auto

**Motor1 Numbers**  
Dati, analisi, ricerche e studi

Il Governo propone quindi di rivalutare le regole europee sul passaggio all’auto elettrica già all’inizio del prossimo anno, invece di aspettare quello successivo come previsto dalla Commissione dell’Ue.

Il rischio, stando al ministro, è di ritrovarci “non con un’industria a zero emissioni, ma con zero industria.

Serve un piano automotive a sostegno di offerta e domanda, con incentivi stabili e duraturi”, continua Urso, che si appella all’Europa per una “visione di neutralità tecnologica”.

Tradotto: non solo auto elettriche, ma anche vetture alimentate da e-fuel e biocarburanti nelle concessionarie del Vecchio Continente dalla metà del prossimo decennio.

Il placet delle imprese

“Chiediamo inoltre – aggiunge Urso – un’autonomia strategica dell’Europa. Non possiamo passare dalla subordinazione al carbone russo a quella delle batterie cinesi. È importante farlo subito. SI rivedano le folli regole del Green Deal”.

Pieno sostegno all’iniziativa del Governo arriva poi da Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** e padrone di casa dell’evento: “Le filiera ringrazia e sarà sostenitrice in tutte le sedi”.

Leggi anche

Il ritiro della patente sarà valido in tutta Europa

Aumentano le tasse sulle auto aziendali: l’allarme di Aniasa

Il Governo toglie soldi al Fondo Automotive

Il Governo conferma: in arrivo un aumento delle accise sul diesel

Condividi Quest'articolo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Attualità

Attualità

## Assemblea Pubblica ANFIA 2024: "ritrovare la strada, insieme per affrontare la transizione"

11 Dicembre 2024



Nel corso dell'Assemblea Pubblica ANFIA, presentata un'analisi puntuale e completa della situazione dell'automotive in Europa e in Italia con le rispettive criticità e, soprattutto, con le soluzioni proposte dall'Associazione nazionale dell'automotive

Si è svolta questa mattina a Roma l' **Assemblea Pubblica ANFIA 2024**, intitolata "Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione". L'evento ha riunito Associati, imprenditori del settore, rappresentanti delle istituzioni italiane ed europee e stakeholder. E' stata illustrata con puntualità e concretezza la complessità della situazione del nostro settore sia a livello europeo che per quanto riguarda il settore in Italia. Grazie anche allo studio condotto da ANFIA con la consulenza di AlixPartners e con MIMIT, sindacati, regioni e Stellantis, è stato possibile fornire un **quadro completo della situazione competitiva del nostro Paese**, sia per la **produzione di veicoli** che per i **componenti**, nei confronti delle



**PARTS**

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITÀ: 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

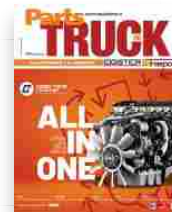
[Leggi la Digital Edition](#)



**Parts In Officina**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



**PARTS TRUCK**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



**Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

principali nazioni automotive europee.

La sintesi dei lavori è che occorre lavorare da subito su due piani ben distinti e tra loro interdipendenti: quello europeo e quello più specificamente nazionale.

Sul versante europeo è stato ribadito il pieno supporto al non-paper predisposto dal governo italiano e ceco per ridisegnare in maniera efficace e credibile il percorso di transizione che porterà alla decarbonizzazione dei vettori energetici per i veicoli al 2035.

Per quanto riguarda il nostro Paese, a partire dall'analisi dello studio automotive sono state individuate alcune misure da implementare in maniera immediata a favore delle aziende della filiera, in particolare circa la riduzione del costo dell'energia per le imprese, un credito d'imposta per la ricerca e l'innovazione e misure specifiche di sostegno al settore dei veicoli commerciali leggeri, che, nel nostro Paese, hanno un peso produttivo rilevante. Infine, bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori sociali straordinari per i prossimi 3 anni, perché, con la scadenza degli attuali, sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti.

Tutto questo nella cornice delle raccomandazioni del Rapporto Draghi, con particolare riferimento ai capitoli dell'automotive e dei trasporti, una cui copia è stata distribuita ai partecipanti all'evento.

I lavori hanno preso il via con i saluti di apertura e l'intervento del **Presidente ANFIA Roberto Vavassori**, dedicato ad analizzare il contesto attuale in cui opera

l'industria automotive italiana, a partire da quattro fattori inscindibili e strettamente interconnessi: **mercato, produzione, espansione cinese e regolamentazione europea**.

*"Proporre soluzioni per il nostro settore, sia a livello europeo che italiano, significa avere ben presenti le complessità degli scenari relativi al mercato, alla produzione, alla crescita impetuosa dell'Asia nel nostro settore e della regolamentazione europea – ha dichiarato **Roberto Vavassori, Presidente ANFIA**.*

*L'inestricabile dipendenza tra costruttori di veicoli e filiera dei componentisti impone di studiare soluzioni industriali nella chiave della competitività da ritrovare, in una cornice di aiuto fattivo e tempestivo a livello europeo secondo le linee indicate dal non-paper proposto in Europa dal nostro governo e da quello ceco. Scelte sbagliate o intempestive o, ancor peggio, il rifiuto ideologico di ammettere che decisioni prese nel 2018 non stanno oggi conseguendo i risultati attesi, condannerebbero l'intero settore automotive europeo all'estinzione, vittima a livello mondiale con l'impossibilità di esportazione e a livello continentale con l'arrembante crescita dell'industria veicolistica cinese.*

*Per quanto riguarda il nostro Paese, ancora più complessa la situazione, che vede la presenza di un unico Costruttore di volume che deve 'riappassionarsi' in maniera razionale al nostro Paese, alla filiera dei suoi componentisti, ai suoi stabilimenti e mirare alla conquista di oltre 1 milione di consumatori che oggi scelgono vetture non prodotte nel nostro Paese.*

*La stella polare per la direzione verso la transizione è per ANFIA costituita dalle linee guida contenute nel Rapporto Draghi, in particolare nella sezione relativa all'automotive e ai trasporti.*

*Stiamo ovviamente lavorando in maniera concreta e senza strilli con tutte le parti coinvolte perché il Tavolo convocato dal MIMIT per il 17 dicembre prossimo si concluda positivamente".*

Ha fatto seguito l'intervento del **Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso**, che ha ripreso i principali punti della relazione del Presidente, confermando il suo impegno a gestire al meglio questa delicata fase per l'industria nazionale.

Nel successivo intervento, **Dario Duse, Partner & Managing Director, EMEA leader**

## TAG

#ricambi 651

#aftermarket 433

#officine 240

#filtri 170

#lubrificanti 155

#truck 143

**Automotive and Industrial – AlixPartners**, ha illustrato i risultati dell'analisi settoriale "Piano per la competitività del settore automotive italiano" condotta per ANFIA e frutto dei lavori del Tavolo Sviluppo Automotive insediato al MIMIT. Lo studio oltre a riportare un'analisi qualitativa della filiera della componentistica evidenziando il trend dei volumi di fatturato e i rischi di perdita di posti di lavoro, traccia i possibili impatti della transizione sulla filiera a livello regionale, analizza i gap di competitività delle imprese italiane con i principali competitor – Spagna, Francia, Germania in primis – ed identifica 4 aree di intervento – produzione locale; competitività produttiva di OEM e fornitori;

attrattività del Paese per gli investimenti e rinnovamento tecnologico del settore; riconversione e sviluppo occupazionale – e misure di sostegno per guidare e supportare l'evoluzione della filiera produttiva.

Nella seconda parte dell'evento, si è aperta una tavola rotonda moderata da **Gian Luca Pellegrini**, Direttore di *Quattroruote*, in cui si sono confrontate le strategie e le politiche per il settore automotive a livello europeo. Insieme a **Roberto Vavassori**, hanno partecipato **Marco Stella**, Presidente Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente CLEPA, **Matthias Zink**, Presidente CLEPA e CEO Powertrain e Chassis – Schaeffler AG, e **François Provost**, Chief Procurement, Partnerships and Public Affairs Officer – Renault Group. Un confronto centrato su come salvare la filiera automotive europea agendo di concerto tra player del settore, governi, istituzioni europee e altri attori del sistema della mobilità. Mantenere e accrescere la competitività di un comparto che, includendo anche il mondo dei servizi, genera oltre 13 milioni di posti di lavoro in UE è un obiettivo comune, individuato e sviscerato anche dal Report "The future of European competitiveness" pubblicato da Mario Draghi lo scorso settembre, che può essere fonte di ispirazione per i futuri programmi dell'UE, in particolare in ambito automotive ed energia.

Tra i principali argomenti di respiro europeo e globale dibattuti, la preoccupazione per le norme Cafe (Corporate Average Fuel Economy), che, laddove si sforsasse rispetto ai limiti emissivi stabiliti, dal 1° gennaio 2025 porterebbero a multe intorno ai 15 miliardi di euro per i Costruttori; il non-paper presentato dal governo italiano e ceco – sui cui si sta cercando di costruire una maggioranza ampia di Paesi europei – per modificare la traiettoria della decarbonizzazione confermando gli obiettivi sempre più ambiziosi e sfidanti del 2035, ma evitando un approccio mono-tecnologico; qualche riflessione sul tavolo di coordinamento europeo sul settore automotive che la Presidente della Commissione UE Ursula Von der Leyen ha avvocato a sé come responsabilità; il confronto con il gigante cinese e il suo ruolo nel mercato europeo; gli investimenti della filiera europea in Nord-Africa; l'innovazione dei prodotti e dei processi – nel segno dell'automazione e digitalizzazione – come arma vincente nel confronto competitivo globale e terreno d'incontro tra Costruttori e fornitori.



#anfia

#assemblea ANFIA 2024

#componenti

#transizione

[← Precedente](#)

e se il domani fosse migliore  
se pensato per tutti?



Scopri di più

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA

ACCEDI

ABBONAMENTO

**Uomini  
e Trasporti**

NEWS PROFESSIONE ▾ VEICOLI ▾ VIDEO ▾ PODCAST RUBRICHE ▾ LEGGI LA RIVISTA CENTONUMERI



Home > Professione > Leggi e politica > **Anfia**, automotive a rischio estinzione: subito incentivi per i veicoli commerciali

PROFESSIONE LEGGI E POLITICA

# **Anfia**, automotive a rischio estinzione: subito incentivi per i veicoli commerciali

A livello europeo è sempre più decisa – confermata anche dal ministro Urso – la richiesta di revisione del green deal che, puntando tutto sull'elettrico, sarebbe alla base della grande crisi che sta interessando il settore sia in Italia con il caso Stellantis che in Europa. Tra le altre misure allo studio, riduzione dei costi energetici e credito d'imposta per la ricerca. "Se non rivediamo il green deal – ha detto il presidente **Anfia** Vavassori – il settore è destinato

Nome utente	
<input type="text"/>	
Password	
<input type="password"/>	
<input type="button" value="Accedi"/>	
<input type="checkbox"/> Ricordami	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

all'estinzione"

Di **Deborah Appolloni** - 11 Dicembre 2024

Facebook
 Twitter
 WhatsApp
 LinkedIn



Una proroga dell'ecobonus per i veicoli commerciali. È quanto chiesto **dall'Anfia** durante l'assemblea che si è svolta questa mattina a Roma. L'incontro, intitolato "Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione" ha fatto il punto su un settore particolarmente colpito dalla crisi che ha bisogno, secondo l'associazione che riunisce l'industria nazionale dell'auto e la componentistica, di misure di contrasto a livello nazionale ed europeo. In primis, un'inversione di tendenza rispetto al green deal europeo che è stata riconfermata anche dal **ministro dello Sviluppo economico, Adolfo Urso** intervenuto all'evento. "Occorre da subito – ha sottolineato Urso – cambiare le folli regole del green deal, che tra l'altro impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai. Stanno chiudendo stabilimenti ovunque in Europa, stanno licenziando migliaia di operai, l'industria della componentistica europea annuncia tagli così significativi perché tra le regole folli del green deal vi è anche quella che devono raggiungere un livello di vendita sempre crescente tra veicoli elettrici e auto endotermiche e dato che il mercato dell'elettrico non tira, per evitare di pagare multe miliardarie dal gennaio del prossimo anno, devono produrre e vendere meno macchine endotermiche. Ed è per questo che stanno chiudendo gli stabilimenti e licenziando, per non produrre, perché se dovessero produrre e vendere più macchine endotermiche, come chiede il mercato, pagherebbero più multe miliardarie nei prossimi giorni".

## Revisione o estinzione

Nel suo intervento iniziale il **presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori** ha chiarito lo stato emergenziale del settore. "Scelte sbagliate o intempestive – ha detto – o, ancor peggio, il rifiuto ideologico di ammettere che decisioni prese nel 2018 non stanno oggi conseguendo i risultati attesi, condannerebbero l'intero settore automotive europeo all'estinzione, vittima a livello mondiale con l'impossibilità di esportazione e a livello

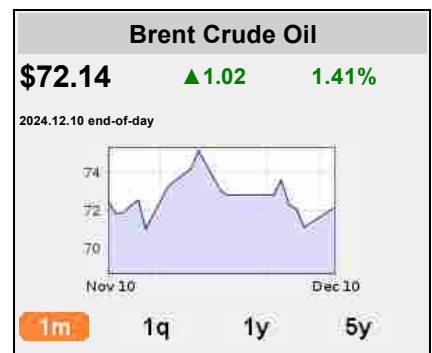
**ABBONATI ORA!**

**10 NUMERI di UOMINI E TRASPORTI**

**1 ANNO di ABBONAMENTO ONLINE**

**ACQUISTA**

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - dicembre 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

continentale con l'arrebante crescita dell'industria veicolistica cinese".

Secondo **Anfia**, che ha presentato anche uno studio condotto con la consulenza di **AlixPartners**, occorre lavorare da subito su due piani ben distinti e tra loro interdipendenti: quello europeo e quello più specificamente nazionale. Sul versante europeo è stato ribadito **il pieno supporto al non-paper predisposto** dal governo italiano e ceco per ridisegnare in maniera efficace e credibile il percorso di transizione che porterà alla decarbonizzazione dei vettori energetici per i veicoli al 2035.

## Focus sull'Italia

Per quanto riguarda l'Italia, sono state individuate alcune misure da implementare in maniera immediata a favore delle aziende della filiera, in particolare circa la **riduzione del costo dell'energia, un credito d'imposta per la ricerca e l'innovazione e misure specifiche di sostegno al settore dei veicoli commerciali leggeri**, hanno un peso produttivo rilevante. Infine, sono stati chiesti ammortizzatori sociali straordinari per i prossimi 3 anni, perché, con la scadenza degli attuali, sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti.

"Per quanto riguarda il nostro Paese – ha aggiunto Vavassori – ancora più complessa la situazione, che vede la presenza di un unico costruttore di volume che deve 'riappassionarsi' in maniera razionale al nostro Paese, alla filiera dei suoi componentisti, ai suoi stabilimenti e mirare alla conquista di oltre 1 milione di consumatori che oggi scelgono vetture non prodotte nel nostro Paese. La stella polare per la direzione verso la transizione è per **Anfia** costituita dalle linee guida contenute nel Rapporto Draghi, in particolare nella sezione relativa all'automotive e ai trasporti. Stiamo ovviamente lavorando in maniera concreta e senza strilli con tutte le parti coinvolte perché il Tavolo convocato dal MIMIT per il 17 dicembre prossimo si concluda positivamente".

Riproduzione riservata ©

### ARTICOLI CORRELATI



Ecco il nuovo Piaggio Porter NPE: compatto, tecnologico e 100% elettrico



TAG **Automotive** **urso** **veicoli commerciali**

Ti è piaciuto questo articolo? Condividilo con i tuoi amici





## Anfia: le sfide dell'automotive fra decarbonizzazione e nuovi player

Italia

Sembra essere la tempesta perfetta quella che sta vivendo il settore dell'automotive, italiano ed europeo.

Mercato in contrazione; nuove norme per la decarbonizzazione dei trasporti da cui derivano impegni onerosi per i costruttori; costo dell'energia che riduce la competitività; nuovi player che fanno ingresso nel mercato domestico: tutti questi fattori rendono la situazione del comparto piuttosto complessa.

E di questo si è discusso a Roma, nel corso dell'Assemblea Pubblica di **Anfia** 2024, che oltre agli associati ha riunito anche rappresentanti delle istituzioni - come il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso - stakeholder e analisti.

Sin dal titolo, "Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione", l'assemblea ha inteso evidenziare l'urgenza di lavorare subito per affrontare le difficoltà legate a questo momento di trasformazione della mobilità.

Nella sua relazione introduttiva, il presidente **Anfia** Roberto Vavassori, ha posto infatti l'attenzione sulla necessità di avere bene a mente quattro diversi fattori centrali nel contesto attuale: mercato, produzione, espansione cinese e regolamentazione europea.

Sul fronte del mercato assistiamo alla crescita asiatica e, contestualmente, all'inerzia di America del Nord ed Europa che non hanno ancora recuperato i livelli pre-Covid.

La Cina già nel 2023 aveva superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, oltre 9 milioni dei quali veicoli ricaricabili. Non a caso, da un paio d'anni la Cina è divenuto il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli.

L'Europa, invece, si è fermata a circa 15 milioni, con uno scarto di 3 milioni rispetto al 2019, cioè il 20% in meno e le previsioni per quest'anno sono ferme a volumi al di sotto dei 15 milioni.

Per quel che riguarda Italia, inoltre, si prevede per il secondo anno consecutivo 1 milione e 780mila di veicoli immatricolati, che vuol dire oltre 350mila in meno rispetto al 2019. Con tutte le conseguenze sul fronte occupazionale, che già si fanno sentire.

In questo quadro i produttori sono stretti fra le incertezze legati al tipo di powertrain su cui investire e le numerose nuove norme entrate in vigore. Fra queste le più impattanti sono quelle che definiscono i target di riduzione della CO2 di veicoli leggeri e pesanti.

Da questo punto di vista, Vavassori ha sottolineato due cose: l'importanza di continuare a sostenere gli obiettivi al 2035, da raggiungere grazie al concetto di neutralità tecnologica e al contributo di tutti i vettori energetici, e l'opportunità di adottare un piano di sostegno agli investimenti delle imprese di autotrasporto per stimolare il rinnovo del parco di veicoli industriali e rimorchi.

Da parte sua, il ministro Urso ha ricordato il non-paper sull'automotive promosso dall'Italia e dalla Repubblica Ceca e presentato al Consiglio Competitività a Bruxelles. Il documento strategico, sottoscritto da altri 7 Paesi, chiede la revisione complessiva delle regole e delle tempistiche per target di piena decarbonizzazione - anticipando a inizio 2025 l'attivazione della clausola di revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri - e pone fra le condizioni l'istituzione di un fondo per la filiera e per i consumatori che acquistano vetture elettriche prodotte in Europa; l'adozione della piena neutralità tecnologica, riconoscendo un ruolo importante ai biofuels, agli e-fuels e all'idrogeno; l'avvio di una strategia per l'autonomia europea nella produzione di batterie, utilizzando materie prime critiche estratte e lavorate nel continente.

Di Redazione Tir | 11 Dicembre 2024



Potrebbe interessarti anche



Italia  
**Investimenti: click day il 16 dicembre, RAM pubblica le FAQ**



Italia  
**Unrae: a novembre calo del 24,6% delle immatricolazioni degli autocarri**



Italia  
**Calenzano, una tragedia che colpisce l'autotrasporto**



Europa  
**Slovenia: prorogati di altri sei mesi i controlli ai confini con Croazia e Ungheria**



Italia  
**Contratto Logistica, Trasporto merci e Spedizioni: i primi pareri delle associazioni di categoria**



Italia  
**Contratto Logistica, Trasporto merci e Spedizioni: firmato l'accordo**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Gruppo fiori - manchette

comsteel right

# siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB AZIENDE

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



Da oltre 30 anni professionisti della logistica per l'industria siderurgica.

SCOPRI SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Anfia: la strada per salvare l'auto va percorsa in...

## Anfia: la strada per salvare l'auto va percorsa in Europa e in Italia

Nella sua Assemblea pubblica l'associazione ha chiesto misure anticrisi e la revisione delle decisioni Ue

11 dicembre 2024

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Automotive

### ANFIA: LA STRADA PER SALVARE L'AUTO VA PERCOSA IN EUROPA E IN ITALIA

Nella sua Assemblea pubblica l'associazione ha chiesto misure anticrisi e la revisione delle decisioni Ue

di Federico Fusca

### AUTO, 2023 POSITIVO PER IL MERCATO EUROPEO

Immatricolazioni a +13,7% sul 2022, ma ancora non si recuperano i volumi pre-Covid. Italia a +5,9% nel confronto annuo

di Federico Fusca

Automotive

### SETTEMBRE NERO PER IL MERCATO ITALIANO DELL'AUTO

Dopo il -13,4% di agosto, si conferma il trend negativo con un -10,7%. Cumulato, invece, a +2,1%

di Federico Fusca

Automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

I NOSTRI VIDEO

 Greentionary – European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG)	 MERCATO & DINTORNI   2024: il bilancio della siderurgia italiana	 Mercato flash. Rottame, tondo, coils, acciai speciali lunghi. 9 dicembre 2024
------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------

Altri video

**“Dietro ogni impresa di successo c’è qualcuno che ha preso una decisione coraggiosa.”**

**AUTO, L'UE DEVE TORNARE AL PRINCIPIO DI NEUTRALITÀ TECNOLOGICA**

Per Federmeccanica e Anfia servono politiche industriali che puntino sull'innovazione di prodotto

di Davide Lorenzini

Eventi

**TORNA BILANCI D'ACCIAIO**

Il 13 novembre a Brescia la presentazione dell'edizione 2024 della ricerca di siderweb

di Davide Lorenzini

[Altre News](#)

MERCATI

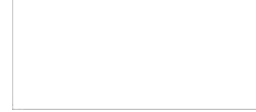
Le ultime dal mercato



**Analisi di mercato TONDO: SI RAFFORZA ANCORA IL PREZZO**

Quotazioni influenzate dalle fermate produttive in atto. «Mancanza di qualche diametro»

Coils: mercato congelato



**Analisi di mercato COILS: MERCATO CONGELATO**

Ancora in corso le trattative tra produttori siderurgici e costruttori d'auto in Europa

Rottame: altre limature di prezzo



**Analisi di mercato ROTTAME: ALTRE LIMATURE DI PREZZO**

Le fermate produttive stanno avendo un impatto sui consumi e, di conseguenza, sulle quotazioni della materia prima



**Analisi di mercato ACCIAI SPECIALI LUNGI: RICHIESTE DI AUMENTI**

Le acciaierie spingono al rialzo le quotazioni

Billette: poca spinta all'acquisto



**Analisi di mercato BILLETTE: POCA SPINTA ALL'ACQUISTO**

Prezzi in fase discendente

[Altre analisi](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Robot, il mercato italiano crolla del 35% Nell'auto 40mila esuberi già nel 2025

## Industria in difficoltà

Per le macchine utensili giù anche la produzione mentre tiene l'export

Ricerca **AlixPartners-Anfia:** nell'automotive eccedenze con cinque anni di anticipo

Un anno da dimenticare per il mercato italiano delle macchine utensili, che chiuderà il 2024 con un crollo del 34,8% dei consumi di robot e con una produzione in calo di oltre l'11%. Rallenta anche la crescita delle esportazioni (+6,3%), che nonostante la frenata raggiungono il nuovo record a 4,5 miliardi di euro. Anche per l'auto la fase è critica. Secondo uno studio di AlixPartners e Anfia, c'è il rischio che la perdita fino a 40mila posti di lavoro nella filiera venga anticipata dal 2030 al 2025. **Greco e Orlando** — a pag. 2-3

### I settori dove la crisi morde di più



-34,5%

#### AUTOMOBILI

Il comparto dell'auto è quello più penalizzato dalla crisi di mercato



-17,2%

#### PELLETERIA

Secondo il Csc in ottobre forte discesa produttiva per gli articoli in pelle



-15,8%

#### PETROLIFERI

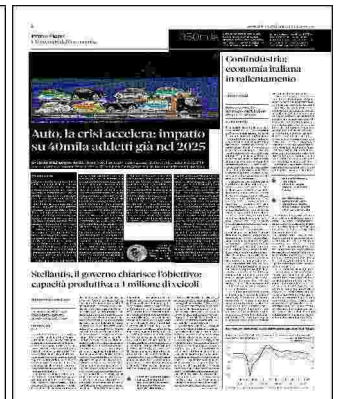
Forte calo dei prodotti raffinati nello scorso mese di ottobre



-5,3%

#### MODA

I ricavi a fine anno secondo la Camera nazionale della moda



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Auto, la crisi accelera: impatto su 40mila addetti già nel 2025

**Lo studio AlixPartners-Anfia.** Stimato per l'anno prossimo un calo dei ricavi che raddoppia al 20%  
**Anfia:** «Servono ammortizzatori straordinari. I fondi del Governo per ricerca e taglio costi energia»

## Filomena Greco

L'Europa si sta giocando la sua leadership industriale nel settore auto, l'Italia combatte per sopravvivere. Con una crisi dapprima innescata dalla transizione verso la mobilità elettrica, e poi caratterizzata da un calo drammatico dei volumi produttivi. Tanto che nell'arco di sei mesi, come certifica lo studio realizzato da AlixPartners con Anfia sulla competitività della filiera italiana dell'automotive, la situazione si è aggravata a tal punto da anticipare, dal 2030 al 2025, il possibile impatto occupazionale della crisi che già l'anno prossimo potrebbe coinvolgere dai 35 ai 40mila addetti in Italia. Con un calo stimato sui fatturati delle imprese che raddoppia, da 5 a 10 miliardi sempre nel 2025, pari al 20% dei ricavi. L'analisi si riferisce, spiega Dario Duse (AlixPartners) a un migliaio di imprese core dell'intera filiera ed esclude dunque l'eventuale impatto sui produttori di auto e sulle società legate al mondo dei servizi.

«L'Europa - spiega Roberto Vavassori, presidente di Anfia - sta perdendo terreno sul mercato, con tre milioni di immatricolazioni in meno rispetto al 2019, e anche sul fronte produttivo, con una perdita

secca di oltre due milioni di unità rispetto ad un recupero dei volumi ormai raggiunto a livello globale sulla fase pre-Covid». Per l'Italia la situazione è ancora più drammatica: «Il paese conta 350mila veicoli in meno sul fronte delle immatricolazioni rispetto al 2019 - riassume Vavassori - e una produzione di auto ferma a quota 300mila, con un calo impietoso del 45%». Dati sconfortati, dice Vavassori durante l'assemblea annuale dell'associazione a Roma, che evidenziano una crisi dell'automotive Made in Italy in forte accelerazione, con una previsione di chiusura dell'anno a quota 600mila veicoli, compresi i commerciali e le auto di lusso della Motor Valley. «Servono dunque misure urgenti e mirate» dice il numero uno di Anfia, a cominciare da strumenti difensivi come gli ammortizzatori sociali straordinari per transizione, da attivare nei prossimi anni.

Quanto ai fondi che il ministero delle Imprese e del Made in Italy potrà mettere in campo l'anno prossimo, dopo le polemiche sul taglio da 4,6 miliardi applicato al Fondo Automotive pluriennale, le priorità per le imprese della filiera sono tre: sostegno a ricerca e sviluppo, aiuti per il taglio della bolletta energetica e proroga dell'Ecobonus per i veicoli commer-

ciali, oltre ad un piano di incentivi per i veicoli industriali. Molte risposte in questo senso potranno arrivare dal tavolo del 17 dicembre prossimo. Tavolo durante il quale il Governo dovrà scoprire le carte sugli strumenti a sostegno del settore, e Stellantis sarà chiamata a chiarire assegnazioni e investimenti per gli stabilimenti italiani del Gruppo. «Siamo in una fase di discontinuità nei rapporti tra le imprese dell'indotto e il car maker di riferimento, ma in questo momento è necessario mantenere relazioni salde» ribadisce Vavassori.

Sul fronte europeo, dove la nuova Commissione inizierà a operare sul comparto, serve mantenere «l'obiettivo della decarbonizzazione - conferma Vavassori - ma aprendo al principio della neutralità tecnologica per non perdere competitività». L'Europa dell'auto si sta ridimensionando, insiste Vavassori, che parla del rischio di chiusura per almeno una decina di impianti di assemblaggio. A fronte di una Cina diventata protagonista assoluta del comparto auto. «Rispondere con i dazi non funzionerà a medio termine - conclude il presidente dell'Anfia - sarà necessario puntare sulla competitività e su una convivenza di mercato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# -350mila

## AUTO IMMATRICOLATE IN MENO RISPETTO AL PRE COVID

Situazione automotive drammatica per l'Italia: «Il paese conta 350mila veicoli in meno sul fronte delle

immatricolazioni rispetto al 2019 - ha detto ieri il presidente Anfia Roberto Vavassori - e una produzione di auto ferma a quota 300mila, con un calo impietoso del 45%»

ANSA



**Crisi dell'auto.** Nella foto auto in uscita dalla fabbrica di Melfi destinate ai concessionari



**ROBERTO  
VAVASSORI**

Presidente di [Anfia](#),  
l'Associazione della  
filiera dell'industria  
automobilistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Stellantis, il governo chiarisce l'obiettivo: capacità produttiva a 1 milione di veicoli

## Il confronto con Urso

### Verso un target al 2030 più realistico rispetto all'effettiva produzione

**Carmine Fotina**

ROMA

Inizia a delinearsi il percorso che il governo e Stellantis potrebbero concordare dopo le continue schermaglie che sembrano terminate con le dimissioni del Ceo Carlos Tavares. Nei confronti informali per preparare il tavolo del 17 dicembre al ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit), in relazione agli obiettivi da definire per il 2030 si inizia a parlare in modo più chiaro di capacità produttiva e saturazione negli stabilimenti (tra auto e veicoli commerciali leggeri) e non più di produzione effettiva.

Il governo - che al tavolo oltre al titolare del Mimit Adolfo Urso sarà rappresentato anche dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e dalla ministra del Lavoro Marina Calderone - vorrebbe chiudere l'incontro con un primo documento come base per poi arrivare a un vero "protocollo di intesa", un contratto di filiera, sul modello di quanto fatto in Francia prima dell'estate, da sottoscrivere magari direttamente a Palazzo Chigi con la premier Giorgia Meloni. Urso, intervenendo prima all'assemblea dell'Anfia (l'associazione

dei componentisti) e poi in audizione davanti alle commissioni Industria di Camera e Senato sul Libro verde "Made in Italy 2030", ha toccato vari aspetti del confronto in corso. «Ho sentito la filiera e sentirò anche i sindacati venerdì - spiega - Misto confrontando con Stellantis per un piano in netta discontinuità con gli scorsi anni, stabilimento per stabilimento. Ci sarà un documento finale, con un percorso di accompagnamento - aggiunge il ministro -: un documento in cui ci sia la piena responsabilità sociale di Stellantis di accompagnare la componentistica in un processo che può avere diverse direzioni; alcune imprese potranno riconvertirsi all'elettrico, altre potranno andare verso la diversificazione, guardando a settori come la Difesa, l'aerospazio, la nautica, la cantieristica». Urso ribadisce che l'esecutivo chiederà «che nessuno stabilimento in Italia sia chiuso e che Stellantis non licenzi i propri dipendenti». Ma precisa poi un concetto importante: «Ci aspettiamo un Piano Italia assertivo che preveda risorse significative di investimenti da qui al 2030, così da arrivare alla capacità produttiva di un milione di veicoli, tra veicoli leggeri e auto». Nei mesi scorsi si era parlato invece di produzione effettiva a un milione (a fronte di stime sotto i 500 mila veicoli a fine 2024), sganciata dai dati di vendita. Non è un chiarimento banale. Il riferimento alla capacità produttiva, e alla forza lavoro da impiegare per garantirla, è più realistico, anche in considerazione delle regole Ue che stanno spingendo diverse case costruttrici a rallentare la produzione dei modelli a motore endotermico

per far fronte ai target di riduzione di CO<sub>2</sub> che scatteranno già nel 2025 (e che l'Italia ha comunque chiesto di rivedere). «In realtà l'obiettivo di 1 milione - commenta Ferdinando Uliano, segretario generale Fim Cisl - potrebbe rappresentare più correttamente la saturazione dell'attuale occupazione presente in Stellantis, piuttosto che la copertura della capacità installata degli stabilimenti che è configurabile intorno a 1,5 milione di veicoli. Ma ciò che è importante è rafforzare il piano assegnando all'Italia una nuova piattaforma, in particolare quella "piccola", e nuovi modelli, e sbloccando la gigafactory di Termoli. Se non vedremo questi elementi di discontinuità il nostro giudizio resterà critico».

Su un binario parallelo al possibile accordo governo-Stellantis viaggeranno le misure di sostegno al settore. Non è ancora chiaro se entreranno nella legge di bilancio, con un emendamento alla Camera, o in un decreto legge che potrebbe arrivare tra fine anno e inizio 2025, ma si continua a ragionare su un ripristino parziale del maxi-taglio da 4,6 miliardi del Fondo automotive. L'orientamento resta quello di concentrare gli interventi a favore dell'offerta, anche se si starebbero studiando incentivi mirati per l'acquisto di veicoli commerciali (magari dalla seconda metà del 2025). Sul tavolo c'è anche la richiesta della filiera di ottenere un credito d'imposta per ridurre i costi dell'energia delle imprese della componentistica ma nelle interlocuzioni con Mimit e ministero dell'Economia questo appare ancora un punto critico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La filiera chiede il taglio dei costi energetici ma la strada è in salita. Il ministro: «Domani sentirò i sindacati»**



# I comparti sotto pressione Dalle lavatrici al tessile, ecco la mappa di chi soffre di più

Prima le buone notizie: ci sono anche settori che se la cavano bene. Tiene il packaging, bene l'alimentare che addirittura in questo momento si sta avvantaggiando del fatto che gli americani comprano di più, per riempire i magazzini prima che arrivino i dazi di Trump. Detto questo, i segnali di allarme sono numerosi e riguardano in particolare tre comparti: tessile-abbigliamento, elettrodomestico e automotive.

Partiamo dall'auto. Ieri si è tenuta l'assemblea di Anfia, l'associazione dei componentisti italiani che lavorano per i carmaker. Stellantis ma non solo: il 30% delle auto tedesche sono fatte con componenti italiani. Lo scenario che ne è uscito è quello di un'accelerazione della crisi. Lo scorso aprile, in seguito a un monitoraggio svolto con Alix Partners, Anfia prevedeva 38 mila posti a rischio nel settore nel 2030. Oggi ne prevede 35-40 mila in bilico già il prossimo anno e 45-50 mila nel 2030.

Sono numeri che non tengono conto di eventuali uscite in Stellantis. Tra o grandi marchi dell'auto, si stima che in Europa ci sia capacità produttiva in eccesso pari a 12 stabilimenti. Ieri durante l'assemblea annuale il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, ha parlato di «enorme preoccupazione». Ha archiviato la polemica rispetto al taglio di 4,6 miliardi al fondo automotive («il governo assicura pie-

no e indiscusso sostegno alle aziende della filiera che vogliono essere supportate in piani di investimento e riconversione»). Dal canto suo il ministro delle Imprese Adolfo Urso ha assicurato che per il 2025 ci saranno almeno 750 milioni per il settore.

La crisi dell'auto ha molti elementi in comune con quella dell'elettrodomestico. Veicoli, frigoriferi e lavatrici sono diventati commodity che in Asia si producono a più basso costo. La crisi più eclatante è quella di Beko, che in Italia vuole tagliare poco meno di 2.000 posti su 4.400. Ma in giro per l'Europa anche Electrolux, Bosch, Miele hanno i loro problemi. I principali player europei nel 2015 avevano il 67% del mercato, ora sono scesi al 50%, 17 punti percentuali in meno. Lo spazio lasciato libero se lo sono preso quasi tutto gli asiatici con una quota di mercato che in Europa è salita del 14%. Al tavolo con il ministero delle Imprese Beko ha fatto presente che i suoi stabilimenti in Italia sono saturati solo al 39% della capacità produttiva.

Per finire il tessile abbigliamento. Prendiamo un indicatore: la cassa integrazione. Il suo utilizzo è aumentato del 70% nel tessile e del 174% nell'abbigliamento (parliamo del periodo gennaio-settembre). Secondo l'indagine congiunturale svolta da Confindustria Moda tra gli associati, il 72% delle imprese si aspetta di

chiudere l'anno con una flessione del fatturato.

**Ri. Que.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I numeri della crisi

# 30%

La crisi della componentistica nasce dal calo della produzione di auto in Italia ma anche dalla contrazione dell'industria automobilistica in Germania. Il 30% delle auto tedesche, infatti, sono realizzate con componenti di fabbricazione italiana

# 50%

I principali player europei del mercato degli elettrodomestici hanno visto la loro quota di mercato scendere dal 67% del 2015 al 50% attuale. Lo spazio lasciato libero se lo sono preso quasi tutto gli asiatici, con una quota di mercato del 14%



### Ministro

Adolfo Urso, 67 anni, da ottobre 2022 ricopre la carica di ministro delle Imprese e del made in Italy

## TRANSIZIONE ECOLOGICA

# Ue, auto elettriche: duello con i Verdi

Pierluigi Bonora

■ Grandi manovre a Bruxelles sul futuro del settore automotive, messo colpevolmente alle corde da scelte politiche basate sull'ideologia. Ma sulla revisione dello stop ai motori diesel e benzina, i Verdi annunciano le barricate.

a pagina 4

## SCENARI POLITICI L'AGENDA EUROPEA

# Auto elettriche e sanzioni braccio di ferro con i Verdi

Ieri il Ppe ha presentato in via ufficiale la sua proposta. Ora si attende la «benedizione» della von der Leyen

Pierluigi Bonora

■ Grandi manovre a Bruxelles, ma anche l'estenuante braccio di ferro con l'intransigenza dei Verdi, sul futuro di un settore automotive messo colpevolmente alle corde da scelte politiche basate sull'ideologia, ma anche a causa degli stessi costruttori che, sulle decisioni prese, hanno mantenuto un atteggiamento passivo e accondiscendente. Solo da alcuni mesi hanno compreso i rischi e stanno toccando con mano i danni al sistema automotive europeo. Le ultime notizie vedono il Partito popolare europeo confermare la sua posizione responsabile sul settore auto e, in un documento concordato ieri, chiede che siano «evitate le sanzioni alle case produttrici in ritardo sull'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2025 (l'ammontare si aggira sui 15-17 miliardi)». Da qui la richiesta urgente di un intervento normativo da par-

te della Ue su proposta della Commissione. Inoltre, il Ppe chiede l'anticipo al 2025 della revisione del regolamento che impone lo stop ai motori a benzina e Diesel dal 2035, prevista invece nel 2026. E indica espressamente che lo stop deve essere revocato «per consentire un mix di tecnologie riconoscendo il ruolo dei carburanti alternativi, tra cui gli *e-fuel* (i soli a essere contemplati dalla normativa) e i biocarburanti». (A cui è interessata l'Italia).

La mossa del Ppe, essendo il partito di maggioranza, se approvata, rappresenterebbe una vera e vitale svolta per l'industria automotive europea. Si attende ora la «benedizione» della presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, dello stesso schieramento, che nei giorni scorsi aveva affermato di avocare a sé la questione, avendo compreso - in grave ritardo - di aver creato le condizioni, con i piani portati a compimento dal precedente esecutivo, per una drammatica desertificazione industriale.

La stessa von der Leyen, a questo punto, dovrà fare i conti con le posizioni assunte, all'interno della stessa Commissione, da chi (la vicepresidente spagnola Teresa Ribera) ha sempre indicato che l'anticipo della revisione del regolamento sullo stop del 2035 continua a essere in agenda nel 2026 e che non sono previste modifiche al programma di transizione al «tutto elettrico» al 2035. Non è facile, a questo punto, la posizione della presidente visti i rapporti con la componente Verde che sono risultati fondamentali per la sua riconferma al vertice della Commissione.

Il via all'iniziativa del Ppe, tra stop alle sanzioni e revisione anticipata del regolamento, significherebbe una fondamentale bocciata di ossigeno. Il passo successivo? Decidere cosa fare sul 2035, cioè se confermare lo stop ai motori endotermici a favore del «tutto elettrico» oppure portare avanti di qualche anno la scadenza oppure... non si sa.

«Siamo sempre stati dell'idea che abbiamo bisogno di tecnologia, di un approccio che permetta soluzioni diverse, come gli *e-fuel*, per esempio. Ma anche altri carburanti che hanno un effetto significativo sulla riduzione della CO2 potrebbero giocare un ruolo importante», ha dichiarato l'eurodeputato del Ppe, il tedesco Jens Gieseke. **Anfia**, che rappresenta la filiera italiana automotive, «ha intanto ribadito il pieno supporto al *non paper* predisposto dal ministro Adolfo Urso per ridisegnare in modo efficace e credibile il percorso verso la decarbonizzazione», così il presidente Roberto Vavassori ieri all'assemblea annuale.

## La presidente della Commissione si dichiara aperta a discutere la posizione italiana. Ma rischia la collisione con gli ambientalisti, determinanti alla sua rielezione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## La scommessa di Anfia

### Produzione al palo, regole asfissianti e l'incognita Stellantis. Non resta che Urso

Roma. All'assemblea annuale della filiera italiana dell'Automotive che si è svolta ieri a Roma l'elefante nella stanza era uno: Stellantis. Tutta la componentistica dipende in grande misura dall'unico costruttore italiano, che secondo le stime fornite ieri ha quasi dimezzato la produzione di automobili segnando un calo del 45 per cento nel 2024. Se escludiamo i veicoli commerciali e industriali, che riescono a tenere i volumi, la produzione italiana dovrebbe infatti fermarsi sotto le 300 mila unità. "Un dato sconcertante, fonte di enorme preoccupazione per tutta la filiera nazionale che non avrei mai voluto pronunciare", ha detto il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori. Per questo tutti gli occhi sono puntati su martedì prossimo, quando si riunirà al ministero dell'Industria e del Made in Italy il tavolo Stellantis, il primo dopo le dimissioni di Carlos Tavares. I motivi di diffidenza non mancano, ma la svolta impressa con la rimozione dell'amministratore delegato pone le basi per un confronto collaborativo dopo il braccio di ferro dei mesi scorsi. Da Jean-Philippe Imparato, il manager a cui John Elkann ha affidato le interlocuzioni con il governo Meloni, ci si aspetta non solo rassicurazioni ma impegni precisi. "Abbiamo chiesto un piano Italia assertivo sul piano industriale, tecnologico e occupazionale, che preveda risorse significative da qui al 2030, così da raggiungere una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli, tra veicoli leggeri e auto", ha detto il ministro Adolfo Urso a margine dell'assemblea, auspicando che Elkann accetti l'invito

in Parlamento. L'obiettivo ambizioso, condiviso da Anfia, resta dunque quello di produrre un milione di veicoli. Eppure i dati del mercato sono impietosi e in confronto la capacità produttiva dell'Europa appare sovradimensionata, come ha ammesso lo stesso Vavassori. "È evidente che la produzione europea, che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019, non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva ormai strutturale è un tema dirimente per i costruttori europei". Primo tra tutti Volkswagen, che le imprese italiane osservano con attenzione. "Se confermasse un taglio di 15 mila dipendenti, come riportato dagli organi di stampa, 45 mila dipendenti perderebbero il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane". Secondo Anfia la strada da percorrere a livello europeo passa da un *mea culpa* di Bruxelles: "Sbagliare è umano, perseverare è diabolico", ha riassunto lapidariamente il presidente, che richiamando il rapporto Draghi - stampato e distribuito a tutti i partecipanti - ha ricordato la necessità di coordinare le politiche climatiche, industriali e commerciali per non perdere competitività e ha chiarito di non credere ai dazi per fermare l'avanzata della produzione cinese. Anfia scommette tutto sull'opera di convincimento che il ministro Urso sta portando avanti a Bruxelles con il non paper presentato insieme alla Repubblica Ceca, per il momento rigettato dalla vice presidente della Commissione con delega alla transizione green, Teresa Ribera. I punti principali sono un piano di sostegno al settore con risorse economiche

comuni, l'anticipo al 2025 della revisione del regolamento europeo sulle emissioni e la neutralità tecnologica come driver per raggiungere la decarbonizzazione. L'impegno di Urso è cruciale per il settore, che legato a un solo produttore e sfiancato dalle regole europee non ha molte alternative. Le imprese hanno espresso più volte il loro sostegno e hanno perdonato il governo per il taglio al fondo Automotive attuato a sorpresa nella legge di Bilancio. "Mettiamo da parte la polemica, il governo assicura pieno e indiscusso sostegno alle aziende che vogliono essere supportate in piani di investimento e riconversione", ha detto alla platea degli industriali Vavassori. Il ministro ha garantito che per l'anno prossimo verranno rintracciate risorse almeno pari a quelle previste dal fondo pluriennale, circa 750 milioni, e ha confermato che l'esperienza degli incentivi all'acquisto sarà archiviata per lasciare spazio a misure di sostegno alle imprese. D'altra parte, non c'è solo una situazione congiunturale dietro alla crisi che il settore sta attraversando, ma anche limiti strutturali italiani, come dimostra il rapporto presentato ieri da AlixPartners per Anfia. Rispetto agli altri paesi europei, l'Italia si posiziona meglio in termini di produttività ma sconta un gap sulle principali voci di costo: dal lavoro all'energia fino alla logistica. In particolare, rispetto alla Spagna - che ieri ha incassato l'impegno di Stellantis e Catl a realizzare una gigafactory da 4,1 miliardi, mentre su Termoli non ci sono ancora conferme - in Italia il lavoro costa il 15 per cento in più e l'energia il 30 per cento in più.

Maria Carla Sicilia



L'ALLARME

ANFIA LE IMPRESE CHIEDONO AIUTI, URSO SPERA NELL'EX FIAT

# Auto, a rischio 45mila addetti

▪ **“SE VOLKSWAGEN decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15 mila dipendenti, saranno almeno 45 mila i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane”. È l'avvertimento lanciato ieri da Roberto Vavassori, presidente dell'associazione nazionale della filiera dell'auto (Anfia). Timori che si intrecciano con quelli sulla tenuta di Stellantis in Italia.**

La produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva, ormai strutturale, è un tema dirimente per i costruttori europei che, per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrembante avanzata cinese, stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti europei”, ha spiegato Vavassori all'assemblea dell'Anfia. Quanto all'Italia, nel 2024 per il secondo anno consecutivo si fermerà sotto 1 milione e 780 mila veicoli immatricolati, 350 mila in

meno rispetto al 2019. “Purtroppo, i dati di produzione e di mercato di Stellantis non stanno andando bene né tantomeno nella direzione sperata dal tavolo, ma continuiamo a credere fortemente che la presenza italiana del costruttore sia fondamentale e che anche in questa fase di discontinuità sia necessario continuare a lavorare per degli impegni concreti e per rafforzare e riallacciare i rapporti con la componentistica italiana, che se supportata nel ridurre i gap di produttività degli stabilimenti italiani, può competere ad armi pari con i fornitori di tutto il mondo per dare le tecnologie alle future produzioni di Stellantis, in Italia e non solo”, ha detto Vavassori secondo il quale “servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi 3 anni perché sono molte le a-

ziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti. Per quanto riguarda invece le risorse del fondo *automotive* per il 2025 abbiamo proposto al Mimit di utilizzarli per l'adozione di tre misure: credito d'imposta diretto per attività di ricerca e sviluppo, riduzione dei costi delle bollette energetiche degli stabilimenti, proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali”, ha detto Vavassori.



Un allarme al quale il ministro delle Imprese Adolfo Urso risponde richiamando Stellantis: “Ci aspettiamo martedì” prossimo, che al tavolo ministeriale sull'auto Stellantis presenti “un piano per lo sviluppo in Italia, investendo risorse significative con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli nel nostro Paese. Chiediamo a Stellantis di non chiudere stabilimenti e mantenere l'occupazione in Italia”, ha detto Urso.



# Auto in crisi nera, vendite a picco Urso all'Ue: il green deal è una follia

In Italia 350mila immatricolazioni in meno rispetto al pre-Covid. Il Ppe preme su Bruxelles: niente multe nel 2025

di **Andrea Ropa**  
ROMA

«L'Ue obbliga l'industria a produrre e vendere meno macchine endotermiche. Per questo stanno chiudendo gli stabilimenti, mandando in cassa integrazione e addirittura licenziando gli operai. Questa è la follia del green deal». Adolfo Urso soffia sul fuoco di una polemica che i dati sulle immatricolazioni rendono mese dopo mese sempre più rovente. Intervene all'assemblea dell'Anfia, l'associazione di filiera dell'automotive, il ministro delle Imprese e del Made in Italy chiede all'Europa un passo indietro sulle multe miliardarie che, dal prossimo anno, le case automobilistiche dovranno pagare se produrranno ciò che il mercato richiede, ovvero modelli endotermici in quantità necessaria a soddisfare la domanda dei clienti che non vogliono passare all'elettrico.

«Abbiamo la necessità di cambiare strada per raggiungere l'obiettivo di una piena decarbonizzazione in Europa. Un obiettivo sfidante e sempre più ambizioso, ma che noi confermiamo per il 2035. Vogliamo soltanto giungervi con un'industria competitiva e con la-



Adolfo Urso, 67 anni, ministro delle Imprese e del Made in Italy

voratori che possono portare a casa uno stipendio» sottolinea Urso, dopo che il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, ha snocciolato i dati sulle vendite 2024 raffrontati con gli ultimi dell'era pre-Covid (2019): 3 milioni di auto in meno in Europa (-19%) e 350mila in Italia, dove il mercato si dovrebbe fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati.

È un quadro drammatico quello delineato da Vavassori, che lancia l'allarme anche per l'occupazione: «Servono misure che diano un

sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti».

Al tavolo convocato il 17 dicembre al Mimit, Urso auspica che Stellantis presenti «un piano che preveda risorse significative per l'Italia, con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli». Urso chiede inoltre

## L'ALLARME DELL'ANFIA

«Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese»

che il presidente del gruppo, John Elkann, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo».

Sul rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche e sull'opportunità di rivedere le regole europee converge anche il Partito popolare europeo - famiglia politica di Ursula von der Leyen - che con il "Piano per salvare l'industria dell'automotive" di fatto sposa molte delle richieste avanzate negli ultimi mesi a Bruxelles dall'Italia. In primis, quella di anticipare all'inizio del 2025 la revisione e di includere i biocarburanti nella transizione, non solo gli e-fuels richiesti dalla Germania.

Intanto oggi il responsabile di Stellantis per l'Europa, Jean-Philippe Imparato, vedrà i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane «all'insegna della concretezza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

URSO ATTACCA: COLPA DELLA FOLLE SVOLTA VERDE EUROPEA

# Allarme produzione: perse 350mila vetture

L'Anfia chiede interventi straordinari a Bruxelles: Pechino ci invade con 20 milioni di mezzi

«La Cina è divenuta in un paio di decenni il protagonista globale di fatto del nostro settore, ed ignorarlo non serve a cambiare le cose, anzi». La sintesi è di Roberto Vavassori, presidente Anfia - l'associazione nazionale del settore - che inaugurando i lavori dell'assemblea ha presentato a una impietosa analisi della situazione dell'automotive in Europa e in Italia.

Nel nostro Paese - e purtroppo non è la prima volta - per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019».

La sintesi di Vavassori ha toni allarmanti: «A livello mondiale», scandisce, «stiamo vivendo anni di lenta inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, dei quali oltre 9 milioni di veicoli ricaricabili. Sia America del Nord che Europa non recuperano i livelli di vendite pre-Covid, ma mentre gli Stati Uniti perdono circa 1 milione di veicoli venduti rispetto al 2019, l'Europa si ferma a circa 15 milioni, con un gap di 3 milioni di veicoli rispetto al 2019, il 19% in meno. Le previsioni di chiusura 2024, parlano di un'ulteriore piccola riduzione, con volumi di poco sotto ai 15 milioni».

Ed è solo l'inizio se si mettono in co-

lonna i dati degli ultimi decenni: Nel 2000 in Cina venivano prodotti appena 2 milioni di veicoli, quasi tutti da joint-venture con partner occidentali. Ora i poco meno di 30 milioni sono in gran parte prodotti da case locali, alle quali, tra l'altro, molti costruttori occidentali sono costretti a fare uno strenuo corteggiamento per stringere accordi o cedere pacchetti di tecnologia chiavi in mano.

Tutto questo senza dimenticare la crescente dipendenza dei pacchetti di alimentazione importati i veicoli cinesi a prezzi da saldo - grazie ai poderosi investimenti iniettati dal governo cine-

se - il vecchio continente deve fare i conti con gli importanti investimenti diretti di gruppi cinesi in Costruttori europei di veicoli, e anche di componenti. La penetrazione di veicoli cinesi sui mercati europei e in continua ascesa, Italia inclusa, ed è opinione generale che i dazi attualmente in vigore debbano lasciare il posto ad un sistema di convivenza che non consenta al gigante asiatico di asfaltare in pochi anni l'insieme industriale e di ricerca europeo nel settore dell'automotive.

L'aiuto «fattivo» che chiede l'Anfia interesserà anche le nostre casse pubbliche: «Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi 3 anni, perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti».

La sintesi del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, è impietosa: «L'industria europea», spiega intervenendo al convegno dell'Associazione, «deve produrre e vendere meno macchine endotermiche. Per questo stanno chiudendo gli stabilimenti, mandando in cassintegrazione e addirittura licenziando gli operai per non produrre. Perché se dovessero produrre e vendere più macchine endotermiche, quelle che chiede il mercato, pagherebbero multe miliardarie dal prossimo anno. Questa è la follia del "green deal"», denuncia.



Adolfo Urso (LaPresse)

AN. CA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## I GUASTI DEL GREEN

# Auto, pronti altri 40.000 esuberanti Anche Fabriano getta la spugna

di **CLAUDIO ANTONELLI**  
e **CAMILLA CONTI**

■ Numeri da incubo dell'indotto auto. Gli esuberanti attesi al 2030 saranno realtà già il prossimo anno: 40.000 posti di lavoro in meno. A Bruxelles

*Al tavolo del 17  
sulla crisi Stellantis  
Urso «convoca»  
Giorgetti e Calderone*

*Duse (AliPartners):  
«Il solo elettrico  
fa crollare il fatturato  
del 20%»*

il Ppe presenta il piano: «Emissioni, stop multe» e «addio al divieto termico» nel 2035. L'urgenza di rivedere il modello di transizione e

quello di approvvigionamento dell'energia si vede anche da altro: ieri ha chiuso la storica cartiera di Fabriano.  
alle pagine **10 e 11**

## La crisi accelera, 40.000 a spasso nel 2025

All'assemblea Anfia i dati da incubo dell'indotto dell'auto: gli esuberanti attesi al 2030 saranno realtà già il prossimo anno. Il presidente Vavassori: «In Italia -350.000 immatricolazioni rispetto al 2019». A Bruxelles il Ppe presenta la ricetta: «Emissioni CO2, stop multe»

di **CAMILLA CONTI**



■ «Se Volkswagen decidesse di ridurre la propria forza lavoro di 15.000 unità, saranno almeno 45.000 i dipendenti che perderanno il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane». È l'avvertimento lanciato da **Roberto Vavassori**, presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) durante l'assemblea pubblica 2024 che ieri ha fatto il punto sulla crisi dell'automotive a livello europeo e italiano.

«La produzione europea che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019 non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva, ormai strutturale, è un tema dirimente per i costruttori europei che, per cercare di mantenere competitività nei confronti dell'arrembante avanzata cinese, stanno facendo susseguire annunci di possibili chiusure di stabilimenti», ha spiegato **Vavassori**.

«In Italia, per il secondo anno consecutivo, ci dovremmo fermare sotto 1,78 milioni di veicoli immatricolati, 350.000 in meno rispetto al 2019», ha sottolineato **Vavassori**. «A livello mondiale, stiamo vivendo anni di lenta inerzia, con un contenuto sviluppo solamente in Asia, con un tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo, quasi tutto grazie alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milio-

ni di veicoli immatricolati, dei quali oltre 9 milioni di veicoli ricaricabili. Mentre gli Stati Uniti perdono circa un milione di veicoli venduti rispetto al 2019, l'Europa si ferma a circa 15 milioni, con un gap di 3 milioni di veicoli rispetto al 2019, il 19% in meno». Secondo l'Anfia «bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni, perché molte aziende rischiano di non aver alternative ai licenziamenti». Per quanto riguarda, invece, le risorse del fondo automotive per il 2025, l'associazione ha proposto al Mimit di utilizzarle per l'adozione di tre misure: «Credito d'imposta diretto per attività di ricerca e sviluppo; riduzione dei costi delle bollette energetiche degli stabilimenti produttivi della filiera; proroga dell'Ecobonus per i veicoli commerciali». All'assemblea di ieri di Anfia è intervenuto anche **Dario Duse** di AlixPartners, che ha presentato un'analisi sulle aziende del settore. A causa del peggioramento del quadro dell'automotive, «i 35-40.000 esuberanti attesi al 2030 nell'indotto, sono ora previsti già nel 2025, con cinque anni di anticipo, mentre al 2030 l'impatto stimato è più alto intorno ai 45/50.000 esuberanti». In peggioramento anche le stime sul fatturato dell'indotto: nel 2025 è atteso in calo del -20%, a 48 miliardi, mentre al 2030 è attesa una ulteriore flessione a 41 miliardi. Le ragioni sono legate alla transizione, con la crescita dei componenti bev (+36% dal +63% stimato in preceden-

za) che non compensa il calo di quelli per motori termici (-51%) e dei componenti comuni (-13%).

Ai numeri e agli appelli lanciati dall'Anfia, si sono aggiunte ieri le parole del presidente di Confindustria, **Emanuele Orsini**, che, intervistato dall'Ansa, ha auspicato un «cambio di senso di marcia» con la nuova Commissione europea. «Mi riferisco alle politiche ambientali che stanno dimostrando tutta la loro inadeguatezza, con un impatto devastante sul settore automotive. L'ultimo dato è di un -40% di vendite quindi, per non penalizzare ulteriormente un comparto già in grave crisi, bisogna cancellare subito le sanzioni che rischiano le case automobilistiche europee in caso di mancato raggiungimento dei target sulle emissioni», ha detto.

Nel frattempo, a Bruxelles qualcosa si muove. Il Partito popolare europeo ha approvato il «piano per salvare l'industria dell'automotive» per chiedere di rivedere il sistema delle multe previste dal 2025 per le case automobilistiche che non centrano i target intermedi di tagli delle emissioni. Nel documento di sei pagine, il gruppo ribadisce l'impegno per la neutralità climatica da raggiungere al 2050 chiedendo, però, di «anticipare» al 2025 (dal 2026) la clausola di revisione del regolamento sulle emissioni CO2 delle auto che dal 2035 imporrà un divieto di immatricolare nuovi veicoli con motori a combustione interna, diesel e benzina, e inclu-

dere i biocarburanti nella transizione. La «revisione urgente» richiesta dal gruppo è necessaria per «riflettere il principio di neutralità tecnologica», ovvero riconoscere il ruolo di tutte «le tecnologie nel raggiungimento della riduzione di CO2», compresi «carburanti alternativi, e-fuel e biocarburanti». Il Ppe, poi, si scaglia contro le multe che scatteranno dal prossimo anno per chi non si adegua ai target più stringenti per le nuove immatricolazioni chiedendo «un'analisi della situazione attuale» per decidere quali misure sono necessarie per mantenere la competitività dei produttori. La proposta è quella di reinvestire le entrate «nel settore automobilistico europeo per scopi specifici», come la realizzazione di infrastrutture, programmi di incentivi, digitalizzazione invece che nel bilancio generale della Ue.

E Stellantis? Il ministro del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha chiesto ai ministri dell'Economia, **Giancarlo Giorgetti**, e del Lavoro, **Marina Calderone**, di partecipare al tavolo del 17 con l'azienda. «Chiederemo a Stellantis che nessuno stabilimento in Italia sia chiuso e che non licenzi. Chiederemo anche un rapporto diverso con la filiera della componentistica», ha detto ieri. Secondo **Urso**, serve un processo che accompagni le aziende «a diversificarsi, per esempio realizzandosi come imprese dell'aerospazio o nell'industria della difesa o nella nautica e nella cantieristica. In altri casi, i siti devono essere completamente riconvertiti verso altri settori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# ELETTROSHOCK

## ANCHE IL PPE DICE BASTA ALLE EUROFOLLIE

### EDITORIALE

di Annamaria Gravino

Il Ppe ha presentato ufficialmente alla Commissione europea un documento in cui si chiede, sostanzialmente, di mettere fine alle derive green, con particolare riferimento al settore dell'auto e alle impuntature sulle elettriche. I cardini della proposta sono la neutralità tecnologica, l'anticipo al 2025 della revisione dello stop a benzina e diesel previsto attualmente

per il 2035, la valutazione dell'impatto sulla competitività di qualsiasi iniziativa legislativa e politica. Si tratta di un passaggio di notevole importanza, in un contesto in cui su questa strada si stanno muovendo anche gli Stati membri, che hanno manifestato una "ampia convergenza" sul non paper promosso dall'Italia, insieme alla Repubblica Ceca, e presentato una settimana fa. Il documento del Ppe rappresenta ora un'accelerazione anche a livello europarlamentare, oltre che l'ennesimo segnale di uno spostamento delle visioni e, dunque, degli equilibri in seno all'Ue: i popolari sono il gruppo più

numeroso a Strasburgo, dal loro posizionamento passa anche la definizione delle maggioranze intorno ai dossier. Il documento accende i riflettori sul tema delle multe che dovrebbero essere inflitte alle case automobilistiche che non raggiungono gli obiettivi di vendita delle auto elettriche. Una "folia del green deal", come l'ha definita in queste ore, nel corso dell'assemblea dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) anche il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, che ha stilato il non paper italo-ceco, ricordando lo spirito contrario alla produttività che muove la misura.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'ASSEMBLEA ANFIA

## L'appello del settore: «Riappassionatevi al nostro Paese»

Il mercato delle auto, soprattutto in Europa e negli Stati Uniti, è in caduta libera. Lo certificano i dati dell'associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia), registrando l'ottavo calo consecutivo (-32,4%) dell'indice di produzione dell'automotive italiana. Mentre «il tasso globale di crescita stimato per i prossimi cinque anni del 2% annuo è quasi tutto da attribuire alla Cina, che già nel 2023 ha superato i 30 milioni di veicoli immatricolati, dei quali oltre 9 milioni di veicoli ricaricabili» ha spiegato il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, all'assemblea annuale. In quest'occasione si è aperto un confronto su come salvare la filiera automotive europea agendo di concerto tra player del settore, governi, istituzioni europee e altri attori del sistema della mobilità. Considerando che, includendo anche il mondo dei servizi, l'automotive genera oltre 13 milioni di posti di lavoro nella sola Ue. I dati mostrano che sia l'America del Nord sia l'Europa non sono riuscite a recuperare i livelli di vendite pre-Covid: gli Usa hanno perso 1 milione di veicoli venduti rispetto al 2019, ma per l'Europa è andata anche peggio (-19%): 3 milioni di veicoli venduti in meno rispetto a quattro anni fa. La Cina, invece, è diventata protagonista assoluta, con oltre 5 milioni di veicoli esportati nel mondo e «non solo in virtù dei fattori di costo di produzione, ma anche sul piano della tecnologia a tutto campo, inclusa quella del software, oltre che dell'elettrificazione». Nei mercati ancora in espansione come l'Asean, nel Vicino Oriente, l'Africa e l'America del Sud, la presenza delle case di produzione cinesi sta diventando «preponderante e sta erodendo importanti quote di mercato ai costruttori europei», ha fatto presente il presidente di Anfia. Nel nostro Paese, «le previsioni di chiusura 2024, parlano di un'ulteriore piccola riduzione, con volumi sotto ai 15 milioni - ha aggiunto Vavassori -. Per il secondo anno consecutivo ci dovremmo fermare sotto 1 milione e 780mila veicoli immatricolati, 350mila in meno rispetto al 2019». «La produzione domestica delle sole auto - ha precisato Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - ammonta a 16mila unità nel mese, in calo del 67,8% su ottobre 2023. Anche l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori chiude il mese a -28,9%». La situazione in Italia è «complessa e vede la presenza di un unico costruttore di volume che deve riappassionarsi in maniera razionale al nostro Paese - ha concluso Vavassori -, alla filiera dei suoi componentisti, ai suoi stabilimenti e mirare alla conquista di oltre 1 milione di consumatori che oggi scelgono vetture non prodotte in Italia».

(I.Sol.)

REPRODUZIONE RISERVATA



# Crisi dell'auto

## Allarme occupazione

All'incontro di martedì anche Giorgetti e Calderone. Urso: «Rimetteremo i fondi, da Stellantis ci aspettiamo un piano»

Amalia Angotti / TORINO

Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350 mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione. «Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli». Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato

è guidato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marianna Calderone.

### LE RICHIESTE

«Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezza sugli impegni che noi avremo sul fronte industriale, sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico. Penso che in quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine nel Fondo Automotive. Saranno integralmente destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese. Da Stellantis - prosegue Urso - ci aspettiamo un piano che preveda risorse significative per l'Italia con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli nel no-

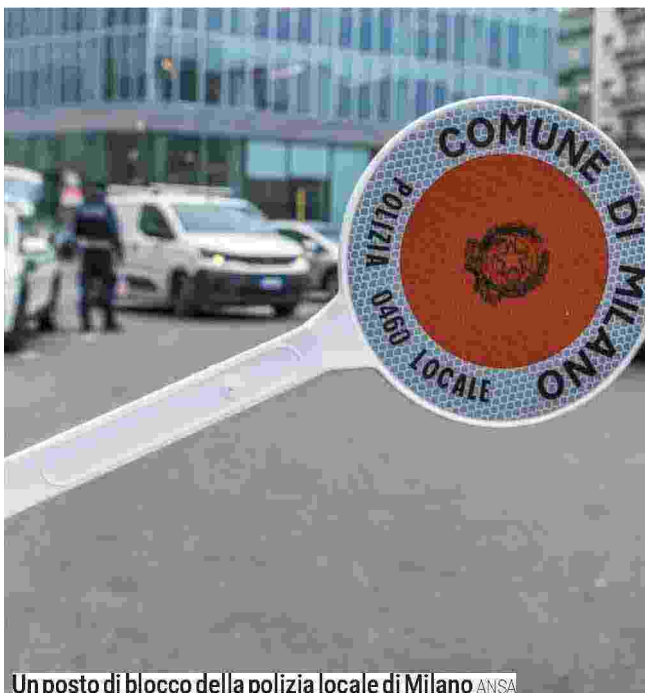
stro Paese. Speriamo che il tavolo di martedì possa segnare una svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia e nella politica industriale nel settore auto». Urso auspica inoltre che il presidente del gruppo John Elkann, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo». Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, Jean-Philippe Imparato, che guiderà la delegazione di Stellantis, vedrà domani a Torino i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane «all'insegna della concretezza». «L'azienda deve mettere su un piano industriale nel quale l'Italia diventi il centro della situazione.

È anche necessario che il governo incominci a pensare che i soldi che diamo all'azienda debbano essere condizionati» dice il segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri.

Al centro delle preoccupazioni ci sono anche le regole europee e il rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche.

### IL NODO DELL'EUROPA

«Occorre da subito cambiare le folli regole del green deal, che tra l'altro impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai» sottolinea il ministro Urso, che vedrà a Milano il neo vicepresidente della Commissione europea Stéphane Séjourné. Una posizione sulla quale, dopo l'associazione dei costruttori europei dell'auto Acea, converge anche il Partito popolare europeo - famiglia politica di Ursula von der Leyen - che con il «piano per salvare l'industria dell'automotive» di fatto sposa molte delle richieste avanzate negli ultimi mesi a Bruxelles dall'Italia. In primis, quella di anticipare all'inizio del prossimo anno la revisione e includere i biocarburanti nella transizione. Anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, chiede all'Europa di cancellare subito le sanzioni. —



Un posto di blocco della polizia locale di Milano ANSA



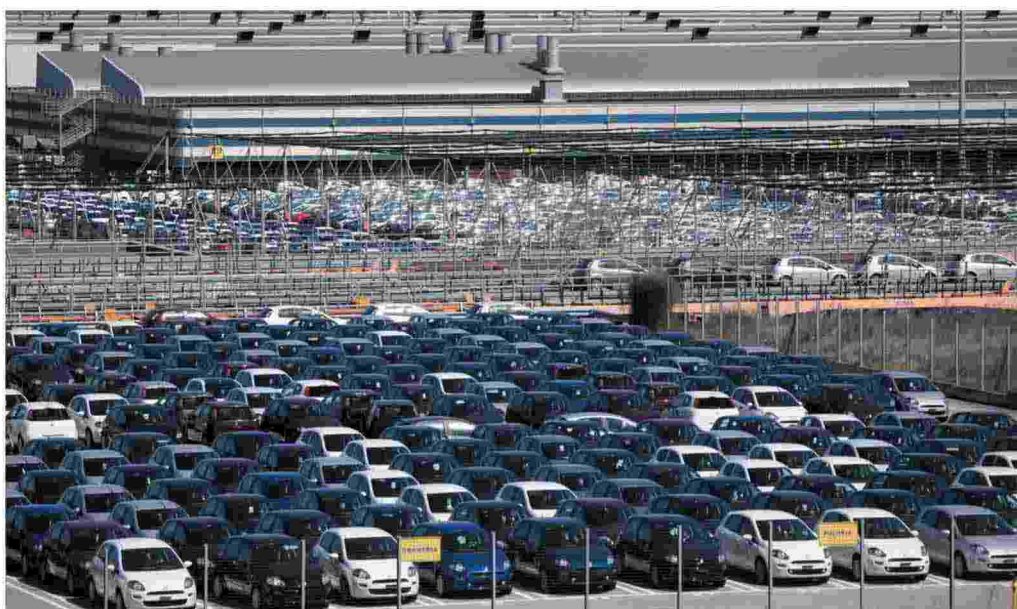
## Le immatricolazioni in Italia



Anni	Autovetture	Veicoli Comm	Autocarri	Autobus	Totale
2018	1.911.056	181.508	25.561	4.594	2.122.719
2019	1.917.106	187.823	23.606	4.251	2.132.786
2020	1.381.855	159.590	20.276	3.164	1.564.885
2021	1.458.313	183.374	25.121	3.524	1.670.332
2022	1.318.909	161.053	25.954	3.359	1.509.275
2023	1.567.155	196.732	28.889	5.229	1.798.005
2024 gen-nov	1.453.454	183.218	26.808	5.700	1.669.180

Fonte dati 2018-2021: Automobile in cifre, 2024 - Fonte dati 2022-2024: Portali Statistici Anfia

ANSA



Autovetture ferme nel piazzale della Fiat a Melfi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CRISI DELL'AUTOMOTIVE

Vavassori (Anfia):  
immatricolazioni 2024  
circa 350mila in meno  
rispetto al 2019

AMALIA ANGOTTI

● **TORINO.** Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione.

«Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli».

Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato e guidato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone.

Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, Jean-Philippe Imparato, che guiderà la delegazione di Stellantis, vedrà oggi a Torino i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane all'insegna della concretezza. «L'azienda deve mettere su un piano industriale nel quale l'Italia diventi il centro della situazione. È anche necessario che il governo incominci a pensare che i soldi che diamo all'azienda debbano essere condizionati» dice il segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri.

Al centro delle preoccupazioni ci sono anche le regole europee e il rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche. «Occorre da subito cambiare le folli regole del green deal che, tra l'altro, impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai» sottolinea il ministro Urso, che vedrà a Milano il neo vicepresidente della Commissione europea Stéphane

Séjourné. Una posizione sulla quale, dopo l'associazione dei costruttori europei dell'auto Acea, converge anche il Partito popolare europeo - famiglia politica di Ursula von der Leyen - che con il "piano per salvare l'industria dell'automotive" di fatto sposa molte delle richieste avanzate negli ultimi mesi a Bruxelles dall'Italia. In primis, quella di anticipare all'inizio del prossimo anno la revisione e includere i biocarburanti nella transizione, non solo gli e-fuels richiesti dalla Germania.

Anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, chiede all'Europa di cancellare subito le sanzioni per il settore auto. [Ansa]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Le richieste del settore

# Crisi dell'auto, allarme occupazione

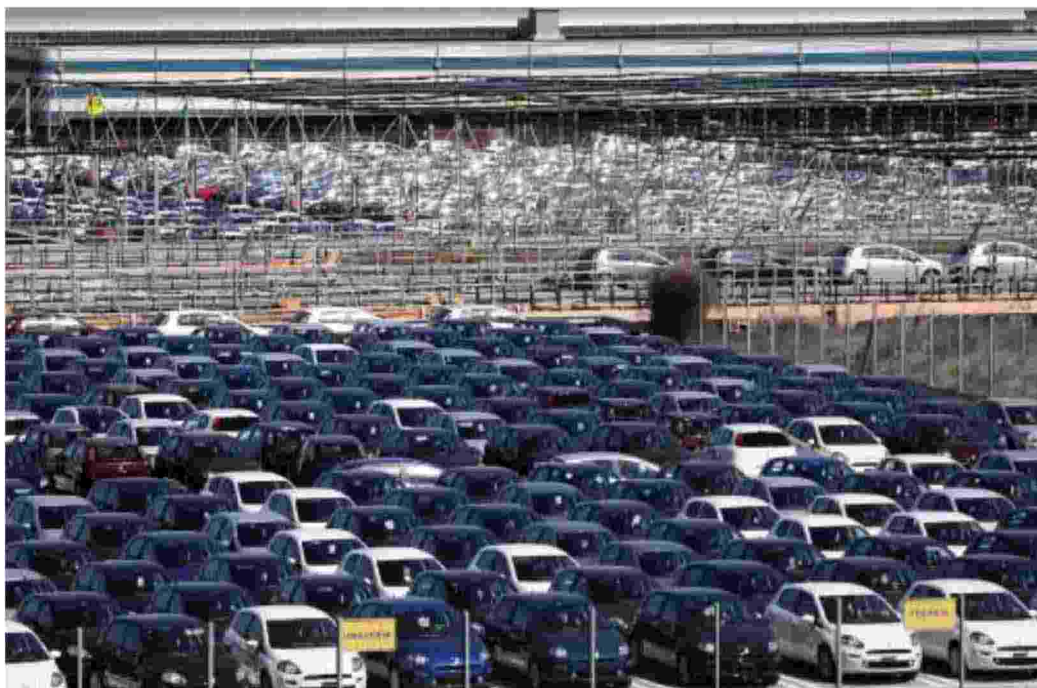
• **Meno 350mila immatricolazioni rispetto al 2019**  
Urso: «Presto nuovi fondi». Al tavolo anche Giorgetti e Calderone

AMALIA ANGOTTI

**TORINO** Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione.

## Le richieste

«Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con



Melfi Autovetture ferme nel piazzale della Fiat ANSA

oltre 5 milioni di veicoli». Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato e guidato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone. «Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezza sugli impegni che noi avremo sul fronte industriale,

sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico. Penso che in quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine».

## Il ruolo di Stellantis

Saranno destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese. Da Stellantis - prosegue Urso - ci aspettiamo

un piano che preveda risorse significative per l'Italia con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli in Italia. Speriamo che il tavolo di martedì possa segnare una svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia». Urso auspica inoltre che il presidente del gruppo, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo».





Settore automotive

Martedì 17 dicembre il tavolo Stellantis al Ministero

# La crisi dell'auto: nel 2024 l'Italia ha perso 350mila immatricolazioni

Vavassori (Anfia): «La Cina è ora il primo esportatore. Bisogna sostenere la filiera. Servono ammortizzatori»

TORINO. Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780mila, 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione. «Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovet-

ture, con oltre 5 milioni di veicoli».

**Il tavolo Stellantis.** Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato e guidato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone. «Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezza sugli impegni che noi avremo sul fronte industriale, sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico. Penso che in quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine nel Fondo

Automotive. Saranno destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese. Da Stellantis - prosegue Urso - ci aspettiamo un piano che preveda risorse significative per l'Italia con l'obiettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli nel nostro Paese. Speriamo che il tavolo di martedì possa segnare una svolta con Stellantis».

Urso auspica inoltre che il presidente del gruppo John Elkann, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo». Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, Jean-Philippe Imparato, che guiderà la delegazione di Stellantis, vedrà oggi a Torino i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano

che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane «all'insegna della concretezza».

«L'azienda deve mettere su un piano industriale nel quale l'Italia diventi il centro della situazione. E' anche necessario che il governo incominci a pensare che i soldi che diamo all'azienda debbano essere condizionati» dice il segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri. Al centro delle preoccupazioni ci sono anche le regole europee e il rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche. «Occorre da subito cambiare le folli regole del green deal, che tra l'altro impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai» sottolinea il ministro Urso, che vedrà a Milano il neo vicepresidente della Commissione europea Stéphane Séjourné. //



**Immatricolazioni.** Crollo delle vendite di auto in Italia

**GLI INDUSTRIALI**

**La richiesta di Orsini.**

«Le sanzioni devono essere tolte dal primo di gennaio, perché pensare di dare multe di 15 miliardi di euro vuol dire la debacle, la distruzione del mondo automotive». Lo ha detto il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, parlando delle sanzioni che rischiano le case auto europee per il mancato raggiungimento dei target sulle emissioni di CO<sub>2</sub> relativi alle quote di vendita di auto elettriche e endotermiche.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# IL MINISTRO URSO VERSO IL TAVOLO CON LA MULTINAZIONALE: "NESSUNO DOVRÀ CHIUDE- Stellantis, ultima giornata di stop Ora vanno salvati gli stabilimenti

**NAPOLI (fr.pa.)** - Ancora una giornata di stop nello stabilimento Stellantis di Pomigliano a causa della mancanza di materiale. Già oggi si dovrebbe tornare alla normalità dopo il blocco all'ingresso merci da parte dei lavoratori Trasnova, i cui licenziamenti sono stati ritirati. C'è ancora tensione però per i lavoratori dello stabilimento in cassa integrazione. C'è lavoro da recuperare, certo, ma non basta a dissipare le nubi. "Chiederemo che nessuno stabilimento in Italia sia chiuso e che Stellantis non licenzi i propri dipendenti". Queste le parole di **Adolfo Urso**, ministro delle Imprese e del Made In Italy all'assemblea **Anfia**. "Chiederemo anche un rapporto



*diverso con la filiera della componentistica e con l'indotto. Nella seduta di martedì 17 speriamo di giungere mi auguro piena intesa con Stellantis. Spero nel prossimo tavolo Stellantis della prossima settimana perché in quell'occasione, sia chiaro la discontinuità con la gestione di Tavares e l'inizio di un nuovo*

*corso di piena responsabilità sociale da parte di questa grande multinazionale che ha radici in Italia e che ritengo che debba manifestare orgoglio per il Made in Italy che è il simbolo di eccellenza nel mondo. Sono sicuro che con lo sforzo di tutti possiamo riuscire davvero a scrivere una nuova e diversa pagina dell'industria dell'auto italiana - aggiunge -. Ieri abbiamo chiuso positivamente una vertenza molto importante che riguardava alcune aziende della logistica che avevano già deliberato il licenziamento collettivo di tutti gli operai delle aziende che lavoravano con Stellantis", ha aggiunto.*

© RIPRODUZIONE  
RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## LA SFIDA ALLA GRANDE CRISI

# Il faro del governo sull'auto Urso: «Rimetteremo i fondi»

All'incontro di martedì prossimo con Stellantis parteciperanno anche i ministri Giorgetti e Calderone. L'allarme della filiera: «Rispetto al 2019, 350mila immatricolazioni in meno». Pressing sul Green Deal

di Amalia Angotti  
TORINO

Le immatricolazioni del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350mila in meno del 2019, prima della pandemia. Nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello delineato dal presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia l'allarme anche per l'occupazione.

«Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre imprese. Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti», afferma Vavassori sottolineando la forte crescita della Cina, «Paese divenuto da un paio di anni il primo esportatore a livello mondiale di autovetture, con oltre 5 milioni di veicoli». Una situazione difficile di cui appare consapevole il governo. Al tavolo Stellantis del 17 dicembre, convocato e guidato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, ci saranno anche i ministri dell'economia, Giancarlo Giorgetti, e del Lavoro, Marina Calderone.

«Ho chiesto la loro presenza - spiega Urso - perché il governo come tale possa dare certezza sugli impegni che noi avremo sul fronte industriale, sul fronte degli strumenti di sostegno al lavoro e sul fronte economico. Penso che in quella sede potremo riuscire a dire che il prossimo anno ci saranno risorse per il settore dell'automotive almeno pari o anche superiori a quelle che erano previste in origine nel Fondo Automotive. Saranno integralmente destinate al sostegno agli investimenti produttivi delle imprese. Da Stellantis - prosegue Urso - ci aspettiamo un piano che preveda risorse significative per l'Italia con l'o-

Il presidente di Anfia, Vavassori lancia un allarme anche per le ricadute sull'occupazione

biettivo di raggiungere entro il 2030 una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli nel nostro Paese. Speriamo che il tavolo di martedì possa segnare una svolta nel rapporto di Stellantis con l'Italia e nella politica industriale nel settore auto».

Urso auspica inoltre che il presidente del gruppo John Elkann, vada il prima possibile in Parlamento, «per illustrare il piano presentato al governo e agli altri attori che fanno parte del tavolo».

Sempre in vista dell'incontro del 17 dicembre, Jean-Philippe Imparato, che guiderà la delegazione di Stellantis, vedrà oggi a Torino i sindacati metalmeccanici ai quali potrebbe dare qualche indicazione ulteriore sul piano che sta mettendo a punto per le fabbriche italiane «all'insegna della concretezza».

«L'azienda deve mettere su un piano industriale nel quale l'Italia diventi il centro della situazione. È anche necessario che il governo incominci a pensare che i soldi che diamo all'azienda debbano essere condizionati» dice il segretario generale della Uil Pierpaolo Bombardieri.

Al centro delle preoccupazioni ci sono anche le regole europee e il rischio delle pesanti multe previste per le case automobilistiche. «Occorre da subito cambiare le folli regole del green deal, che tra l'altro impongono di fatto la chiusura degli stabilimenti e il licenziamento di decine di migliaia di operai» sottolinea il ministro Urso, che vedrà a Milano il neo vicepresidente della Commissione europea Stéphane Séjourné.

### Le immatricolazioni in Italia

Anni	Autovetture	Veicoli Comm	Autocarri	Autobus	Totale
2018	1.911.056	181.508	25.561	4.594	2.122.719
2019	1.917.106	187.823	23.606	4.251	2.132.786
2020	1.381.855	159.590	20.276	3.164	1.564.885
2021	1.458.313	183.374	25.121	3.524	1.670.332
2022	1.318.909	161.053	25.954	3.359	1.509.275
2023	1.567.155	196.732	28.889	5.229	1.798.005
2024 gen-nov	1.453.454	183.218	26.808	5.700	1.669.180

Fonte dati 2018-2021: Automobile in cifre, 2024 - Fonte dati 2022-2024: Portali Statistici Anfia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

## Incognita Stellantis, crollo della produzione e regole da rivedere: l'Automotive scommette su Urso

La filiera automobilistica italiana presenta il bilancio di un 2024 drammatico, mette da parte le polemiche sul taglio al fondo per il settore e spera nell'attivismo del governo a Bruxelles. In attesa del tavolo al Mimit con il gruppo di Elkann All'assemblea annuale della filiera italiana dell'Automotive che si è svolta ieri a Roma l'elefante nella stanza era uno: Stellantis. Tutta la componentistica dipende in grande misura dall'unico costruttore italiano, che secondo le stime fornite ieri ha quasi dimezzato la produzione di automobili segnando un calo del 45 per cento nel 2024. Se escludiamo i veicoli commerciali e industriali, che riescono a tenere i volumi, la produzione italiana dovrebbe infatti fermarsi sotto le 300 mila unità. Un dato sconcertante, fonte di enorme preoccupazione per tutta la filiera nazionale che non avrei mai voluto pronunciare, ha detto il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori. Per questo tutti gli occhi sono puntati su martedì prossimo, quando si riunirà al ministero dell'Industria e del Made in Italy il tavolo Stellantis, il primo dopo le dimissioni di Carlos Tavares. I motivi di diffidenza non mancano, ma la svolta impressa con la rimozione dell'amministratore delegato pone le basi per un confronto collaborativo dopo il braccio di ferro dei mesi scorsi. Da Jean-Philippe Imparato, il manager a cui John Elkann ha affidato le interlocuzioni con il governo Meloni, ci si aspetta non solo rassicurazioni ma impegni precisi. Abbiamo chiesto un piano Italia assertivo sul piano industriale, tecnologico e occupazionale, che preveda risorse significative da qui al 2030, così da raggiungere una capacità produttiva di almeno un milione di veicoli, tra veicoli leggeri e auto, ha detto il ministro Adolfo Urso a margine dell'assemblea, auspicando che Elkann accetti l'invito in Parlamento. L'obiettivo ambizioso, condiviso da Anfia, resta dunque quello di produrre un milione di veicoli. Eppure i dati del mercato sono impietosi e in confronto la capacità produttiva dell'Europa appare sovradimensionata, come ha ammesso lo stesso Vavassori. E' evidente che la produzione europea, che fu di 18 milioni di veicoli nel 2019, non verrà mai recuperata e la sovracapacità produttiva ormai strutturale è un tema dirimente per i costruttori europei. Primo tra tutti Volkswagen, che le imprese italiane osservano con attenzione. Se confermasse un taglio di 15 mila dipendenti, come riportato dagli organi di stampa, 45 mila dipendenti perderebbero il lavoro nelle aziende fornitrici, anche quelle italiane. Secondo Anfia la strada da percorrere a livello europeo passa da un mea culpa di Bruxelles: Sbagliare è umano, perseverare è diabolico, ha riassunto lapidariamente il presidente, che richiamando il rapporto Draghi stampato e distribuito a tutti i partecipanti ha ricordato la necessità di coordinare le politiche climatiche, industriali e commerciali per non perdere competitività e ha chiarito di non credere ai dazi per fermare l'avanzata della produzione cinese. Anfia scommette tutto sull'opera di convincimento che il ministro Urso sta portando avanti a Bruxelles con il non paper presentato insieme alla Repubblica Ceca, per il momento rigettato dalla vice presidente della Commissione con delega alla transizione green, Teresa Ribera. I punti principali sono un piano di sostegno al settore con risorse economiche comuni, l'anticipo al 2025 della revisione del regolamento europeo sulle emissioni e la neutralità tecnologica come driver per raggiungere la decarbonizzazione. L'impegno di Urso è cruciale per il settore, che legato a un solo produttore e sfiancato dalle regole europee non ha molte alternative. Le imprese hanno espresso più volte il loro sostegno e hanno perdonato il governo per il taglio al fondo Automotive attuato a sorpresa nella legge di Bilancio. Mettiamo da parte la polemica, il governo assicura pieno e indiscusso sostegno alle aziende che vogliono essere supportate in piani di investimento e riconversione, ha detto alla platea degli industriali Vavassori. Il ministro ha garantito che per l'anno prossimo verranno rintracciate risorse almeno pari a quelle previste dal fondo pluriennale, circa 750 milioni, e ha confermato che l'esperienza degli incentivi all'acquisto sarà archiviata per lasciare spazio a misure di sostegno alle imprese. D'altra parte, non c'è solo una situazione congiunturale dietro alla crisi che il settore sta attraversando, ma anche limiti strutturali italiani, come dimostra il rapporto presentato ieri da AlixPartners per Anfia. Rispetto agli altri paesi europei, l'Italia si posiziona meglio in termini di produttività ma sconta un gap sulle principali voci di costo: dal lavoro all'energia fino alla logistica. In particolare, rispetto alla Spagna che ieri ha incassato l'impegno di Stellantis e Catl a realizzare una gigafactory da 4,1 miliardi, mentre su Termoli non ci sono ancora conferme in Italia il lavoro costa il 15 per cento in più e l'energia il 30 per cento in più. Di più su questi argomenti: Nata a Cosenza nel 1988, vive a Roma da più di dieci anni. Ogni anno pensa che andrà via dalla città delle buche e del Colosseo, ma finora ha sempre trovato buoni motivi per restare. Uno di questi è il Foglio, dove ha iniziato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

a lavorare nel 2017. Oggi si occupa del coordinamento del Foglio.it.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Powered by EVOLUTION GROUP

### LE FIRME



Ma sindacati e sinistra scioperano contro la sicurezza

Maurizio Belpietro 11 dicembre 2024



Il disastro dell'auto manda a picco



Camilla Conti 12 dicembre 2024

## La crisi accelera, 40.000 a spasso nel 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

l'industria

Claudio Antonelli 11 dicembre 2024

Oggi in edicola

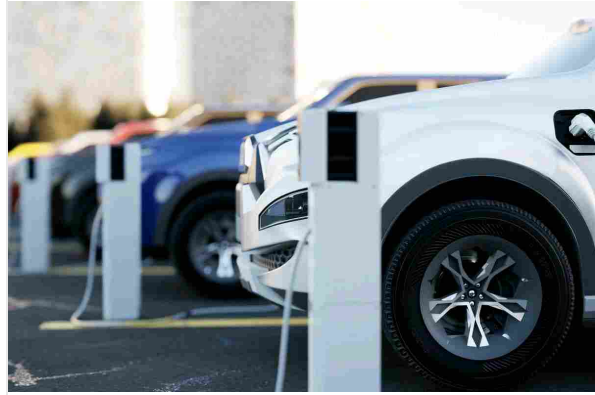
[Guarda tutti i nostri video](#)

La Verità nella tua casella di posta

La Verità settimanale

Inchieste, approfondimenti, notizie e opinioni. Ricevi gli aggiornamenti speciali, iscriviti alla nostra newsletter gratuita.

Iscriviti alla newsletter



iStock

All'assemblea **Anfia** i dati da incubo dell'indotto dell'auto: gli esuberanti attesi al 2030 saranno realtà già il prossimo anno. Il presidente **Roberto Vavassori**: «In Italia -350.000 immatricolazioni rispetto al 2019». A Bruxelles il Ppe presenta la ricetta: «Emissioni CO2, stop multe».

PER LEGGERE LA STORIA COMPLETA

Per gli abbonati

©Riproduzione Riservata

CRISI AUTO

**CA** Claudio Antonelli 12 dicembre 2024

# Transizione e scelte energetiche Ue fan spegnere la cartiera di Fabriano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



U C M TV D V F S S M  
L R O & O I O C P E  
T O N SA Area personale D T H O T

Cerca

# Economia | Ora per ora

Elezioni Usa 2024 Guerra in Medioriente

Guerra in Ucraina Emergenza Clima

L'ALLARME DEL PRESIDENTE DELL'ANFIA

## Crisi dell'auto, nel 2024 circa 350mila vendite

### Primo piano > o rispetto al 2019

TV e Spettacolo >



Oroscopo

Dossier

Schede

Lifestyle

Magazine >

Video

Foto

Breaking News video



Notizie del giorno i del 2024 saranno intorno a 1 milione e 780 mila, 350mila in meno del 2019, prima

ia, nelle fabbriche Stellantis la produzione è crollata. È un quadro drammatico quello

Infografiche presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori che, all'assemblea annuale dell'associazione, lancia

ancane per l'occupazione. "Servono misure che diano un sostegno concreto e immediato alle nostre

Meteo Bisogna urgentemente prevedere degli ammortizzatori straordinari per i prossimi tre anni perché

le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti", ha detto.

Superblog

Chi siamo

Commenti (0)

Inizia la discussione



Disclaimer

0/300 caratteri

Help e Faq

Info e contatti

Termini del servizio



Utilizzo dati e privacy

Cookie Policy

SORPRESE DI NATALE

Scopri cosa ti abbiamo riservato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ADV



## INDUSTRIA E FINANZA

### Emissioni

# Ecatombe termica in Europa: "Tre milioni di vendite in meno nel 2025"

**Redazione Online** | Pubblicato il 12/12/2024 | 0 commenti

### VIDEOPERTINA

**BMW 520d, la prova di Fleet&Business**

ADV

I **nuovi limiti alle emissioni** che entreranno in vigore nel 2025 nel quadro del regolamento europeo Cafe mettono a rischio una valanga di vendite di auto termiche. L'Acea ha parlato di almeno 2,5

## I PIÙ POPOLARI

**Opel Frontera** Bada al sodò. Con stile

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

milioni di veicoli a combustione interna destinati a non essere commercializzati dai costruttori per aumentare il peso delle elettriche e quindi rispettare i requisiti, ma c'è chi alza ancora di più l'asticella: è il caso di François Provost, Chief Procurement, Partnerships and Public Affairs Officer del gruppo Renault. Nel corso di una tavola rotonda organizzata nell'ambito dell'assemblea pubblica dell'Anfia, il manager ha risposto a una domanda del moderatore, il nostro direttore Gian Luca Pellegrini, sulle conseguenze "produttive" dei nuovi limiti: "Per l'anno prossimo rischiamo qualcosa come 3 milioni di auto a combustione interna in meno a causa del regolamento Cafe".

**L'impatto.** Ovie le conseguenze sulla rete produttiva, con almeno "dieci fabbriche" in pericolo. Per Provost si tratta di "pura matematica" ed ecco i 3 milioni di termiche in meno. Ovviamente, le aziende si stanno già preparando, adeguando i livelli produttivi: "Il programma per il primo trimestre del 2025 è già quasi deciso e con il regolamento Cafe non c'è altra scelta che iniziare a implementare delle misure specifiche per essere pronti a non pagare troppe multe", ha detto il manager della Losanga. Tra le misure rientra proprio una riduzione dei volumi, in particolare tra le termiche visto che "la domanda per le elettriche non c'è" e per queste ultime la redditività "è prossima allo zero". Pertanto, "l'unica maniera per mitigare l'impatto è adeguare la produzione di termiche".

**02 Auto cinesi**  
Meno elettriche, più ibride per scansare i dazi

**03 Volkswagen Scholz**  
attacca: "Ha sbagliato la dirigenza, non chiudete le fabbriche"

**04 2035** L'Europa tira dritto, ma spunta l'ipotesi del blocco delle multe

**05 Stellantis** La Fiat 500 resterà a Mirafiori, anche oltre il 2032

**VEDI ALTRO**



**NUOVA JEEP® AVENG... ELETTRICA**  
Nuova Jeep® Avenger 100% elettrica si distingue su ogni strada

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

**L'allarme.** Per questo Provost chiede all'Europa che i costruttori abbiano "abbastanza rassicurazioni per non essere penalizzati" eccessivamente. Magari, come chiesto da Matthias Zink, presidente della Clepa, "rivedendo e ricalibrando" le normative. E in questo ambito rientra la possibilità di una proroga dei limiti e quindi delle multe al 2027. "Un'assoluta necessità" per il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, mentre Marco Stella, presidente Gruppo Componenti Anfia e vicepresidente Clepa, ribadisce l'invito del settore a perseguire la strada "del realismo e, soprattutto, un cammino di decarbonizzazione flessibile per l'industria". In tal senso, sono allarmanti i dati forniti da Dario Duse di AlixPartners sull'impatto occupazionale dell'attuale stagnazione dei volumi e il calo della produzione italiana: nell'intera filiera dei nostri componentisti sono a rischio dai 35 ai 40 mila posti di lavoro già dall'anno prossimo e dai 45 ai 50 mila nel 2030, ben più dei 38 mila indicati dalle stime di aprile. Un fulmineo peggioramento della situazione, che ha spinto tutti i partecipanti alla tavola rotonda a chiedere all'Europa di muoversi rapidamente per affrontare la crisi del settore.

**TAGS:**

ANFIA

EMISSIONI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

**COMMENTA**

Disclaimer

**Focus ON**

- 

**Nuova Opel Grandland è pronta a**

INFO PUBBLICITARIA
- 

**Flexauto ha la soluzione per ogni stagione**

INFO PUBBLICITARIA
- 

**Alfa Romeo Junior: elettrica e**

INFO PUBBLICITARIA
- 

**Nuova Jeep® Avenger 100% elettrica**

INFO PUBBLICITARIA
- 

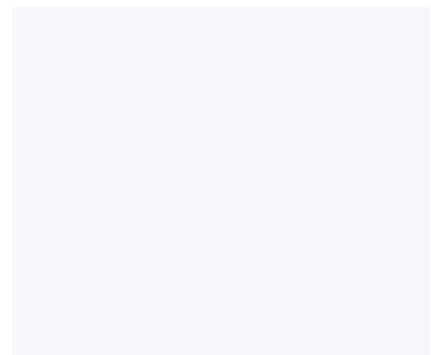
**Viaggiare d'inverno con BMW e MINI**

INFO PUBBLICITARIA
- 

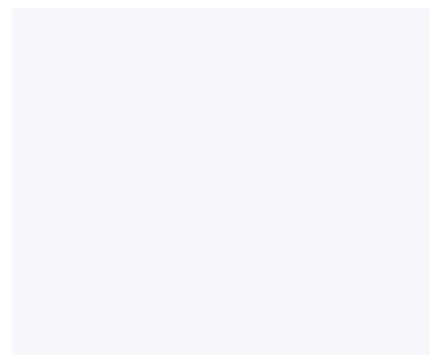
**BYD DM-i: autonomia e innovazione**

INFO PUBBLICITARIA

ADV



ADV



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Ritrovare la Strada: assemblea pubblica ANFIA 2024

Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Il rifiuto del consenso può rendere non disponibili le relative funzioni. Usa il pulsante Accetta per acconsentire.



ABBONATI ALLA RIVISTA LIBRI E MANUALI

La plastica è sostenibile?



Home » Assemblea **Anfia**: trovare insieme la strada per affrontare la transizione

# Assemblea **Anfia**: trovare insieme la strada per affrontare la transizione

Automotive Mercato

12 Dicembre 2024

Redazione

Condividi



Si è svolta nella mattina dell'11 dicembre, a Roma, l'assemblea pubblica 2024 dell'associazione **Anfia**, intitolata "Ritrovare la strada. Insieme per affrontare la transizione". In tale occasione, è stata illustrata con puntualità e concretezza la complessità della situazione del settore automotive a livello sia europeo che italiano. Grazie anche allo studio condotto da **Anfia** con la consulenza di **AlixPartners** e con **MIMIT**, sindacati, regioni e **Stellantis**, è stato possibile fornire un quadro completo della situazione competitiva del nostro Paese, sia per la produzione di veicoli che per quella dei componenti, nei confronti delle principali nazioni automotive europee.

La sintesi dei lavori indica che **occorre lavorare da subito su due piani ben distinti** e tra loro interdipendenti: quello europeo e quello più specificamente nazionale.

Sul **versante europeo** si è ribadito il **pieno supporto al non-paper predisposto dal governo italiano e ceco** per ridisegnare in maniera efficace e credibile il percorso di transizione che porterà alla decarbonizzazione dei vettori energetici per i veicoli al 2035.

Per quanto riguarda **il nostro Paese**, a partire dall'analisi dello studio automotive si sono individuate alcune **misure da implementare in maniera immediata** a favore delle aziende della filiera, in particolare circa la **riduzione del costo dell'energia** per le imprese, un **credito d'imposta per la ricerca** e l'innovazione e **misure specifiche di sostegno al settore dei veicoli commerciali leggeri**, che, in Italia, ha un peso produttivo rilevante. Infine, bisogna urgentemente prevedere degli **ammortizzatori sociali straordinari** per i prossimi tre anni, perché, con la scadenza degli attuali, sono molte le aziende che rischiano di non aver alternative ai licenziamenti.

Tutto questo nella cornice delle **raccomandazioni del Rapporto Draghi**, con particolare riferimento ai capitoli dell'automotive e dei trasporti, una cui copia è stata distribuita ai partecipanti all'evento.

## L'intervento del presidente di **Anfia**

## Sfoggia la rivista



n.8 -  
Novembre  
2024

n.7 - Ottobre  
2024

n.6 -  
Settembre  
2024

Edicola Web

## Notizie da MeccanicaneWS

- **Intelligenza artificiale e piattaforme cloud**
- **Osservatorio MECSPE: pronti ad avvalersi dei nuovi incentivi 5.0**
- **ZIMMER | Ottenere una produzione efficiente con la robotica**

## Notizie da Il Progettista Industriale

- **ASCOMUT torna a MECSPE per favorire l'unione delle sinergie tra le diverse realtà, e si prepara a un anno di crescita per il settore delle**

I lavori hanno preso il via con l'intervento del presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, dedicato ad analizzare il **contesto attuale** in cui opera **l'industria automobilistica italiana**, a partire da quattro fattori inscindibili e interconnessi: **mercato, produzione, espansione cinese e regolamentazione europea**.



Il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori

"L'inestricabile dipendenza tra costruttori di veicoli e filiera dei componentisti impone di studiare soluzioni industriali nella chiave della competitività da ritrovare, in una cornice di aiuto fattivo e tempestivo a livello europeo secondo le **linee indicate dal non-paper proposto in Europa** dal nostro governo e da quello ceco", ha dichiarato **Vavassori**. "Scelte sbagliate o intempestive o, ancor peggio, il rifiuto ideologico di ammettere che decisioni prese nel 2018 non stanno oggi conseguendo i risultati attesi, condannerebbero l'intero settore automotive europeo all'estinzione, vittima a livello mondiale con l'impossibilità di esportazione e a livello continentale con l'arrembante crescita dell'industria veicolistica cinese.

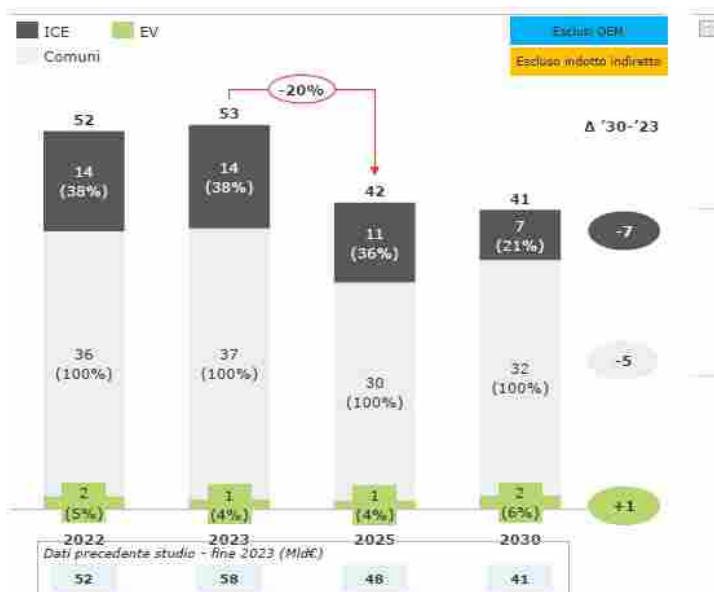
Ancora più complessa la **situazione italiana**, che vede la presenza di **un unico costruttore di volume** che deve 'riappassionarsi' in maniera razionale al nostro Paese, alla filiera dei suoi componentisti, ai suoi stabilimenti e mirare alla conquista di oltre un milione di consumatori che oggi scelgono vetture non prodotte in Italia".

"La stella polare per la direzione verso la transizione è per **Anfia** costituita dalle **linee guida contenute nel Rapporto Draghi**, in particolare nella sezione relativa all'automotive e ai trasporti", ha concluso Roberto Vavassori. "Stiamo ovviamente lavorando in maniera concreta e senza strilli con tutte le parti coinvolte perché il **tavolo convocato dal MIMIT per il 17 dicembre** prossimo si concluda positivamente".

## I risultati dell'analisi di settore

macchine utensili

- Dare valore ai dati digitali
- Nuove soluzioni per un packaging sostenibile



Evoluzione fatturato della filiera italiana componentisti auto, suddiviso per focus tecnologico (miliardi di euro). Il calo potrebbe essere significativo già nel 2025: -20% fatturato

director, EMEA leader Automotive and Industrial di **AlixPartners**, ha illustrato i risultati dell'analisi settoriale "Piano per la competitività del settore automotive italiano", condotta per **Anfia** e frutto dei lavori del **Tavolo Sviluppo Automotive** insediato al **MIMIT**.

Oltre a riportare un'analisi qualitativa della filiera della componentistica, evidenziando il **trend dei volumi di fatturato** e i **rischi di perdita di posti di lavoro**, lo studio traccia i possibili impatti della transizione sulla filiera a livello regionale, analizza i gap di competitività delle imprese italiane con i principali competitor – Spagna, Francia e Germania in primis – e identifica **quattro aree d'intervento**: produzione locale; competitività produttiva di OEM e fornitori; attrattività del Paese per gli investimenti e rinnovamento tecnologico del settore; riconversione e sviluppo occupazionale. Identifica inoltre alcune **misure di sostegno** per guidare e supportare l'evoluzione della filiera produttiva.

Nella seconda parte dell'evento, si è aperta una tavola rotonda moderata da **Gian Luca Pellegrini**, direttore di **Quattroruote**, in cui si sono confrontate le strategie e le politiche per il settore automotive a livello europeo. Insieme a **Roberto Vavassori**, hanno partecipato **Marco Stella**, presidente del Gruppo Componenti **Anfia** e vicepresidente **CLEPA**, **Matthias Zink**, presidente **CLEPA** e CEO Powertrain e Chassis di **Schaeffler**, e **François Provost**, Chief Procurement, Partnerships and Public Affairs Officer del **Gruppo Renault**.

## La tavola rotonda finale

Ha fatto seguito l'intervento del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, che ha ripreso i principali punti della relazione del presidente di **Anfia**, confermando il suo impegno a gestire al meglio questa delicata fase per l'industria nazionale.

Nel successivo intervento, **Dario Duse**, partner & managing

Si è trattato di un confronto centrato su **come salvare la filiera automotive europea** agendo di concerto tra player del settore, governi, istituzioni europee e altri attori del sistema della mobilità. Mantenere e accrescere la competitività di un comparto che genera oltre **13 milioni di posti di lavoro in UE**



La tavola rotonda con (da sinistra): Roberto Vavassori (Anfia), Marco Stella (Anfia, Clepa), Matthias Zink (Schaeffler, Clepa) e François Provost (Renault)

(includendo anche il mondo dei servizi) è un obiettivo comune, individuato e sviscerato anche dal report **“The future of European competitiveness”**, pubblicato da **Mario Draghi** lo scorso settembre, che può essere fonte d’ispirazione per i futuri programmi dell’UE, in particolare in ambito automotive ed energia.

Tra i principali argomenti di respiro europeo e globale dibattuti durante la tavola rotonda vi era la preoccupazione per le **norme CAFE** (Corporate Average Fuel Economy), che, laddove si sforasse rispetto ai limiti emissivi stabiliti, dal primo gennaio 2025 porterebbero a **multe intorno ai 15 miliardi di euro per i costruttori**.

Si è discusso poi del **non-paper** presentato dal governo italiano e ceco – sui cui si sta cercando di costruire una maggioranza ampia di paesi europei – per modificare la traiettoria della decarbonizzazione, confermando gli **obiettivi** sempre più ambiziosi e sfidanti **del 2035**, ma evitando un approccio monotecnologico.

Sono seguite alcune riflessioni sul tavolo di **coordinamento europeo sul settore automotive**, che la presidente della Commissione UE **Ursula Von der Leyen** ha avocato a sé come responsabilità. Si è infine dibattuto su: **confronto con il gigante cinese** e il suo ruolo nel mercato europeo; **investimenti della filiera europea in Nord Africa**; innovazione dei prodotti e dei processi, nel segno di **automazione e digitalizzazione**, come arma vincente nel confronto competitivo globale e terreno d’incontro tra costruttori e fornitori.

Tag: [AlixPartners](#) [anfia](#) [automotive](#) [CLEPA](#) [commissione ue](#) [Dario Duse](#) [François Provost](#) [Future of European competitiveness](#) [Gian Luca Pellegrini](#) [Marco Stella](#) [Matthias Zink](#) [Mimit](#) [non-paper automotive](#) [Norme CAFE](#) [Piano per la competitività del settore automotive italiano](#) [Rapporto Draghi](#) [Rapporto Draghi 2024](#) [Renault Group](#) [Roberto Vavassori](#) [Schaeffler](#) [Stellantis](#) [Ursula Von der Leyen](#)

## Ti potrebbero interessare