



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'1 al 7 ottobre 2024

Torino, 11 ottobre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
28	La Repubblica	02/10/2024	<i>Mercato dell'auto in rosso Tavares va in Parlamento (D.Longhin)</i>	2
20	Il Giornale	02/10/2024	<i>Auto spenta a settembre. Mirafiori ferma (P.Bonora)</i>	3
1+8/9	Libero Quotidiano	02/10/2024	<i>Allarme elettriche: si rischia l'incendio (S.Iacometti)</i>	4
1+8/9	QN- Giorno/Carlino/Nazione	02/10/2024	<i>Tonfo Stellantis, Tavares alla Camera (A.Troise)</i>	6
	Adriaeco.eu	02/10/2024	<i>Mercato auto italiano ancora in rosso: -10,7% a settembre, situazione critica per Stellantis</i>	8
	Autoappassionati.it	02/10/2024	<i>Mercato auto giu' in Italia a settembre: sorridono in pochi, appello al governo</i>	12
	Ilgiornale.it	02/10/2024	<i>Auto spenta a settembre. Mirafiori ferma</i>	14
	Ilmessaggero.it	02/10/2024	<i>Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto: 13,4% in meno rispetto all'anno precedente</i>	16
	Italianpress.eu	02/10/2024	<i>Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie</i>	18
	Motori.ilmattino.it	02/10/2024	<i>Accelerano a settembre vendite elettriche in Italia: +27,3%. Quota mercato sale a 5,2%, incentivi fo</i>	20
	Motori.ilmattino.it	02/10/2024	<i>Brembo dice addio a Pirelli, vende il suo 5,5%. Tronchetti Provera compra un ulteriore 2,5% ma il ti</i>	22
	Polimerica.it	02/10/2024	<i>Immatricolazioni in rosso anche a settembre</i>	24
	Quotidiano.net	02/10/2024	<i>Il tonfo di Stellantis. Vendite a picco e stop a Mirafiori. Tavares in Parlamento</i>	25
	Liberoquotidiano.it	03/10/2024	<i>Auto, immatricolazioni a picco: calo del 10,7%. E Stellantis riesce a far peggio</i>	28
	Motori.ilmattino.it	03/10/2024	<i>Anfia rivede stime mercato auto al ribasso, 1,55 mln immatricolazioni nel 2024</i>	31
	Motori.ilmattino.it	03/10/2024	<i>Paesi Ue domani al voto decisivo sui dazi definitivi fino al 36,3% sulle e-car cinesi</i>	33
	Tg24.sky.it	03/10/2024	<i>Auto, e' ancora crisi. Immatricolazioni in Italia a settembre a -10,7%, Stellantis a -33%</i>	35
1+4	Il Riformista	04/10/2024	<i>Auto elettriche cinesi oggi il voto della Ue. Dal settore ok a meta' (A.Picasso)</i>	37
	Autobusweb.com	04/10/2024	<i>Nove mesi in positivo: il mercato dell'autobus italiano sfiora quota 4.900. E i mezzi sopra la 8 ton</i>	39
	Ilriformista.it	04/10/2024	<i>Elettrico, dazi dell'Unione sulle auto cinesi: una misura protezionistica, ma solo temporanea</i>	41
	Motorpad.it	04/10/2024	<i>Autopromotec Talks per conoscere la situazione dell'automotive</i>	45
	Protectaweb.it	05/10/2024	<i>A Milano, convegno su «Mobilita' del Futuro: Percezioni, Sfide e Prospettive»</i>	48
	Ansa.it	07/10/2024	<i>Concessionari contro Tavares, 'le e-cars non si vendono'</i>	50
1+15	Primo Piano Molise	07/10/2024	<i>Crisi dell'auto, il senatore Martella porta il caso a Mario Madama</i>	55

Sindacati preoccupati per la situazione. Il segretario della Fiom-Cgil De Palma chiede che anche i lavoratori vengano ascoltati a Montecitorio Calenda: "Mi aspetto risposte puntuali e circostanziate"

L'indotto

L'auto è uno dei settori più in crisi e l'Anfia teme per gli effetti del mercato sull'indotto. A rischio per Fim, Fiom e Uilm, che hanno proclamato uno sciopero il 18 ottobre, 25 mila posti



Mercato dell'auto in rosso Tavares va in Parlamento

A settembre le vendite in Italia calano del 10,7%. Si allunga la cassa a Mirafiori
L'ad di Stellantis in audizione alla Camera l'11 ottobre: "Volontà di dialogo e confronto"

di Diego Longhin

TORINO – Mercato ancora in rosso. Le vendite di auto giù del 10,7% a settembre in Italia - le immatricolazioni totali sono state 121.666 - con Stellantis che fa peggio e perde il 33,9%. Tre volte tanto. Il gruppo guidato da Carlos Tavares, che ha annunciato una sua audizione in Parlamento fissata per la prossima settimana, ha venduto 29.375 auto, il 33,9% in meno dello stesso mese del 2023 con la quota di mercato che scende dal 32,6% al 24,1%. «Proiettando i risultati dei primi nove mesi sull'intero anno, il 2024 dovrebbe chiudere con 1.603.000 immatricolazioni, livello decisamente lontano dalla situazione ante-crisi», dice Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor. L'Anfia, che rappresenta le imprese della componentistica, è preoccupata per i contraccolpi industriali.

I dati negativi del mercato rappresentano bene la crisi che sta passando il settore. Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubblica, ieri ha annunciato che l'amministratore delegato Tavares l'11 ottobre sarà ascoltato in



Al vertice

L'ad di Stellantis Tavares spiegherà alla Camera le strategie del gruppo

-10,7%

In rosso

Il mercato dell'auto a settembre ha perso il 10,7% in Italia. Stellantis ha venduto il 33,9% in meno rispetto ad un anno fa

commissione Attività Produttive della Camera. «Con la sua presenza Tavares potrà offrire il quadro più esauriente sulla produzione del gruppo in Italia», spiega la società, che sottolinea la «volontà di dialogo» e «l'esigenza di collaborazione».

Un'audizione richiesta dalla politica. Dalla maggioranza di centrodestra, che ha presentato una sua mozione, e dall'opposizione, che ha prodotto altri documenti e ha sostenuto l'iniziativa del leader di Azione, Carlo Calenda, appoggiato da M5s, Pd e Avs, di sentire i vertici di Stellantis. Oggi è previsto il voto delle mozioni. Critico il segretario della Fiom-Cgil, Michele De Palma, sul fatto che non siano ascoltati i rappresentanti dei lavoratori: «Escluderli dall'ascolto del Parlamento è molto grave. La distanza tra Parlamento e lavoratori italiani sembra in queste ore incolmabile». Sulla stessa linea il vicepresidente di Avs, Marco Grimaldi: «Il fatto di aver convocato l'audizione dell'ad Tavares senza dare la parola alle tute blu è una provocazione che respingiamo al mittente. Noi saremo con i lavoratori». Calenda invece auspica «risposte circostanziate e puntuali, non una passerella mediatica».

Fim-Cisl, Fiom-Cgil e Uilm-Uil chiedono da tempo l'apertura di un tavolo a Palazzo Chigi e hanno proclamato uno sciopero il 18 ottobre con una manifestazione a Roma, in piazza del Popolo. E la decisione di allungare ancora la cassa integrazione alle Carrozzerie di Mirafiori, dove si producono la 500e e la Gran Cabrio e Gran Turismo Maserati, preoccupa i sindacati. La casa automobilistica ha comunicato che prolungherà lo stop fino al 4 novembre. Gli operai sarebbero dovuti rientrare il 14 ottobre. L'azienda, che ha annunciato anche l'estensione temporale dei contratti di solidarietà, come a Cassino, ha spiegato che l'allungamento dello stop a Torino è dovuto «alla mancanza di ordini legata all'andamento del mercato elettrico in Europa, che è profondamente in difficoltà, nonostante la 500e nei primi 8 mesi dell'anno rappresenti il 40% delle vendite nel segmento Ev delle city car, segmento A, in Europa».

I dati di vendita dell'elettrico a settembre in Italia sono stati migliori: immatricolate 6.308 vetture full electric, in crescita del 27,3% rispetto a settembre 2023, con una quota di mercato pari al 5,2% dal 3,6% dell'anno prima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMMATRICOLAZIONI In Italia mercato in rosso

Auto spenta a settembre. Mirafiori ferma

L'elettrico avanza ma è l'effetto del bonus. E le vendite di Stellantis calano del 33%

Pierluigi Bonora

A settembre, in Italia, le auto elettriche rialzano la testa in un mercato complessivo le cui immatricolazioni scendono intorno all'11 per cento. Un risultato, quello delle vetture a sola batteria (+29% e quota mensile del 9,3%, ma del 4% nel cumulato), che deriva essenzialmente dal boom di giugno quando, in una sola giornata, sono andati esauriti gli incentivi per questa alimentazione. «È l'effetto - spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari) - delle progressive consegne di quelle automobili che hanno beneficiato dell'ecobonus».

Da gennaio i volumi totali in Italia si attestano a 1.202.122 unità, +2,1% sul pe-

riodo gennaio-settembre 2023. «Il trend negativo degli ultimi due mesi - commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia (filiera automotive) - ci porta a dover rivedere al ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023). L'andamento negativo del mercato, inoltre, si affianca a una situazione industriale sempre più critica. Per questo accogliamo con favore la proposta all'Ue del ministro Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 per i veicoli e di adottare un piano europeo automotive. Senza dimenticare che la filiera italiana necessita di interventi immediati». Il punto attuale e sui progetti futuri di Stellantis, intanto, sarà

fatto il prossimo 11 ottobre quando l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, sarà in audizione alla Commissione attività produttive della Camera. Per Stellantis il momento continua a essere difficile, oltre che a causa del *profit warning* sui conti di fine anno, anche sul piano delle immatricolazioni in Italia: -33% a settembre e quota crollata dal 32,7% al 24,2%. Segno meno, poi, per tutti i marchi della galassia, in particolare Citroën (-74,5%), Lancia (-72,1%), Maserati (-57,9%) e Fiat (-43,7%).

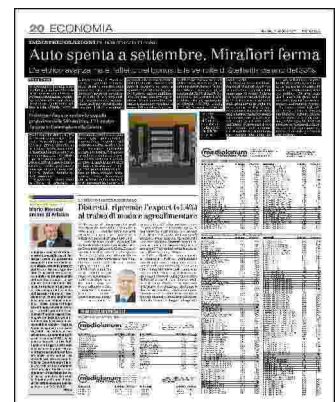
Si rinnova anche l'abbonamento di Mirafiori con la casa integrazione a causa della mancanza di ordini. Stellantis ha comunicato ai sindacati (oggi la Fim presenterà i dati sulle produzioni in Italia nel

terzo trimestre) il prolungamento fino a novembre dello stop alla linea della 500 elettrica, «nonostante questo modello, nei primi otto mesi dell'anno, rappresenti il 40% delle vendite nel segmento elettrico delle city-car in Europa», precisa una nota del gruppo. Stellantis, in proposito, ribadisce «di essere al lavoro per garantire la continuità di tutti i suoi impianti e delle sue attività». Ciò non toglie che il 18 ottobre, dopo 40 anni, i lavoratori dell'auto torinese torneranno a incrociare le braccia.

Il colosso cinese Byd, infine, dopo essersi assicurato l'ex Fiat-Fca, Alfredo Altavilla, nel ruolo di special advisor per l'Europa, ha deciso di puntare su Alessandro Grosso, con una lunga esperienza in Fca e Stellantis, per il mercato italiano.

Prolungato fino a novembre lo stop alla produzione della 500 elettrica. L'11 ottobre Tavares in Commissione alla Camera

IN CRISI
Una vista di Mirafiori, stabilimento simbolo della vecchia Fiat a Torino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CROLLANO LE VENDITE STELLANTIS, TAVARES IN PARLAMENTO

Allarme elettriche: si rischia l'incendio

I casi si moltiplicano: ritirate 150mila Jeep ibride negli Usa. A Milano una 500 prende fuoco

SANDRO IACOMETTI

Veicoli che si incendiano, crollo delle vendite, altra cassa integrazione negli stabilimenti italiani. Non è facile immaginare cosa potrà dire Carlos Tavares l'11 ottobre in Parlamento. Le alternative non sono molte: o nascondere la verità, come ha già fatto altre volte, prospettando miracolose (...)

segue a pagina 8

BUFERA SULL'AUTOMOTIVE

Immatricolazioni a picco A settembre calo del 10,7% Ma Stellantis fa peggio: crollo delle vendite del 33%

Il mercato delle quattroruote non riesce a ripartire. E il gruppo italiano prolunga la cassa integrazione a Mirafiori fino a novembre. Altra grana: il Lingotto richiama 200mila Jeep ibride (Wrangler e Grand Cherokee)

segue dalla prima

SANDRO IACOMETTI

(...) ripartenze del business e ribadendo la centralità dell'Italia nelle strategie del gruppo controllato a metà (almeno dal punto di vista delle quote societarie) dagli Agnelli-Elkann, oppure rimangiarsi il suo recente sostegno ai diktat Ue sulle emissioni e ammettere che sì, lo stop ai motori endotermici sta terremotando tutto il settore dell'automotive e lui non ha colpe. La terza via, che richiederebbe una dose sovrumana di faccia tosta dopo aver delocalizzato tutta la produzione delocalizzabile, sarebbe quella di chiedere alla politica altri soldi dei contribuenti. Ma l'uomo, malgrado gli ormai evidenti errori manageriali, non è stupido e sa perfettamente che riceverebbe solo torte in faccia. Considerato che oramai l'irritazione nei suoi confronti è diventata bipartisan e neanche gli uomini di Maurizio Landini sembrano più disposti a fargli da sponda per non turbare i rapporti tra la Cgil e i quotidiani del gruppo Gedi (controllato dalla Exor di John Elkann).

Qualunque strada sceglierà, sarà decisamente in salita. La crisi dell'auto è globale, e pe-

santissima in Europa. Ma lo scenario in cui si muove Stellantis inizia ad essere catastrofico. Ad agosto le vendite complessive nel Vecchio Continente sono crollate del 16,5%, però quelle del gruppo guidato da Tavares sono scivolte addirittura del 28,7%. E le cose non vanno bene neanche negli Stati Uniti, uno dei principali mercati di Stellantis. Al punto che la società lunedì scorso ha dovuto annunciare una riduzione delle consegne alla rete di più di 200.000 veicoli nel secondo semestre, il doppio della stima precedente. Il margine del risultato operativo adjusted è atteso tra il 5,5% ed il 7% per l'intero 2024, in calo rispetto al precedente "double digit", mentre il free cash flow industriale, prima positivo, è previsto in rosso tra 5 e 10 miliardi (numeri che hanno provocato un crollo in Borsa del 14,7% non seguito ieri da un rimbalzo, ma da uno striminzito +0,16%). Cattive notizie a cui si sono aggiunte quelle che riguardano proprio i veicoli ecologici su cui Tavares dice di non voler tornare indietro. Non tanto la Fiat 500 che si è incendiata in un garage a Pantigliate, in provincia di Milano. Una fatalità può capitare, anche se in Corea del Sud i casi di autocombustione di auto

green di diversi marchi si sono moltiplicati e hanno spinto le autorità a mettere in guardia le case automobilistiche sulla provenienza delle batterie. Il problema sono le quasi 200mila Jeep ibride (Wrangler e Grand Cherokee) di cui Stellantis ha chiesto in questi giorni il ritiro dopo le segnalazioni di dozzine di incendi.

Ma in fondo la convocazione di Stellantis in Parlamento non riguarda il futuro della mobilità green, il crollo dei colossi tedeschi o le grane mondiali del gruppo. Quello che interessa a maggioranza, opposizioni, sindacati e, soprattutto, ai 40mila lavoratori della ex Fiat (più le altre decine di migliaia impiegate nella componentistica) è capire cosa intendono fare Tavares e gli Elkann in Italia. E su questo fronte le cose vanno malissimo.

Ieri, tanto per dire, è stato annunciato che a causa della «mancanza di ordini legata all'andamento del mercato elettrico in Europa che è profondamente in difficoltà» lo stabilimento di Mirafiori, che produce la 500 a batteria e le Maserati, resterà fermo anche ad ottobre. Tutti in cassa integrazione fino al 4 novembre. Salvo nuove brutte sorprese, che sono tutt'altro che escluse.

La ciliegina sulla torta del disastro Stellantis è infatti arrivata ieri pomeriggio, con la diffusione dei dati sulle vendite in Italia di settembre. Il mercato, come era prevedibile, è andato male: 121.666 immatricolazioni, con un calo del 10,7% rispetto a settembre 2023, che aveva totalizzato 136.316 unità. «Resta», ha commentato l'Anfia, «una flessione a doppia cifra, confermando il crollo del 13,4% già registrato ad agosto». Un trend negativo che ci lascia ben lontani dalla situazione pre Covid (1.916mila unità) portando le previsioni di chiusura per il 2024 da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023).

Su chi sia però il vero sconfitto del mese ci sono pochi dubbi. Stellantis a settembre ha venduto 29.375 auto, vale a dire il 33,9% in meno rispetto al 2023, con una performance tre volte peggiore rispetto a quella del mercato. Dati drammatici che si riflettono sulla quota di quel mercato italiano che una volta era il regno incontrastato dei marchi del Lingotto. La percentuale in 12 mesi è scesa dal 32,6 al 24,1%. Ed è una magra consolazione apprendere che il gruppo non va meglio nel suo altro mercato "casalingo"

che è la Francia, dove nei primi nove mesi rispetto a un calo generale delle vendite dell'1,76% ha perso il 17,52%, scivolando ad una quota di mercato del 25,9%. Continuare a far finta di nulla e a sorridere, per Tavares, non sarà semplice.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ACQUISTI FERMI IN TUTTA EUROPA

Ad agosto le vendite in Europa crollate del 16,5%

OCCUPAZIONE A RISCHIO IN ITALIA

Sale il timore per gli oltre 40mila lavoratori diretti e quelli dell'indotto

CASSINTEGRAZIONE PER MIRAFIORI

La fabbrica di Mirafiori ferma fino al 4 novembre O più a lungo

Mercato italiano delle autovetture



WITHUB

John Elkann, erede della dinastia Agnelli è oggi presidente e amministratore esecutivo (LaPresse)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tonfo Stellantis, Tavares alla Camera

In settembre le vendite del gruppo crollate del 33,9% in Italia, con il mercato dell'auto in crisi. L'ad in Commissione l'11 ottobre Nuovo stop a Mirafiori dove si realizza la 500 elettrica. **Intervista a Palombella (Uilm)**: produzione ai livelli del '57, il governo intervenga

Servizi
alle p. 8 e 9

Il tonfo di Stellantis Vendite a picco e stop a Mirafiori Tavares in Parlamento

La casa italo-francese ha perso il 33,9% di consegne nell'ultimo anno
L'ad riferirà l'11 ottobre alle Camere. I lavoratori del settore auto in sciopero il 18

di **Antonio Troise**
ROMA

Solo un mini-rimbalzo in Borsa dopo lo scivolone di lunedì (-14,5%). Ma sul fronte di Stellantis la situazione resta estremamente tesa. E lo dimostra proprio il voto bipartisan a Montecitorio sulla richiesta di un incontro urgente con i vertici dell'azienda per fare il punto sulla crisi del settore. Per ora è già in programma, per l'11 ottobre prossimo, l'audizione dell'Ad del gruppo, Carlos Tavares, presso la Commissione Attività Produttive. Una decisione che arriva proprio nel giorno in cui Stellantis annuncia l'ennesimo stop per Mirafiori: le linee dove si produce la 500 elettrica saranno sospese fino al primo novembre. Una scelta dettata soprattutto da un motivo: la mancanza di ordini in un mercato in evidente difficoltà e nonostante il trend positivo, sottolineato dall'azienda, di un modello che «nei primi 8 mesi dell'anno ha rappresentato il 40% delle vendite nel segmento Ev delle city car (segmento A) in Europa».

L'azienda cerca anche di gettare acqua sul fuoco delle preoccupazioni, ricordato che alle Carrozzerie di Mirafiori, «grazie a un investimento di 100 milioni, presto sarà potenziata la pro-

duzione della Fiat 500e con una nuova batteria ad alto potenziale, integrando nuove tecnologie per renderla più accessibile e migliorare l'esperienza cliente, ma all'inizio del 2026 sarà anche avviata la produzione della nuova 500 Ibrida, che sarà realizzata sulla base dell'attuale 500 elettrica». Parole che non convincono per niente i sindacati, seriamente preoccupati sul futuro di Mirafiori e sui rischi di un'impennata della tensione.

«**Le giornate** lavorative si vanno sempre più riducendo mentre l'utilizzo della cassa integrazione è in costante aumento. L'incertezza regna sovrana», afferma Rocco Cutri, segretario generale Fim-Cisl di Torino. Mentre Luigi Paone della Uilm sottolinea che «la situazione a Torino è sempre più preoccupante, aumenta la cassa e diminuisce il salario dei lavoratori, mettendo a rischio la tenuta sociale».

Ma a far infuriare i sindacati anche la scelta di convocare Tavares a ridosso dello sciopero generale del settore proclamato per il 18 ottobre. «È incredibile che il Parlamento non senta il dovere di ascoltare i lavoratori dell'automotive - spiega il leader della Fiom, Michele De Palma -. La distanza con le istituzioni parlamentari sembra in queste ore incolmabile, spetta a chi ha responsabilità istituzionali riconoscere che la nostra Repub-

blica è fondata sul lavoro». Le notizie che arrivano dal mercato offrono l'esatta dimensione della grande crisi del settore. A settembre, secondo i dati diffusi ieri **dall'Anfia**, c'è stato un calo delle vendite del 10,7% rispetto allo stesso mese del 2023. Anche se, considerando i primi tre trimestri dell'anno, i volumi complessivi si attestano a 1.202.122 unità, con una crescita del 2,1% rispetto all'anno scorso. Un calo ben più drammatico per Stellantis: -33,9% a settembre con sole 29.375 unità e una quota di mercato in Italia al 24,1% rispetto al 32,6% di settembre 2023.

Per Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, «il trend negativo ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023)». Il problema è che, di fronte alle incertezze delle nuove norme legate alla transizione green, molti decidono di rinviare gli acquisti. Mentre la proposta di Urso per rivedere già a fine 2025 le clausole dei target di Co2 potrebbe arrivare fuori tempo massimo. Tanto che sono molti a prevedere per fine anno una soglia massima di 500mila auto targate Stellantis, la metà dell'obiettivo fissato da Tavares.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La protesta dei lavoratori

MANIFESTAZIONE A ROMA



Fiom, Fim e Uilm

Deciso per il 18 uno stop di 8 ore

Fim, Fiom e Uilm hanno indetto per il 18 ottobre uno sciopero nazionale dell'automotive e della componentistica di 8 ore «per difendere l'occupazione e costruire il futuro dell'industria dell'auto». Lo stesso giorno a Roma è in programma una manifestazione nazionale

Soddisfazione di Calenda

«LO CHIEDEVAMO DA TEMPO»



Carlo Calenda

Leader di Azione

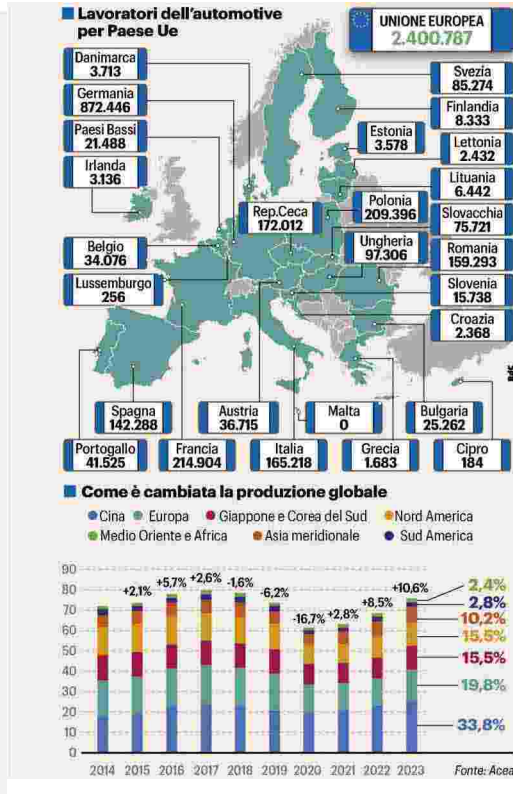
«Finalmente. Dopo una lunga battaglia condotta da Azione, che ha visto le opposizioni unite, siamo riusciti a ottenere che l'ad di Stellantis venga a riferire in Parlamento. Ci aspettiamo risposte circostanziate e puntuali, non passerelle mediatiche»

L'AZIENDA RASSICURATA

«Presto sarà potenziata la produzione della Fiat 500e»



Carlos Tavares, è ad di Stellantis dal 2021, dopo la fusione tra Fiat e Psa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Mercato auto italiano ancora in rosso: -10,7% a settembre, situazione critica per Stellantis

2 Ottobre 2024

30



A settembre 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 121.666 immatricolazioni, con un calo del 10,7% rispetto a settembre 2023, che aveva totalizzato 136.316 unità.

Nei primi nove mesi del 2024 i volumi complessivi si attestano a 1.202.122 unità, con una crescita del 2,1% rispetto a gennaio-settembre 2023.

"A settembre il mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%), confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto) - afferma Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a

articoli recenti

[Il sindaco Daniele Silveti eletto all'unanimità Presidente della Conferenza dei Sindaci dell'Ast 2 di...](#)

[Mercato auto italiano ancora in rosso: -10,7% a settembre, situazione critica per Stellantis](#)

[Fabrizio Ciarapica neo Presidente Ast3 Macerata](#)

[Mezzavalle, vietato il consumo di vongole: rilevata presenza di escherichia coli](#)

[La ricerca RSE on the road](#)



i più letti

1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023).

L'andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica.

Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati.

C'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".

Analizzando nel dettaglio le **immatricolazioni per alimentazione**, le autovetture a benzina vedono il mercato di settembre in calo del 23,3%, con quota di mercato al 25,5%; allo stesso modo, le diesel calano del 24,9% con quota al 12,8%. Nel cumulato dei primi nove mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 6,3% e quelle delle auto diesel calano del 21,8%, rispettivamente con quote di mercato del 29,7% e del 14,1%.

Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano, nel solo mese di settembre, il 61,7% del mercato, con volumi pressoché stabili (-0,1% rispetto a quelli di settembre 2023). Nel cumulato, crescono dell'8,2% con una quota del 56,3%. Tra queste, le autovetture elettrificate rappresentano il 52,4% del mercato di settembre e il 46,8% del cumulato, in calo dello 0,6% nel mese e in crescita dell'8,4% nei nove mesi.

Nel dettaglio, le ibride non ricaricabili diminuiscono dell'1% nel mese con una quota del 43,8%; nel cumulato crescono del 12,8% con una quota del 39,4%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) aumentano dell'1,5% a settembre e rappresentano l'8,6% del mercato del mese (a settembre 2023 era del 7,6%); nel cumulato calano del 10,5% e hanno una quota del 7,3% (in calo di 1,0 punti percentuali rispetto al cumulato dei primi nove mesi del 2023).

Le auto elettriche (BEV) hanno una quota del 5,3% nel mese e del 4% nel cumulato, le vendite aumentano del 30% a settembre e del 5,4% nel cumulato. Le ibride plug-in calano del 24,5% a settembre e del 24,2% nei nove mesi. Esse rappresentano il 3,4% delle immatricolazioni del singolo mese e il 3,3% del totale da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,3% dell'immatricolato di settembre, quasi interamente composto da autovetture Gpl (che sono in crescita: +3,5% nel mese). La quota delle autovetture a metano è ormai marginale (a settembre sono solo 9 le vetture immatricolate); nel cumulato calano del 5,8%. Da inizio anno le Gpl crescono del 7,3%; insieme, nei nove mesi, le due alimentazioni costituiscono il 9,5% del mercato.

Nel cumulato dei nove mesi, Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride occupano, rispettivamente la prima, terza ed ottava posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Renegade risulta al nono posto nei nove mesi. Tra le elettriche, Jeep Avenger è il quarto modello più venduto dopo Tesla Model 3 e Model Y e Volvo EX30, seguito da Fiat 500



Nasce FAX Gratis, per inviare fax da pc, smartphone e tablet



La corte Internazionale dell'Adriatico e dello Ionio



Ancona, al via la mostra "Robert Capa Retrospective"



Anek Lines Italia e Tipicità in blu



Risparmio: gravi inadempienze da parte di Zurich Italy Bank

al quinto posto.

In riferimento al **mercato per segmenti**, nel mese di settembre le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 29% del mercato, con volumi in calo del 26,1% rispetto a quelli di settembre scorso.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,6% a settembre, con un mercato in calo del 5,2% rispetto allo stesso mese del 2023.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 57,4%, con volumi in calo del 3,7% rispetto a settembre 2023. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano l'11,6% del mercato del mese (+12,7% rispetto a settembre 2023), i SUV compatti il 28,2% (-15,1%) e i SUV medi l'11,3% (+7,9%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 6,4% del totale (+11,4%). Il 18,5% dei SUV venduti nel mese di settembre è di un brand del Gruppo Stellantis.

Nei primi nove mesi del 2024, utilitarie e superutilitarie hanno una quota del 33,9% (+8,6% rispetto allo stesso periodo del 2023). Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella Top Ten del cumulato anche Lancia Ypsilon al terzo posto, Citroen C3 al quarto, Peugeot 208 al settimo, Opel Corsa all'ottavo e, infine, Fiat 500 al nono.

Le autovetture medie (segmenti C, D ed E) hanno una quota del 10,1% (-5,1%) nel cumulato. In classifica, al nono posto, Fiat Tipo a rappresentare il Gruppo Stellantis.

I SUV, in calo dell'1,5%, detengono una quota del 53,1% nel cumulato. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger che è prima nella top ten dei SUV piccoli con oltre 30.100 unità immatricolate da inizio anno. Stellantis è presente nella top ten con Citroen C3 Aircross al quarto posto, Opel Mokka al sesto e Fiat 600 al nono.

Tra i SUV compatti, Peugeot 208 è la sesta auto più venduta del segmento, seguita da Jeep Compass al nono posto.

Alfa Romeo Tonale, tra i SUV medi, chiude i nove mesi al terzo posto, dietro a Kia Sportage e a Volkswagen Tiguan. Presente nella classifica del cumulato, anche Alfa Romeo Stelvio, al decimo posto.

Infine, sempre marginale è la quota di Monovolumi e Multispazio (1,8% nel cumulato, in crescita del 49,1%).

Secondo l'indagine ISTAT, a settembre si stima un aumento sia dell'**indice del clima di fiducia dei consumatori** (base 2010=100), che passa da 96,1 a 98,3, sia dell'**indice composito del clima di fiducia delle imprese** (lesi), da 94,7 a 95,7.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, risulta in crescita rispetto ad agosto (da -70,5 a -62,8).

Secondo le stime preliminari ISTAT, a settembre l'**indice nazionale dei prezzi al consumo** registra un calo dello 0,2% su base mensile e aumenta dello 0,7% su base annua (da +1,1% del mese precedente). La decelerazione del tasso d'inflazione si deve principalmente ai prezzi dei Beni energetici, sia regolamentati (da +14,3% a +10%) sia non regolamentati (da -8,6% a -11%) e, in misura minore, al rallentamento dei prezzi dei Servizi ricreativi, culturali e per la

cura della persona (da +4,5% a +4,0%) e di quelli dei Servizi relativi ai trasporti (da +2,9% a +2,5%).

Nell'ambito degli Energetici non regolamentati, pesa l'ampliamento della flessione dei prezzi del **Gasolio per mezzi di trasporto** (da -5,8% a -12,6%; -3,4% il congiunturale), del Gasolio per riscaldamento (da -5,7% a -11,9%; -2,9% sul mese) e della **Benzina** (da

-5,3% a -10,3; -3,2 da agosto), solo in parte compensato dalla ripresa dei prezzi di Gas di città e gas naturale mercato libero (da -13,4% a -11,4%) e di Energia elettrica mercato libero (da -17,4% a -16,3%).

Il **Gruppo Stellantis**, nel complesso, totalizza nel mese 29.489 immatricolazioni (-33,9%), con una quota di mercato del 24,2%.

Nei primi nove mesi dell'anno, le immatricolazioni complessive ammontano a 366.509 unità (-6%), con una quota di mercato del 30,5%.

Sono quattro i modelli del Gruppo Stellantis nella **top ten di settembre**, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (6.989 unità), seguita, al terzo posto, da Jeep Avenger (3.958), e, al quarto, da Peugeot 208 (3.190), che recupera due posizioni rispetto alla classifica del mese precedente. Infine, al nono posto si colloca Opel Corsa (2.515).

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, Sportequipe e ICH-X, registra una crescita del 26,7% nel mese, mentre cala del 20,7% nel cumulato. Il Costruttore molisano costituisce l'1,8% del mercato di settembre e l'1,6% nei primi nove mesi del 2024.

Per finire, il **mercato dell'usato** totalizza 443.993 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a settembre 2024, il 4% in più rispetto a settembre 2023. Nei primi nove mesi del 2024, i trasferimenti di proprietà sono 3.992.984, in crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2023.

MARCA/MAKE	SETTEMBRE SEPTEMBER				VAR. % %	GENNAIO/SETTEMBRE JANUARY/SEPTEMBER				VAR. % %
	2024	%	2023	%	24/23 CHG.	2024	%	2023	%	24/23 CHG.
STELLANTIS Group*	29.489	24,2	44.616	32,7	-33,9	366.509	30,5	390.046	33,1	-6,0
FIAT	9.078	7,5	16.137	11,8	-43,7	119.674	10,0	132.727	11,3	-9,8
PEUGEOT	6.522	5,4	6.659	4,9	-2,1	60.317	5,0	64.214	5,5	-6,1
CITROEN	1.295	1,1	5.082	3,7	-74,5	45.398	3,8	39.803	3,4	+14,1
JEEP	5.573	4,6	6.071	4,5	-8,2	53.334	4,4	54.869	4,7	-2,8
OPEL	3.542	2,9	3.840	2,8	-7,8	35.353	2,9	35.845	3,0	-1,4

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato auto giù in Italia a settembre: sorridono in pochi, appello al governo

Mercato auto giù in Italia a settembre: sorridono in pochi, appello al governo

0 shares

2 October 2024, 11:18

Tempo di lettura: 4 minuti

Si fa ancora più pesante la situazione nel mercato italiano delle auto nuove : a settembre di quest'anno 121.666 nuove immatricolazioni, giù del 10,7% rispetto allo stesso mese del 2023, dopo il calo in doppia cifra di agosto. Nei nove mesi +2,1% a 1.202.122 unità, ma grazie agli incentivi, e comunque sotto del 18,1% rispetto ai livelli pre-pandemia.

I privati scappano dalle concessionarie , anche a causa del costo della vita e dei prezzi elevati delle macchine; flettono anche le società di noleggio a lungo termine, una volta pilastro delle vendite. " Sorridono " solo le elettriche, a 6.437 consegne, su del 29%: tuttavia il merito è unicamente degli ecobonus, finiti in poche ore. E in ogni caso il full electric resta una nicchia, col 5,2% di quota, molto indietro rispetto ai big d'Europa.

Parco circolante in crescita e sempre più vecchio

Gli italiani restano innamorati delle auto, e al massimo ripiegano sullo scooter per gli spostamenti, stando alla larga per quanto possono dai mezzi pubblici, ritenuti inefficienti: il parco vetture è di 40.438.000 esemplari (contro 34,5 milioni del 2010). Di cui il 22,4% ante Euro 4, con età media di 13 anni . Una nazione dove il circolante è sempre più vetusto, in una sorta di effetto Cuba con ripercussioni pesanti su ambiente e sicurezza stradale. Da una parte, mancano i soldi per comprare mezzi nuovi, dall'altra si avverte l'esigenza di muoversi in libertà e comodamente col proprio veicolo.

Stellantis giù

A picco a settembre 2024 il Gruppo guidato da Carlos Tavares : -33,9% (peggio che ad agosto) a 29.489. Nel complesso da inizio anno siamo a -6,03%. Una Caporetto generalizzata per la galassia di marchi della società euro-americana , dove spiccano il -72,16% per Lancia (1.055) e addirittura il -74,52% per Citroën (1.295). Sprofonda a 9.078 FIAT (-47,74%), nonostante il primato che di mese in mese si rinnova con l'eterna Panda. Secondo in classifica il colosso tedesco Volkswagen con la miriade di aziende a 20.022 e -7,27%. Festeggia invece la medaglia di bronzo Renault a 15.340 e +16,25%, grazie soprattutto alla romena Dacia (7.630 e +18,44%), ma anche alla Casa della losanga (7.710 e +14,15%).

Le proposte al governo

Per bloccare l'emorragia, l'UNRAE (Case estere) chiede al governo che, nel piano di sostegno alla domanda per il triennio 2025-2027, ci sia il ripristino dei 250 milioni di euro di incentivi, parte del miliardo originariamente previsto per il 2025, stornati per il decreto Coesione . Domanda inoltre la rimozione del price cap per le auto della fascia 0-20 g/km o, almeno, la sua equiparazione a quello della fascia 21-60 g/km. Auspica infine una riforma fiscale per le auto aziendali. Ossia che detraibilità dell'IVA e deducibilità dei costi siano parametrize alle emissioni di CO2, e che il periodo di ammortamento sia ridotto a tre anni: tutto tramite i decreti attuativi della Delega fiscale. L'Associazione si augura che a breve siano convocati i tavoli interministeriali sulla fiscalità del settore automotive. Obiettivi: rilanciare la competitività delle imprese italiane e promuovere il rinnovo del parco circolante, a favore di ambiente e sicurezza stradale.

Da parte sua, Federauto (concessionari) ritiene che l'UE debba rivedere le condizioni abilitanti alla transizione, con il riconoscimento di tutte le soluzioni carbon neutral, inclusi i carburanti sintetici e bio. Mentre l'Anfia (filiera industria auto) accoglie con favore la proposta del ministro delle Imprese Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione UE dei target CO2 sia dei veicoli leggeri sia dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive. Ed evidenzia che in Italia sia necessario il supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro.

A dire il vero, l'allarme auto risuona da anni sia nel nostro Paese sia a livello comunitario, ma sinora le istituzioni non sono parse molto reattive rispetto alla situazione drammatica che si va delineando anche sotto il profilo occupazionale e delle tensioni sociali. Ora che il "pasticcio elettrico" è fattuale, col timore di tagli pesantissimi riguardanti colossi come Stellantis in Italia e Volkswagen in Germania (tanto per iniziare), andrà valutata l'azione dei decisori politici locali e di Bruxelles.

Mercato auto settembre 2024: top 5 per alimentazione (dati UNRAE al 30/09/2024, % sul mercato)

Ibride (MHEV/HEV) (43,9%) : FIAT Panda, Toyota Yaris Cross, Ford Puma, Toyota Yaris, Jeep Avenger

Benzina (25,4%) : Opel Corsa, Peugeot 208, MG ZS, Volkswagen T-Cross, Jeep Avenger

Diesel (12,7%) : BMW X1, Volkswagen T-Roc, Volkswagen Tiguan, Audi Q3, Mercedes GLA

GPL (9,3%) : Dacia Sandero, Dacia Duster, Renault Captur, Renault Clio, DR 5.0

Elettriche (5,2%) : Tesla Model 3, Tesla Model Y, Volvo EX30, Peugeot 208, Ford Explorer

Ibride plug-in (PHEV)(3,4%) : Ford Kuga, Toyota C-HR, BMW X1, Audi Q5, Volvo XC60

Mercato auto settembre 2024: top 5 per segmento (dati UNRAE al 30/09/2024, % sul mercato)

Segmento A (8,1%) : FIAT Panda, Hyundai i10, Kia Picanto, FIAT 500, DR 1.0

Segmento A-SUV (1,7%) : Toyota Aygo X, Suzuki Ignis, Dacia Spring

Segmento B (19,3%) : Dacia Sandero, Peugeot 208, Renault Clio, Opel Corsa, Toyota Yaris

Segmento B-SUV (27,8%) : Jeep Avenger, Toyota Yaris Cross, Renault Captur, Dacia Duster, Volkswagen T-Roc

Segmento C (4,8%) : Volkswagen Golf, Audi A3, Mercedes Classe A, Citroen C4, FIAT Tipo

Segmento C-SUV (21,6%) : BMW X1, Volkswagen Tiguan, Kia Sportage, Toyota C-HR, Audi Q3

Segmento D (1,6%) : Tesla Model 3, Mercedes Classe C, Audi A4, BMW Serie 4 Gran Coupé, Peugeot 408

Segmento D-SUV (7,1%) : Audi Q5, Mercedes GLC, Tesla Model Y, Mercedes GLC Coupé, BMW X3

Segmento E/F (0,2%) : Mercedes Classe E, BMW Serie 5, Tesla Model S, Audi A6, Maserati Ghibli

Segmento E/F-SUV (1,8%) : BMW X5, BMW X6, Ford Explorer, Audi Q8, Land Rover Range Rover Sport

Station Wagon (3,1%) : Skoda Octavia, Audi A4, Ford Focus SW, Toyota Corolla, Peugeot 308

MPV (2,4%) : Ford Tourneo Courier, Dacia Jogger, BMW Serie 2, Volkswagen Caddy, Mercedes Classe B

Sportive (0,7%) : Mercedes CLE, BMW Serie 4, Porsche 911, Mazda MX-5, Porsche Panamera

Mercato auto settembre 2024: la top ten delle auto più vendute in Italia (dati al 30/09/2024 - fonte: UNRAE)

FIAT Panda (7.030)

ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

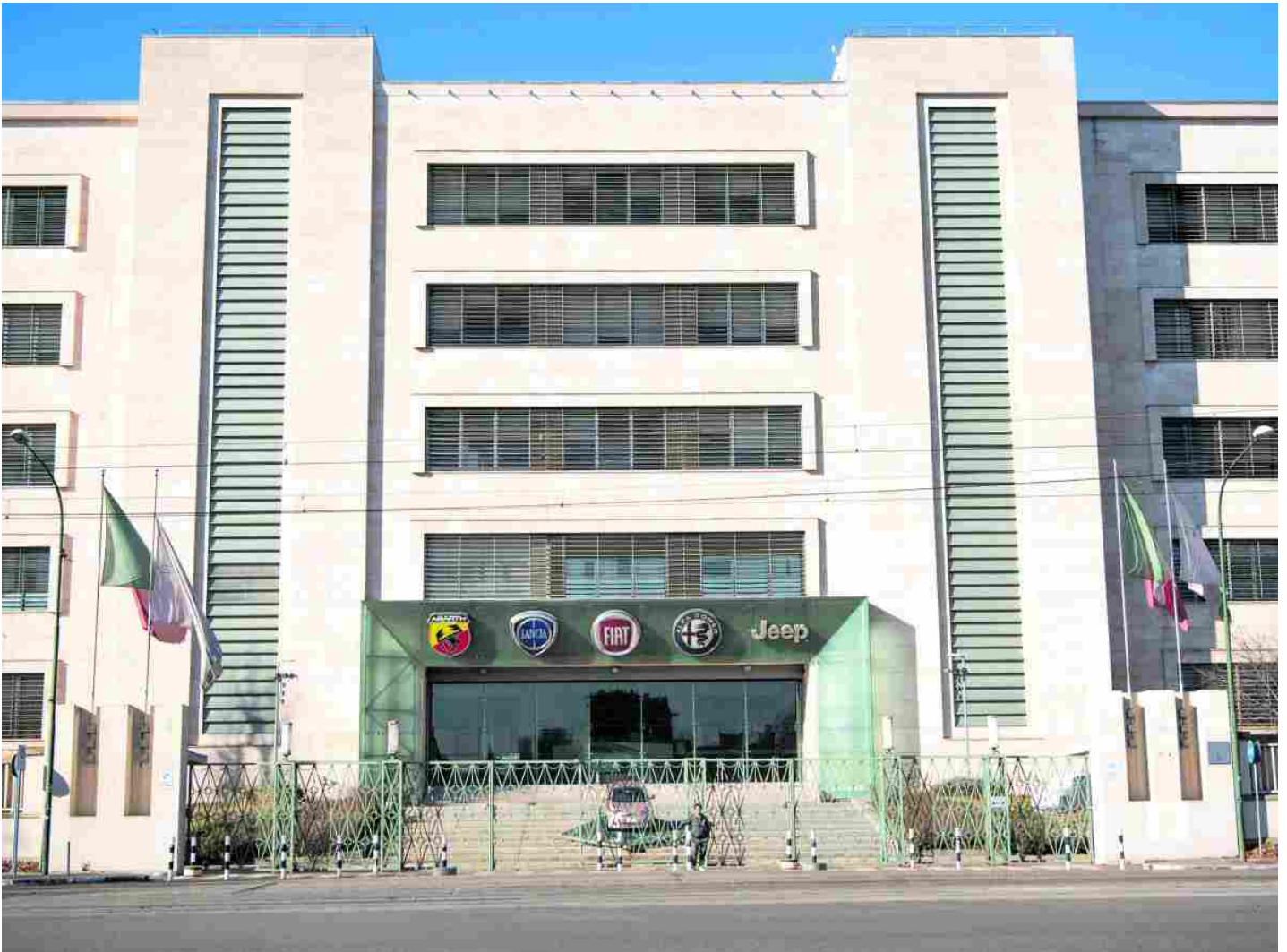
GUERRA IN LIBANO CALCIO E MALAVITA FEDEZ ANTISEMITISMO SALIS STELLANTIS CONCORDATO LUNA ROSSA

AZIENDE

Auto spenta a settembre. Mirafiori ferma

L'elettrico avanza ma è l'effetto del bonus. E le vendite di Stellantis calano del 33%

Pierluigi Bonora | 2 Ottobre 2024 - 05:00



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A settembre, in Italia, le auto elettriche rialzano la testa in un mercato complessivo le cui immatricolazioni scendono intorno all'11 per cento. Un risultato, quello delle vetture a sola batteria (+29% e quota mensile del 9,3%, ma del 4% nel cumulato), che deriva essenzialmente dal boom di giugno quando, in una sola giornata, sono andati esauriti gli incentivi per questa alimentazione. «È l'effetto - spiega Massimo Artusi, presidente di Federauto (concessionari) - delle progressive consegne di quelle automobili che hanno beneficiato dell'ecobonus».

Da gennaio i volumi totali in Italia si attestano a 1.202.122 unità, +2,1% sul periodo gennaio-settembre 2023. «Il trend negativo degli ultimi due mesi - commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia (filiera automotive) - ci porta a dover rivedere al ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023). L'andamento negativo del mercato, inoltre, si affianca a una situazione industriale sempre più critica. Per questo accogliamo con favore la proposta all'Ue del ministro Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 per i veicoli e di adottare un piano europeo automotive. Senza dimenticare che la filiera italiana necessita di interventi immediati». Il punto attuale e sui progetti futuri di Stellantis, intanto, sarà fatto il prossimo 11 ottobre quando l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, sarà in audizione alla Commissione attività produttive della Camera. Per Stellantis il momento continua a essere difficile, oltre che a causa del profit warning sui conti di fine anno, anche sul piano delle immatricolazioni in Italia: -33% a settembre e quota crollata dal 32,7% al 24,2%. Segno meno, poi, per tutti i marchi della galassia, in particolare Citroën (-74,5%), Lancia (-72,1%), Maserati (-57,9%) e Fiat (-43,7%).

Si rinnova anche l'abbonamento di Mirafiori con la cassa integrazione a causa della mancanza di ordini. Stellantis ha comunicato ai sindacati (oggi la Fim presenterà i dati sulle produzioni in Italia nel terzo trimestre) il prolungamento fino a novembre dello stop alla linea della 500 elettrica, «nonostante questo modello, nei primi otto mesi dell'anno, rappresenti il 40% delle vendite nel segmento elettrico delle city-car in Europa», precisa una nota del gruppo. Stellantis, in proposito, ribadisce «di essere al lavoro per garantire la continuità di tutti i suoi impianti e delle sue attività». Ciò non toglie che il 18 ottobre, dopo 40 anni, i lavoratori dell'auto torneranno a incrociare le braccia.

Il colosso cinese Byd,

infine, dopo essersi assicurato l'ex Fiat-Fca, Alfredo Altavilla, nel ruolo di Special advisor per l'Europa, ha deciso di puntare su Alessandro Grosso, con una lunga esperienza in Fca e Stellantis, per il mercato italiano.

TAGS

VEDI TUTTI I COMMENTI (0)

STELLANTISAUTO ELETTRICHEMIRAFIORIAUTOMOTIVE

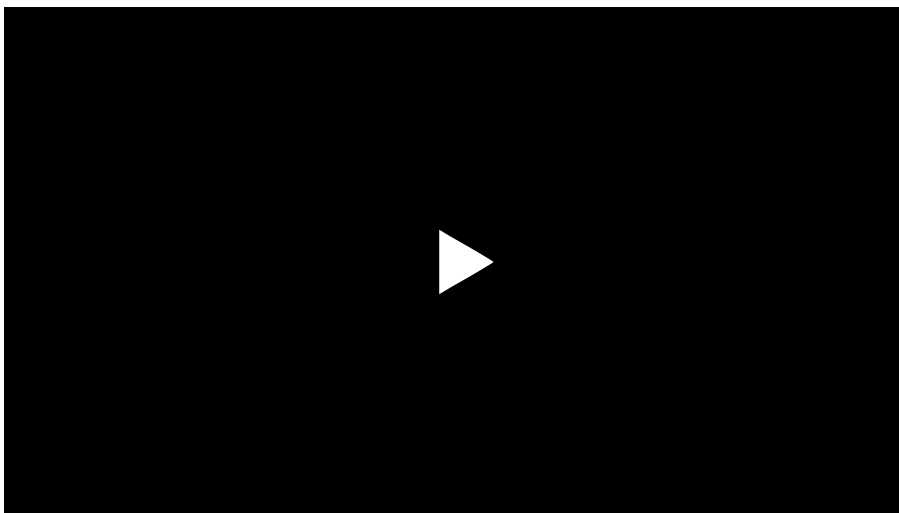
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Video | Motori

adv

Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto: 13,4% in meno rispetto all'anno precedente



EMBED

<div class="jw_embed" data-mediaid="ZgPWq4rm" >



adv

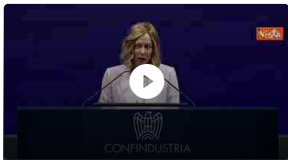


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

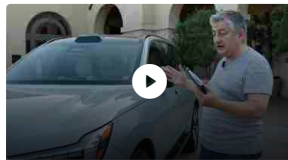
089849

Battuta d'arresto per il mercato auto ad agosto. Secondo quanto rileva il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono state immatricolate 69.121 vetture, ossia il 13,4% in meno rispetto all'anno precedente. I trasferimenti di proprietà hanno fatto registrare una diminuzione dell'1,8%. Il volume globale delle vendite mensili ha interessato per l'80% le vetture usate. La quota delle auto completamente elettriche si è attestata al 3,7% sul totale delle immatricolazioni. Percentuale simile per le ibride plug-in. Secondo quanto rileva **l'Anfia**, l'onda lunga dell'inflazione, insieme ai tassi di interesse ancora elevati per finanziare l'acquisto di un nuovo veicolo, pesa negativamente sul desiderio dei consumatori di cambiare vettura. In calo anche il mercato di moto, scooter e ciclomotori che ha segnato complessivamente una diminuzione del 2,5% ad agosto. Positivo solo l'andamento delle moto, che crescono del 2%. In calo, invece, gli scooter che perdono il 4%, mentre i ciclomotori registrano una flessione a doppia cifra, pari al 18%.

ALTRI VIDEO DELLA CATEGORIA



Transizione green, Meloni: «Addio a motore endotermico è autodistruttivo»



Volvo EX90, alla scoperta dell'ipertecnologica ammiraglia elettrica svedese



Salvini: «Stellantis dica come ha usato miliardi di contributi pubblici»



THE 24, la gara di Kart in versione Endurance ha dato spettacolo



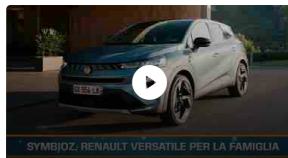
Kia EV3, il Suv che punta a cambiare le carte in tavola



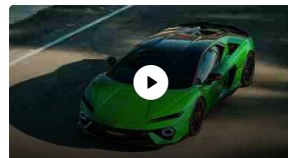
Urso sull'industria dell'auto e Stellantis: "Il Governo ha fatto la sua parte l'azienda no"



Urso: Stellantis deve dirci dove intende produrre il milione di auto promesse



Motori Magazine, in questa puntata: Symbioz, Renault versatile per la famiglia. Ecco la nuova Smart #5



Lamborghini, la nuova Temerario debutta alla Monterey Car Week

Il Messaggero TV www.ecostampa.it

'Grazie nonni', lo spot Mediaset per la Festa dei Nonni 2024

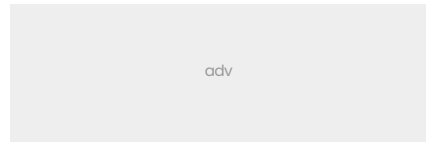
▶

Con soli 2,5 euro puoi vedere un tesoro inestimabile di Roma

▶

Jet russo sfiora aereo USA nella zona di difesa dell'Alaska

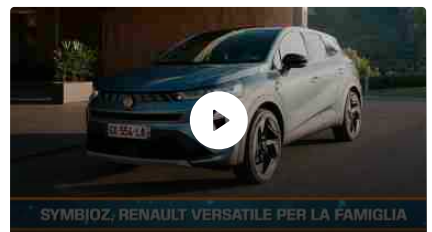
▶



DALLA STESSA SEZIONE



Mercato auto, battuta d'arresto ad agosto: 13,4% in meno rispetto all'anno precedente



Motori Magazine, in questa puntata: Symbioz, Renault versatile per la famiglia. Ecco la nuova Smart #5

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



BORSA

Mercato auto in calo: Anfia rivede le previsioni per il 2024 (- 4,3%) e chiede misure straordinarie di supporto

October 2, 2024 Cronaca

(Teleborsa) – “A settembre il **mercato auto italiano resta in flessione a doppia cifra (-10,7%)**, confermando la caduta delle immatricolazioni del mese precedente (-13,4% ad agosto)”, afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia**. Il trend negativo di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, **scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000** (circa -0,8% rispetto al 2023).

“L’andamento **negativo del mercato** – aggiunge – si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica. Accogliamo con favore la proposta del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei **veicoli leggeri che dei veicoli pesanti** e di adottare un piano europeo automotive, ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati.

C’è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del

Sport



SPORT

Lautaro capitano vero, Calha è tornato, Taremi mvp, Arnautovic fischi e gol

October 2, 2024 Cronaca

Top e flop della partita Inter-Stella Rossa, valevole per la 2° giornata di Champions League: primo successo per i nerazzurri,



Milan, la decisione di Scharer su Loftus-Cheek fa discutere. Il litigio tra Tomori e Leao scatena i tifosi

October 2, 2024



Caso Bergamini, l'ex fidanzata Isabella Internò condannata a 16 anni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

lavoro perchè gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il **concreto rischio di perdita di posti di lavoro**. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le **misure prioritarie identificate** e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

[Source link](#)

October 1, 2024



non solo Inter e Milan, preoccupazione anche in Spagna

October 1, 2024

Cambi

Convertitore di valute

CHF - Franco Svizzero	Fr	1
USD - US Dollar	\$	1.18
EUR - Euro	€	1.06
GBP - Lira sterlina	£	0.89
JPY - Yen	¥	169.64
CNY - Yuan	¥	8.30
ZAR - Rand	R	20.58
ARS - Peso argentino	\$	1 131.36
UYU - Peso uruguayano	\$	49.23
BRL - Real brasiliano	R\$	6.43

il Ottobre 02, 2024

FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
BTC		\$ 61,485.4	(-3.02%)	▼
ETH		\$ 2,478.14	(-5.34%)	▼
XMR		\$ 147.48	(-3.18%)	▼
LTC		\$ 64.02	(-5.51%)	▼
DASH		\$ 22.92	(-6.45%)	▼

← ecco quale partito è crollato a picco – Libero Quotidiano

Dopo Covid e inflazione ritorna la stangata delle imposte su imprese e → famiglie

You May Also Like



Doxee, TP ICAP Midcap taglia target price e conferma Buy

October 1, 2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Accelerano a settembre vendite elettriche in Italia: +27,3%.
Quota mercato sale a 5,2%, incentivi fondamentali**

condividi l'articolo



In Italia l'auto elettrica viaggia in controtendenza rispetto al mercato. A settembre le immatricolazioni di Bev (Battery Electric Vehicles) crescono del 29%, grazie agli incentivi, a fronte di un calo del 10,7% del mercato. Le Bev raggiungono così una quota

ECONOMIA

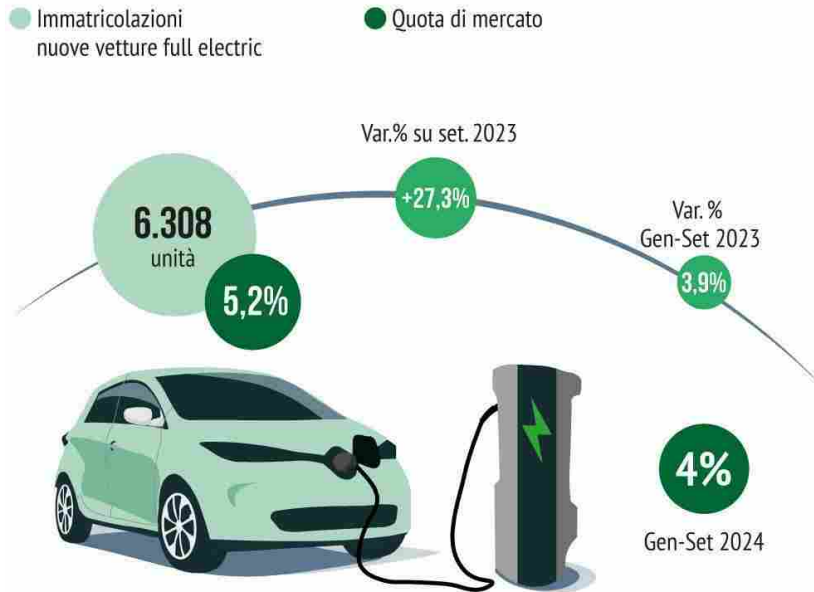
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di mercato del 5,2%, in aumento dell'1,5% rispetto ad agosto e dell'1,6% rispetto a settembre 2023. Le Phev (Plugin Hybrid Electric Vehicles) rimangono sostanzialmente stabili al 3,4% (-0,1% su agosto e -0,6% su settembre 2023), portando la quota totale delle Ecv all'8,6% (+1% annuo).

IL MERCATO DELLE ELETTRICHE

Le immatricolazioni a settembre 2024 in Italia



IMMATRICOLAZIONI AUTO FULL ELECTRIC

47.559

Gen-Set 2024

261.731

Totale parco circolante elettrico italiano

Fonte: Motus-E

GEA - WITHUB

"I risultati di settembre, con un secondo calo consecutivo delle immatricolazioni, ma una forte crescita delle Bev, evidenziano l'urgente necessità di rifinanziare gli incentivi per la fascia di autovetture con emissioni 0-20 g/Km di CO2, rendendo immediatamente disponibili i 240 milioni di euro di fondi residui degli incentivi 2024", commenta il presidente di Unrae, Michele Crisci, ribadendo la necessità di "definire al più presto, sia la strategia europea per il settore automotive nel suo complesso, sia quella che il Governo italiano intende adottare per accompagnare la transizione con un piano di sostegno pluriennale, per dare certezze a consumatori e imprese nelle loro scelte di acquisto".

condividi l'articolo



Mercoledì 2 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 13:40 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Brembo dice addio a Pirelli, vende il suo



Accelerano a settembre vendite elettriche



Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV.



L'OPERAZIONE

Brembo dice addio a Pirelli, vende il suo 5,5%. Tronchetti Provera compra un ulteriore 2,5% ma il titolo soffre in Borsa



MERCATO AUTO

Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. Anfia, situazione industriale sempre più critica. Federauto, fase difficile e controversa

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Brembo dice addio a Pirelli, vende il suo 5,5%. Tronchetti Provera compra un ulteriore 2,5% ma il titolo soffre in Borsa

condividi l'articolo



Brembo dice addio a Pirelli. Il gruppo fondato da Alberto Bombassei e guidato da Matteo Tiraboschi a distanza di quattro anni dall'acquisto ha deciso di vendere la quota 5,58% mettendo così fine alle tante suggestioni che si sono rincorse negli anni sull'ipotesi di una possibile integrazione tra le due società. Brembo ha annunciato l'avvio di una operazione di cessione dell'intera partecipazione di 55.800.000 azioni ordinarie di Pirelli, pari a circa il 5,58% del capitale sociale della società. L'offerta sarà realizzata attraverso una procedura di accelerated bookbuilding rivolta agli investitori istituzionali. La quota detenuta da Brembo vale all'incirca 298 milioni, considerato che Pirelli nell'ultima seduta di Borsa ha chiuso ad un prezzo di 5,34 euro per azione. Con la cessione del pacchetto il gruppo dei freni porterà a casa una plusvalenza, rispetto a quanto aveva investito, nell'ordine dei cento milioni di euro. C'è da considerare che il titolo Pirelli in questi anni ha visto una considerevole aumento e questo, con ogni probabilità, ha rafforzato l'idea, in casa Brembo, che fosse giunto il momento giusto per vendere.

Una operazione che potrebbe essere finalizzata per guardare ad altre opzioni che consentiranno di poter crescere ancora nel proprio settore. In questi anni, sul versante di Brembo, è stato più volte ribadito che la quota in Pirelli era puramente un investimento. Il presidente esecutivo del gruppo, Matteo Tiraboschi, aveva sottolineato che «l'ipotesi di una fusione non è sul tavolo. Tra l'altro la quota ha anche una

ECONOMIA



LA RIPRESA
Accelerano a settembre vendite elettriche in Italia: +27,3%. Quota mercato sale a 5,2%, incentivi fondamentali



MERCATO AUTO
Unrae, urgente rifinanziare incentivi EV. Anfia, situazione industriale sempre più critica. Federauto, fase difficile e controversa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sensibile rivalutazione rispetto ai valori di carico». E lo stesso Marco Tronchetti Provera, in passato, aveva riconosciuto come «Brembo è una bellissima azienda italiana, ma al momento non c'è niente». Brembo ha acquistato una prima quota di Pirelli nel marzo del 2020 e poi l'ha rafforzata portandola ad oltre il 5%.

La presenza di Brembo ha portato poi a rafforzare il fronte dei soci italiani in Pirelli anche grazie ad un patto parasociale con Mtp/Camfin, sottoscritto a febbraio dello scorso e a questo punto destinato a venire meno. Il fronte italiano in Pirelli si è rafforzato ulteriormente a maggio scorso quando Camfin ha aspettato che vendessero i cinesi di Silk Road per acquistare il 2,2% di Pirelli e portare il blocco dei soci italiani al 28,78%, Brembo inclusa. Ora con la vendita della quota del gruppo dei freni bisognerà attendere per capire quale sarà il futuro del fronte italiano in Pirelli.

Pirelli scivola in Borsa dopo l'addio di Brembo. Il titolo del gruppo degli pneumatici perde circa tre punti percentuali (-3,37% a 5,16 euro) ed è in fondo al Ftse Mib (+0,3%) sin dalle prime battute. Dal canto suo, invece, il titolo del gruppo bergamasco dei freni beneficia dell'operazione e viaggia con un rialzo del 3,7% a 10 euro (al di fuori del paniere principale). Ieri sera Brembo ha annunciato il disinvestimento, dopo 4 anni, con l'avvio di un accelerated bookbuilding sull'intera quota detenuta in Pirelli, equivalente a 55,8 milioni di azioni, (5,58% del capitale), che sono state piazzate nel giro di poche ore ad investitori istituzionali. L'annuncio del completamento dell'Abb è arrivato stamattina, precisando che il prezzo è stato pari a 5,07 euro per azione, comportando quindi una valorizzazione totale di 282,9 milioni di Brembo (pari all' 8% della market cap del gruppo).

La notizia "è molto positiva per Brembo", commentano gli analisti di Equita, evidenziando che il gruppo "registra una plusvalenza netta di circa 70 milioni di euro, incassa più di 280 milioni, riducendo il debito a 0,2 miliardi, aumentando ulteriormente la potenza di fuoco per investimenti ben oltre 1 miliardo di euro". Inoltre, "rimuove il rischio percepito dal mercato relativo alla fusione con Pirelli", aggiungono gli analisti. Ad ogni modo, Equita lima il target price dell'1% a 15,8 euro (da 16 euro). La sim osserva poi che "resta sempre da chiarire quando Sinochem venderà il suo 37%", ritenendolo "uno scenario scontato". Ciononostante, gli esperti non ritengono che questa mossa "implichi un maggior appeal speculativo per Pirelli, dato che il Governo italiano ha esercitato il golden power". Anche gli analisti di Intermonte ritengono la notizia "positiva" per Brembo, in quanto viene meno il rischio di fusione che "non avrebbe generato valore" per il gruppo bergamasco. Tuttavia, restano alcuni "temi organici preponderanti". Il broker conferma il rating "Neutral" in quanto ci sono temi ancora validi, come il momento negativo sugli utili per le difficoltà del settore, e livelli di redditività "inferiori al pre-covid". Anche su Pirelli il giudizio è "Neutral", con target price stabile a 6 euro.

Il gruppo della Bicocca stamattina ha anche annunciato l'incremento del 2,5% della quota di Camfin consentendo alla holding di Marco Tronchetti Provera (Mtp) di detenere una quota complessiva pari a circa il 25,28% di Pirelli.



condividi l'articolo



Mercoledì 2 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 13:46 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Polimerica

Attualità e notizie dal mondo della plastica



HOT TOPIC | [Speciale Fakuma 2024](#) [BASF](#) [Versalis](#) [Mater-bi](#) [Vioneo](#) [Novapet](#) [Greenplast](#) [PHA](#) [Laborplast](#) [Indorama](#) [Schede azienda](#) [cerca](#) [area riservata](#)

HOME **FINANZA E MERCATI** TECNOLOGIE MATERIE PRIME AMBIENTE RICERCA E FORMAZIONE APPUNTAMENTI VIDEO BLOG

In questa sezione: [Economia](#) • [Uomini e Aziende](#) • [Leggi e norme](#) • [Lavoro](#)

In Prima Pagina

Più spazio per le startup a MecSpe

Pannelli in XPS da riciclo con lignina

Tecnopolimeri con un occhio ai costi

Immatricolazioni in rosso anche a settembre

La flessione si è attestata al -10,7% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Rischio di chiudere l'anno col segno meno.

2 ottobre 2024 08:40

Sono state **121.666** le **immatricolazioni** di autovetture in Italia nel mese di **settembre**, il **10,7 per cento in meno** rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, portando il cumulato dei primi **nove mesi** a 1.202.122 unità, in lieve crescita **(+2,1%)** rispetto al periodo gennaio-settembre 2023.



La flessione di settembre segue quella di agosto (-13,4%) e ha portato l'associazione di filiera, **Anfia**, a rivedere al ribasso le previsioni di **chiusura** per il 2024, da 1.624.000 unità a **1.555.000** immatricolazioni, con una flessione di circa **-0,8%** rispetto al 2023.

Secondo l'associazione, la filiera italiana necessita di **interventi immediati**. "C'è urgente bisogno di definire **misure straordinarie** di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro - si legge in una nota -. È necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al **Tavolo automotive** per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".

© Polimerica - Riproduzione riservata

Numero di letture: 40

[Anfia](#) [automotive](#) [immatricolazioni](#)

Condividi questo articolo su [✉](#)

Stampa questo articolo [🖨](#)

PLASTICFINDER
Motore di scambio di risorse plastiche

[Trova l'affare ▶](#)

Polimero PP C. PP CC.20% BIANCO(PP5234) R.9003	1,50 €/Kg	prodotto ▶
Polimero HDPE	1,10 €/Kg	Vai al prodotto ▶

PLASTICFINDER
Motore di scambio di risorse plastiche

Polimero HDPE	Polimero BIODEG POLYMER PLA ESTABIO® PL 0480 T05	0,90 €/Kg	Polimero PP C. PP CC.20% BIANCO(PP5234) R.9003	1,50 €/Kg
Polimero ASA				

SCHEDE AZIENDE

EGO
Specialized in LEAN OPERATIONS MANAGEMENT

LEAN PLASTIC
CONSULENZA - FORMAZIONE - MANAGEMENT
RISORGANIZZAZIONI PLASTICHE

Lean Plastic Center - SGC Grecu Consulting Partners Srl

Il Lean Plastic® Center opera per il recupero di produttività/prestazioni e strategie (produttive/trasformazione, manageriali e imprenditoriali) dell'industria del settore

Viale Buonarroti, 10 - 28100 Novara (NO)
Tel: 0321 398648 - Fax: 0321 398650
Web: www.leanplastic.it - Email: info@grecuconsulting.com

AKRO-PLASTIC

BIO-FED Branch of AKRO-PLASTIC GmbH

BIO-FED è esperta nello sviluppo e nella produzione di composti biodegradabili e/o biobased / da materia prima rinnovabile con il nome **M-VERA®**. Questa gamma di gradi consiste in composti biodegradabili, la

New life to PVC

LABORPLAST
laborplast.net

Your trustworthy partner for Extrusion
AMUT Extrusion

CARPI

YOUR IDEAS, OUR COMPOUNDS

VAMP TECH
Your Compounding Partner

LEGGI ANCHE

- Premiato serbatoio in PA6 saldato a vibrazione
- Cambiamenti nel board di Röchling
- Calo a doppia cifra per l'auto in Europa
- Cambio di assetto nel gruppo Leoni
- Riciclato negli inserti di carrozzeria
- LyondellBasell investe nel riciclo in circuito chiuso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercoledì 2 Ottobre 2024

Accedi

Austria, avanza la destra

Antonella Coppari

1,50 € al mese

Israele LibanoStellantisSinnerDecreto OmnibusUcraina Russia

CITTÀ ▾

MENÙ ▾

SPECIALI ▾

VIDEO

ULTIM'ORA ●

Ricerca

2 ott 2024

Quotidiano Nazionale Economia Il tonfo di Stellantis. Vendite...

ANTONIO TROISE
Economia



Il tonfo di Stellantis. Vendite a picco e stop a Mirafiori. Tavares in Parlamento

La casa italo-francese ha perso il 33,9% di consegne nell'ultimo anno. L'ad riferirà l'11 ottobre alle Camere. I lavoratori del settore auto in sciopero il 18.

Carlos Tavares, è ad di Stellantis dal 2021, dopo la fusione tra Fiat e Psa

Solo un mini-rimbalzo in Borsa dopo lo scivolone di lunedì (-14,5%). Ma sul fronte di Stellantis la situazione resta estremamente tesa. E lo dimostra proprio il voto bipartisan a Montecitorio sulla richiesta di un incontro urgente con i vertici dell'azienda per fare il punto sulla crisi del settore. Per ora è già in programma, per l'11 ottobre prossimo, l'audizione dell'Ad del gruppo, Carlos Tavares, presso la Commissione Attività Produttive. Una decisione che arriva proprio nel giorno in cui Stellantis annuncia l'ennesimo stop



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

per Mirafiori: le linee dove si produce la 500 elettrica saranno sospese fino al primo novembre. Una scelta dettata soprattutto da un motivo: la mancanza di ordini in un mercato in evidente difficoltà e nonostante il trend positivo, sottolineato dall'azienda, di un modello che "nei primi 8 mesi dell'anno ha rappresentato il 40% delle vendite nel segmento Ev delle city car (segmento A) in Europa".

L'azienda cerca anche di gettare acqua sul fuoco delle preoccupazioni, ricordato che alle Carrozzerie di Mirafiori, "grazie a un investimento di 100 milioni, presto sarà potenziata la produzione della Fiat 500e con una nuova batteria ad alto potenziale, integrando nuove tecnologie per renderla più accessibile e migliorare l'esperienza cliente, ma all'inizio del 2026 sarà anche avviata la produzione della nuova 500 Ibrida, che sarà realizzata sulla base dell'attuale 500 elettrica". Parole che non convincono per niente i sindacati, seriamente preoccupati sul futuro di Mirafiori e sui rischi di un'impennata della tensione.

"Le giornate lavorative si vanno sempre più riducendo mentre l'utilizzo della cassa integrazione è in costante aumento. L'incertezza regna sovrana", afferma Rocco Cutri, segretario generale Fim-Cisl di Torino. Mentre Luigi Paone della Uilm sottolinea che "la situazione a Torino è sempre più preoccupante, aumenta la cassa e diminuisce il salario dei lavoratori, mettendo a rischio la tenuta sociale".



Ma a far infuriare i sindacati anche la scelta di convocare Tavares a ridosso dello sciopero generale del settore proclamato per il 18 ottobre. "È incredibile che il Parlamento non senta il dovere di ascoltare i lavoratori dell'automotive - spiega il leader della Fiom, Michele De Palma -. La distanza con le istituzioni parlamentari sembra in queste ore incolmabile, spetta a chi ha responsabilità istituzionali riconoscere che la nostra Repubblica è fondata sul lavoro". Le notizie che arrivano dal mercato offrono l'esatta dimensione della grande crisi del settore. A settembre, secondo i dati diffusi ieri **dall'Anfia**, c'è stato un calo delle vendite del 10,7% rispetto allo stesso mese del 2023. Anche se, considerando i primi tre trimestri dell'anno, i volumi complessivi si attestano a 1.202.122 unità, con una crescita del 2,1% rispetto all'anno scorso. Un calo ben più drammatico per Stellantis: -33,9% a settembre con sole 29.375 unità e una quota di mercato in Italia al 24,1% rispetto al 32,6% di settembre 2023.



POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

Economia

Fondo pensione unico. Patrimonio: 12 miliardi

Ultima ora

Borsa: Hong Kong a +4,54%, vola oltre quota 22.000 punti

Ultima ora

Borsa: Hong Kong apre in volata, Hang Seng +3,18%

Ultima ora

Borsa: Tokyo, apertura in ribasso (-1,20%)

Ultima ora

Nuova sede Sace a Bogotà, 'opportunità dalla transizione verde'

Per Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, "il trend negativo ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023)". Il problema è che, di fronte alle incertezze delle nuove norme legate alla transizione green, molti decidono di rinviare gli acquisti. Mentre la proposta di Urso per rivedere già a fine 2025 le clausole dei target di Co2 potrebbe arrivare fuori tempo massimo. Tanto che sono molti a prevedere per fine anno una soglia massima di 500mila auto targate Stellantis, la metà dell'obiettivo fissato da Tavares.



© Riproduzione riservata



Iscriviti alla Newsletter.

Il modo più facile di rimanere sempre aggiornati

REGISTRATI

Hai già un account? [Accedi](#)



Robin Srl Società soggetta a direzione e coordinamento di **Monrif**

Condividi:



Esplora:

[stellantis](#)

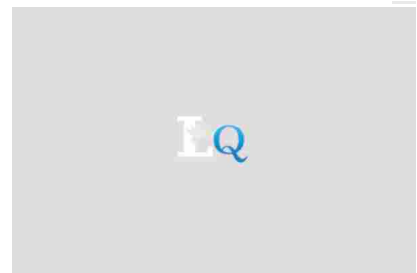
[immatricolazioni](#)

HOME / ECONOMIA & MEDIA

Auto, immatricolazioni a picco: calo del 10,7%. E Stellantis riesce a far peggio



RAPTUS



L'immigrato sotto sfratto? "Ascia in mano": sconvolgente, davanti all'invio di Giordano | **Video**

FANTASMI



"Non volevo toccare la racchetta": Carlos Alcaraz e la depressione, il momento più buio

MOTORI

Immatricolazioni auto a picco: -10,7%. "Impresa"-Stellantis, riesce a far peggio: le cifre

INCUBO

Milano-choc, mangia una pasta al pesto: ricoverata in psichiatria, il dramma di questa ragazza

Sandro Iacometti 03 ottobre 2024



Veicoli che si incendiano, crollo delle vendite, altra cassa integrazione negli stabilimenti italiani. Non è facile immaginare cosa potrà dire **Carlos Tavares** l'11 ottobre in Parlamento. Le alternative non sono molte: o nascondere la verità, come ha già fatto altre volte, prospettando miracolose ripartenze del business e ribadendo la centralità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dell'Italia nelle strategie del gruppo controllato a metà (almeno dal punto di vista delle quote societarie) dagli **Agnelli-Elkann**, oppure rimangiarsi il suo recente sostegno ai diktat Ue sulle emissioni e ammettere che sì, lo stop ai motori endotermici sta terremotando tutto il settore dell'automotive e lui non ha colpe. La terza via, che richiederebbe una dose sovrumana di faccia tosta dopo aver delocalizzato tutta la produzione delocalizzabile, sarebbe quella di chiedere alla politica altri soldi dei contribuenti.

Ma l'uomo, malgrado gli ormai evidenti errori manageriali, non è stupido e sa perfettamente che riceverebbe solo torte in faccia. Considerato che oramai l'irritazione nei suoi confronti è diventata bipartisan e neanche gli uomini di **Maurizio Landini** sembrano più disposti a fargli da sponda per non turbare i rapporti tra la Cgil e i quotidiani del gruppo Gedi (controllato dalla Exor di John Elkann). Qualunque strada sceglierà, sarà decisamente in salita. La crisi dell'auto è globale, e pesantissima in Europa. Ma lo scenario in cui si muove Stellantis inizia ad essere catastrofico. Ad agosto le vendite complessive nel Vecchio Continente sono crollate del 16,5%, però quelle del gruppo guidato da Tavares sono scivolte addirittura del 28,7%. E le cose non vanno bene neanche negli Stati Uniti, uno dei principali mercati di Stellantis. Al punto che la società lunedì scorso ha dovuto annunciare una riduzione delle consegne alla rete di più di 200.000 veicoli nel secondo semestre, il doppio della stima precedente. Il margine del risultato operativo adjusted è atteso tra il 5,5% ed il 7% per l'intero 2024, in calo rispetto al precedente "double digit", mentre il free cash flow industriale, prima positivo, è previsto in rosso tra 5 e 10 miliardi (numeri che hanno provocato un crollo in Borsa del 14,7% non seguito ieri da un rimbalzo, ma da uno striminzito +0,16%). Cattive notizie a cui si sono aggiunte quelle che riguardano proprio i veicoli ecologici su cui Tavares dice di non voler tornare indietro. Non tanto la Fiat 500 che si è incendiata in un garage a Pantigliate, in provincia di Milano.



Stellantis, la giornata più drammatica: quanti miliardi perde in Borsa. Tavares può saltare

Una fatalità può capitare, anche se in **Corea del Sud** i casi di autocombustione di auto green di diversi marchi si sono moltiplicati e hanno spinto le autorità a mettere in guardia le case automobilistiche sulla provenienza delle batterie. Il problema sono le quasi 200mila Jeep ibride (Wrangler e Grand Cherokee) di cui Stellantis ha chiesto in questi giorni il ritiro dopo le segnalazioni di dozzine di incendi. Ma in fondo la convocazione di Stellantis in Parlamento non riguarda il futuro della mobilità green, il crollo dei colossi tedeschi o le grane mondiali del gruppo. Quello che

In evidenza

Libero Video



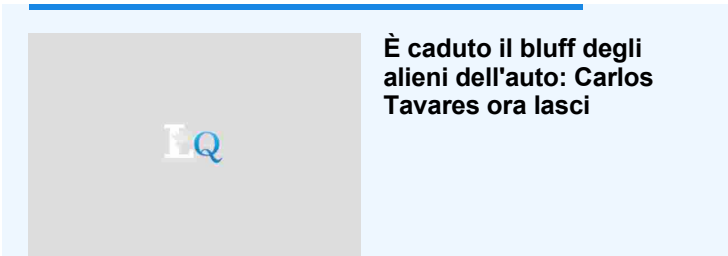
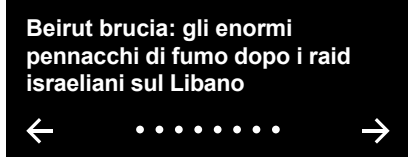
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

interessa a maggioranza, opposizioni, sindacati e, soprattutto, ai 40mila lavoratori della ex Fiat (più le altre decine di migliaia impiegate nella componentistica) è capire cosa intendono fare Tavares e gli Elkann in Italia. E su questo fronte le cose vanno malissimo.

Ieri, tanto per dire, è stato annunciato che a causa della «mancanza di ordini legata all'andamento del mercato elettrico in Europa che è profondamente in difficoltà» lo stabilimento di Mirafiori, che produce la 500 a batteria e le Maserati, resterà fermo anche ad ottobre. Tutti in cassa integrazione fino al 4 novembre. Salvo nuove brutte sorprese, che sono tutt'altro che escluse. La ciliegina sulla torta del disastro Stellantis è infatti arrivata ieri pomeriggio, con la diffusione dei dati sulle vendite in Italia di settembre. Il mercato, come era prevedibile, è andato male: 121.666 immatricolazioni, con un calo del 10,7% rispetto a settembre 2023, che aveva totalizzato 136.316 unità. «Resta», ha commentato l'Anfia, «una flessione a doppia cifra, confermando il crollo del 13,4% già registrato ad agosto». Un trend negativo che ci lascia ben lontani dalla situazione pre Covid (1.916mila unità) portando le previsioni di chiusura per il 2024 da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023).

Su chi sia però il vero sconfitto del mese ci sono pochi dubbi. Stellantis a settembre ha venduto 29.375 auto, vale a dire il 33,9% in meno rispetto al 2023, con una performance tre volte peggiore rispetto a quella del mercato. Dati drammatici che si riflettono sulla quota di quel mercato italiano che una volta era il regno incontrastato dei marchi del Lingotto. La percentuale in 12 mesi è scesa dal 32,6 al 24,1%. Ed è una magra consolazione apprendere che il gruppo non va meglio nel suo altro mercato "casalingo" che è la Francia, dove nei primi nove mesi rispetto a un calo generale delle vendite dell'1,76% ha perso il 17,52%, scivolando ad una quota di mercato del 25,9%. Continuare a far finta di nulla e a sorridere, per Tavares, non sarà semplice.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia rivede stime mercato auto al ribasso, 1,55 mln immatricolazioni nel 2024

condividi l'articolo



Di fronte al "trend negativo di questi ultimi due mesi" Anfia rivede al ribasso le previsioni del mercato dell'auto italiano. Per l'intero 2024 la stima delle immatricolazioni passa da 1.624.000 a 1.555.000 unità (circa -0,8% rispetto al 2023). "L'andamento negativo del mercato si affianca ad una situazione industriale che diventa sempre più critica", afferma Roberto Vavassori, Presidente di Afia che accoglie "con favore" la proposta del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso di anticipare al 2025 le clausole di revisione dei target CO2 sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti e di adottare un piano europeo automotive.

"Ma la filiera italiana necessita anche di interventi immediati". In particolare, "c'è urgente bisogno di definire misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto rischio di perdita di posti di lavoro. E' necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".

ECONOMIA



IL GIUDIZIO

Bce: Schnabel: «Europa abbraccia transizione verde, no a passi indietro. Nelle auto a basse emissioni Europa è leader per brevetti»



STRATEGIE

Hyundai e Skoda, lettera d'intenti per promuovere l'idrogeno a favore di mobilità ed ecosistemi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

condividi l'articolo



Giovedì 3 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 14:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia rivede stime mercato auto al ribasso, 1,55 mln immatricolazioni nel 2024



Bce: Schnabel: «Europa abbracci transizione verde, no a passi indietro. Nelle auto a basse emissioni Europa è leader per brevetti»



Hyundai e Skoda, lettera d'intenti per promuovere l'idrogeno a favore di mobilità ed ecosistemi

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Porsche presenta la Taycan Cup. All'Experience Center di Franciacorta svelato il nuovo campionato monomarca elettrico



Motori e lusso insieme per 10 anni, partnership globale tra F1 e Lvmh. Domenicali: «Unione perfetta per crescere»



Dacia Sandrider alla conquista del Rally del Marocco. In vista della Dakar, gara servirà da banco di prova

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



NT1100, la "touring-crossover" firmata Honda si aggiorna. Comfort e praticità al massimo per un piacere di guida al top



Bmw CE 02 e CE 04 sulle strade della Berlin Marathon. Scooter elettrici protagonisti della 50ª edizione



Eternal City Motorcycle Show, record di presenze nella Capitale per l'edizione 2024



Paesi Ue domani al voto decisivo sui dazi definitivi fino al 36,3% sulle e-car cinesi

condividi l'articolo



L'Europa è pronta a portare avanti la battaglia commerciale contro la Cina. I Ventisette si apprestano a votare domani per introdurre dazi aggiuntivi definitivi fino al 36,3% sulle auto elettriche cinesi in risposta ai maxi sussidi sleali elargiti da Pechino ai suoi produttori di e-car. Se confermate, le tariffe imposte dalla Commissione europea a luglio in via provvisoria saranno poi applicate per i prossimi cinque anni e andranno ad aggiungersi ai dazi del 10% già in vigore. A metà luglio, in un primo voto non vincolante, dodici Paesi - tra cui l'Italia e la Spagna - si erano espresse a favore di un segnale forte contro i sussidi sleali.

Undici gli astenuti, guidati dalla Germania, e solo quattro i contrari (Ungheria, Malta, Cipro e Slovacchia). Da allora, e vista la rappresaglia annunciata da Pechino sul comparto agroalimentare europeo, Madrid ha espresso l'intenzione di riconsiderare la sua posizione, mentre Berlino - con la maggioranza semaforo del cancelliere Olaf Scholz divisa al suo interno - dovrebbe confermare l'astensione che, nei fatti, equivarrebbe a sostenere la proposta. Appare al momento difficile che si verifichino le condizioni per una maggioranza di blocco capace di respingere la proposta di Bruxelles. Il voto si terrà a maggioranza qualificata.

ECONOMIA



L'AFFERMAZIONE
Tavares: «Non è solo Stellantis a vivere difficoltà del settore. ci sono anche VW, Bmw, Mercedes e probabilmente non è finita»



LA FRENATA
Anfia rivede stime mercato auto al ribasso, 1,55 mln immatricolazioni nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

condividi l'articolo



Giovedì 3 Ottobre 2024 - Ultimo aggiornamento: 20:05 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Paesi Ue domani al voto decisivo sui dazi definitivi fino al 36,3% sulle e-car cinesi



Tavares: «Non è solo Stellantis a vivere difficoltà del settore. ci sono anche VW, Bmw, Mercedes e probabilmente non è finita»



Anfia rivede stime mercato auto al ribasso, 1,55 mln immatricolazioni nel 2024

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Porsche presenta la Taycan Cup. All'Experience Center di Franciacorta svelato il nuovo campionato monomarca elettrico



Motors e lusso insieme per 10 anni, partnership globale tra F1 e Lvmh. Domenicali: «Unione perfetta per crescere»



Dacia Sandriders alla conquista del Rally del Marocco. In vista della Dakar, gara servirà da banco di prova

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



NT1100, la "touring-crossover" firmata Honda si aggiorna. Comfort e praticità al massimo per un piacere di guida al top



Bmw CE 02 e CE 04 sulle strade della Berlin Marathon. Scooter elettrici protagonisti della 50ª edizione



Eternal City Motorcycle Show, record di presenze nella Capitale per l'edizione 2024

sky ▾ | Esplora Sky Tg24, Sky Sport, Sky Video

sky **tg24**

UCRAINA

MEDIORIENTE

L'APP DI SKY TG24

PODCAST

SKY TG24 INSIDER

SPETTACOLO

ECONOMIA

News

Approfondimenti

Finanza E Mercati

Sky TG24 Business

Bonus

Pensioni

Recovery

ECONOMIA

Auto, è ancora crisi. Immatricolazioni in Italia a settembre a -10,7%, Stellantis a -33%

03 ott 2024 - 06:30

©IPA/Fotogramma

Introduzione

Anche se per ora i numeri del 2024 sono in positivo rispetto al 2023 (il saldo nei primi 9 mesi dell'anno è a +2,1%), il Centro Studi Promotor evidenzia una **contrazione del 18,1% rispetto al 2019**, l'anno che ha preceduto la crisi innescata dalla pandemia da coronavirus. A fine dicembre si dovrebbero raggiungere le 1.603.000 immatricolazioni, oltre **300mila in meno** rispetto al 2019 (quando furono 1.916.951).

Quello che devi sapere

Auto, immatricolazioni a settembre a -10,7% sul 2023

- **Calano le immatricolazioni di automobili** in Italia: il mese di **settembre** si è chiuso a quota 121.666 auto, **in discesa del 10,7%** sullo stesso mese dello scorso anno. E anche se in generale il 2024 per il momento è a +2,1%

sul 2023 – con 1.202.122 immatricolazioni, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - il Centro Studi Promotor (Csp) evidenzia nei primi 9 mesi dell'anno una **contrazione del 18,1% rispetto al 2019**, l'anno che ha preceduto la crisi innescata dalla pandemia da coronavirus.

Per approfondire: Auto elettriche, frena il mercato in Ue. Pesano i pochi incentivi e la concorrenza cinese
Immatricolazioni Stellantis giù del 33,9%

- Guardando nello specifico a **Stellantis**, il gruppo a settembre ha venduto in Italia 29.375 auto, il **33,9% in meno** dello stesso mese del 2023 (con la quota di mercato che scende dal 32,6% al 24,1%). Nei nove mesi il gruppo ha immatricolato 365.286 vetture, in calo del 5,8% sullo stesso periodo dell'anno scorso. In questo caso la quota di mercato è pari al 30,3% contro il 32,9% di un anno fa. Gli animi sono tesi: ai sindacati la casa automobilistica, che **da poco ha tagliato le proprie stime**, ha comunicato che prolungherà lo **stop produttivo fino al 4 novembre** (doveva terminare il 14 ottobre). Continuerà quindi il ricorso ai contratti di solidarietà

Bassi ordini e alti livelli di giacenze di auto nuove

- È in questo contesto che, come evidenzia l'inchiesta congiunturale mensile del **Centro Studi Promotor** a fine settembre, il 75% di un campione rappresentativo di concessionari valuta "basso" il livello dell'acquisizione di ordini e il 42% dichiara **alti livelli di giacenze di auto nuove** invendute. Non confortano gli altri dati: l'affluenza negli show room di potenziali acquirenti a settembre è stata bassa per il 70% dei concessionari, mentre il livello dei prezzi dei veicoli continua a essere elevato

Stime: nel 2024 in tutto 1.603.000 immatricolazioni

- Proiettando i risultati raggiunti da gennaio a settembre sull'intero anno, il 2024, osserva il Csp, dovrebbe chiudere con 1.603.000 immatricolazioni, oltre **300mila in meno rispetto al 2019** (quando furono 1.916.951). Insomma: "Mentre il prodotto interno lordo italiano ha recuperato già da tempo i livelli ante-crisi, il settore dell'auto continua a essere interessato da forti difficoltà", riferisce il Centro

Gli italiani continuano a usare auto vecchie

- La contrazione del mercato degli ultimi anni non significa però che il parco di auto circolanti sia meno folto di un tempo. Anzi: se nel 2019 in Italia circolavano 39.545.000 veicoli, nel 2023 la cifra era salita a 40.905.000. Contando la diminuzione delle vendite, significa che **molte auto vecchie continuano a essere utilizzate**

Previsioni di chiusura del 2024 al ribasso anche per Anfia

- Le stime per l'anno di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) sono leggermente diverse da quelle del Csp, ma comunque al ribasso: "Il **trend negativo** di questi ultimi due mesi ci porta a dover rivedere a ribasso le previsioni di chiusura per il 2024, scendendo da una stima di 1.624.000 unità a 1.555.000 (circa -0,8% rispetto al 2023)", spiega il presidente **Roberto Vavassori**

"Concreto rischio di perdita di posti di lavoro"

- Per Vavassori "l'andamento negativo del mercato si affianca ad una **situazione industriale che diventa sempre più critica**". Servono quindi interventi immediati: "C'è urgente bisogno di definire **misure straordinarie di supporto alle politiche passive del lavoro** perché gli strumenti ordinari non sono più sufficienti per molte aziende della filiera, con il concreto **rischio di perdita di posti di lavoro**". Secondo il presidente di **Anfia** "è necessario, inoltre, far partire entro inizio 2025 le misure prioritarie identificate e condivise da imprese, sindacati e territori al Tavolo automotive per ridurre i gap di competitività delle produzioni nazionali".

Per approfondire: Automotive, Urso: "Basta finzioni, posticipare passaggio a elettrico"

Leggi anche



Economia

Voli cancellati o in ritardo, cosa sono le agenzie per i risarcimenti



EUROVISION

Auto elettriche cinesi oggi il voto della Ue Dal settore ok a metà

■ Antonio Picasso

L'Europa non è protezionistica, quindi se applica dei dazi alle auto elettriche cinesi va contro il suo Dna. Tuttavia ha le sue buone ragioni per farlo. Purché sia una soluzione temporanea. Questa è la raccomandazione condivisa un po' da tutti gli operatori del settore, che accettano una misura che viene votata oggi e - quasi certamente - approvata in Consiglio Ue, dopo mesi di dissapori tra gli Stati membri. La prima a opporsi è stata la Germania, poi anche la Spagna. Altre alzate di scudi si sono avute da quei settori produttivi che temevano ritorsioni da parte di Pechino. L'alimentare primo fra tutti. Cara Europa: ok i dazi, ma sfruttali bene. Altrimenti si resta a piedi.

a pag. 4 ■



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

EuroVision

Bene i dazi Ue sulle auto elettriche cinesi ma le politiche industriali sono la priorità

Oggi l'atteso voto di Bruxelles dopo le divisioni tra gli Stati membri. Gli operatori del settore danno l'ok a una misura protezionistica dell'Europa, purché sia solamente una soluzione temporanea

■ Antonio Picasso

L'Europa non è protezionistica, quindi se applica dei dazi alle auto elettriche cinesi va contro il suo Dna. Tuttavia ha le sue buone ragioni per farlo. Purché sia una soluzione temporanea. Questa è la raccomandazione condivisa un po' da tutti gli operatori del settore, che accettano una misura che viene votata oggi e - quasi certamente - approvata in Consiglio Ue, dopo mesi di dissapori tra gli Stati membri. La prima a opporsi è stata la Germania, poi anche la Spagna. Altre alzate di scudi si sono avute da quei settori produttivi che temevano ritorsioni da parte di Pechino. L'alimentare primo fra tutti.

«Con le aliquote così stabilite però non si può parlare di barriere protezionistiche vere e proprie», commenta Gianmarco Giorda, Direttore generale di Anfia, l'associazione del sistema Confindustria della filiera automobilistica. «Rispetto al 110% imposto dagli Usa, questi dazi (in generale non superiori al 40%, ndr) si limitano a creare un level plain field utile per giocare ad armi pari con la concorrenza asiatica».

L'industria dell'auto è in affanno in tutta Europa. Solo il mercato italiano ha chiuso settembre 2024 con il 10,7% di auto immatricolate in meno rispetto allo stesso periodo del 2023. Serve quindi un intervento di urgenza, che può anche passare da un'azione muscolare - senza eccesso - nei confronti di Pechino. «Tanto più - dice ancora Giorda - che i dazi intendono colpire solo l'elettrico. Ma il 50% dell'import di auto cinesi è ancora a motore termico o ibrido». Ma gli imprenditori sono consapevoli che questo non è sufficiente. Di fronte a una Cina che dal 2009 a oggi ha svincolato tra i 215 e i 230 miliardi di dollari per la sua industria delle Bat-

tery Electric Vehicle (Bev) e agli Stati Uniti che a loro volta hanno varato l'Inflation Reduction Act (369 miliardi di dollari), l'Unione europea non si è ancora fatta sentire. Per inciso: in entrambi i casi si tratta di risorse indirizzate non solo all'auto in sé, bensì di politiche industriali volte a sviluppare la tecnologia a monte e incentivare l'aggiornamento professionale dei lavoratori. Ebbene sì, anche gli operai cinesi invecchiano e - per gli stessi nostri problemi demografici e di spesa pubblica - non possono andare in pensione. Quindi devono riqualificarsi.

Ma quel che più conta è che molte di queste risorse sono state investite nella filiera delle batterie. Una componente quasi sempre made in China anche sulle auto di fabbricazione europea. Questo per dire quanto i dazi possano far acqua da molte parti. «Eppure non possiamo permetterci di perdere un settore strategico come l'automotive», a dirlo è Vincenzo Ilotte, general manager di 2a SpA, azienda torinese specializzata nella componentistica in alluminio. «I dazi possono tornare utili se poi possono darci una capacità progettuale di carattere continentale», spiega. «Finora i nostri errori sull'elettrico sono stati da un lato la parcellizzazione delle risorse in interessi nazionali, dall'altro non esserci dotati di una rete infrastrutturale che possa permettere una progressiva sostituzione del motore termico». Ilotte che - in quanto ex presidente della Camera di Commercio di Torino - è stato testimone della deindustrializzazione di un territorio vocato all'automotive, lamenta la perdita di competitività per un settore che ha scritto la storia dell'economica europea.

«Qui da noi sta passando l'idea che la Cina giochi sporco sussidiando la sua industria. Eppure è la stessa

raccomandazione che ha fatto Draghi nel suo rapporto sulla competitività», fa notare Paolo Kauffmann, alla guida di Faro Club, la community di imprenditori e professionisti, dedicata al risk management e alle politiche di ottimizzazione degli acquisti di materie prime. «Per decenni ci siamo nutriti di prodotti made in China realizzati con una tecnologia elementare, un basso costo di manodopera e una scarsa qualità. Ci siamo così illusi di poter rinunciare al nostro manifatturiero. E ancora oggi siamo convinti che la Cina resti quella di allora. Totalmente sbagliato!». Invece di preoccuparsi di Pechino, che comunque sta aprendo dei corridoi di libero scambio con la Turchia e soprattutto la Bulgaria (quindi la Ue) per aggirare i dazi, istituzioni e imprese dovrebbero seguire le dinamiche di crescita. «Il consumatore vuole l'auto elettrica, senza guardare se sia cinese o meno», spiega. «Magari in Italia, il trend è più lento rispetto che altrove, ma questa è la realtà».

Nonostante il bagno di sangue del mercato dell'auto nel suo insieme, la richiesta di auto elettriche è cresciuta del 30% tra settembre scorso e quello del 2023. La stessa percentuale si è avuta rispetto a settembre 2022. Una recente indagine Ipsos dice che il 16% delle famiglie intenzionate ad acquistare auto nei prossimi sei mesi opterà per un'auto elettrica. Anche usata. Andando così a incidere su un segmento solitamente più tradizionalista del settore. Il messaggio della base produttiva è chiaro, quindi. Cara Europa: ok i dazi, ma sfruttali bene. Altrimenti si resta a piedi.

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti

f t v i in

Web

Cerca nel sito

Q

News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie v

Naviga per
marca v

Home ► Nove mesi in positivo: il mercato dell'autobus italiano sfiora quota 4.900. E i mezzi sopra la 8 ton sono quasi 3.500. Tutti i dati

Nove mesi in positivo: il mercato dell'autobus italiano sfiora quota 4.900. E i mezzi sopra la 8 ton sono quasi 3.500. Tutti i dati

Ci eravamo lasciati a metà settembre con i libretti di autobus che toccavano quota 4.446 nei primi otto mesi del 2024, e ci ritroviamo oggi ad aggiornare il pallottoliera, che adesso segna 4.839 immatricolazioni, + 21,6% rispetto al periodo gennaio-settembre 2023 (3.981). I numeri sono forniti da [Anfia](#). Volumi importanti, che si mantengono tali anche [...]

4 Ottobre 2024 di Admin



In primo piano

Iveco Bus, i perché (e i plus) del market leader italiano. Parla Alessandro Petri, Product Marketing Manager Italia dell'Oem

🕒 3 Ottobre 2024

📄 Azienda, Interviste

Massima sostenibilità, minimo impatto: così Siemens dà la carica agli e-bus di ATB Bergamo e TEP Parma

🕒 23 Settembre 2024

📄 Azienda

Interservice e HÜBNER, intesa vincente. Nel nome della proattività

🕒 27 Settembre 2024

📄 Azienda

Scania ha il "T" Factor: T come Touring, T come Tour, T come Tresca Transformer

🕒 9 Settembre 2024

📄 Azienda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ci eravamo lasciati a metà settembre con i libretti di autobus che toccavano quota 4.446 nei primi otto mesi del 2024, e ci ritroviamo oggi ad aggiornare il pallottoliera, che adesso segna **4.839 immatricolazioni**, + 21,6% rispetto al periodo gennaio-settembre 2023 (3.981). I numeri sono forniti da **Anfia**.

Volumi importanti, che si mantengono tali anche analizzando solo i torpedoni sopra le 8 tonnellate: qui troviamo 3.481 libretti, + 10,2% su medesimo arco temporale 2023.

Continua a crescere l'elettrico, che segna un ottimo +61,4%, pari a 418 mezzi, che diventano 499 considerando i bus sopra le 8 ton (+69,7%). Al diesel la quota maggioritaria delle immatricolazioni: 2.517 (-4,5%) e 1.474 (-26,8%); +44% per gli ibridi elettrici (615 e 601, pari quest'ultimo dato al +41,4%). Sono 28 in totale gli autobus immatricolati a Lng, così come sono 22 quelli ibridi metano-elettrici (-69%). **Sempre copiosi i mezzi a metano**: sono 938 1.158 sopra le 8 tonnellate (+109,4) e 1.158 considerando tutti i veicoli (+140,5%).

I dati per segmento: urbani, interurbani, turistici e scuolabus

Prendendo in esame tutti i bus, i **Classe I** sono 1.419 contro i 1.055 del medesimo periodo 2023, pari a un buonissimo +34,5%; se analizziamo i mezzi sotto le 8 tonnellate, ne troviamo 1.567 (+39%). I **Classe II** sono 1.599 e 1.460 in calo del 10,1% e del 12,3%. Quindi i **Classe III**: 1.190, pari a +82%, mentre i coach sopra le 8 ton immatricolati nei primi nove mesi dell'anno sono 579, + 37,2%.

Chiudiamo con gli **scuolabus**: 483 in totale, + 14,7%, di cui 23 sono sopra le 8 tonnellate.

Nei primi otto mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 4.446 (+32% rispetto a gennaio-agosto 2023). Nel cumulo tutti i segmenti presentano una variazione positiva: +144,9% i minibus, +44,6% gli autobus e midibus turistici, +17,6% gli scuolabus e +15,4% gli autobus adibiti al trasporto pubblico locale.

Le 4.446 immatricolazione dal primo di gennaio al 31 agosto 2024 sono così suddivise: **1.441 Classe I** (+53,1% su medesimo periodo dello scorso anno, quando erano 941); **1.533 Classe II** (-1,2% ; erano 1.551); **1.117 Classe III** (boom dei turistici su stesso periodo '23: +99,5%, erano 560...) e crescono infine anche gli **scuolabus**, ben 268 (+6,3% su 252 scorsi 12 mesi

Articoli correlati

Menarinibus (ex IIA), stenta a decollare il piano della famiglia Civitillo

🕒 4 Ottobre 2024 📄 News

A InnoTrans 2024 BusItalia e Qbuzz hanno presentato un autobus a guida autonoma

🕒 3 Ottobre 2024 📄 News



Eurovision

Il voto

Elettrico, dazi dell'Unione sulle auto cinesi: una misura protezionistica, ma solo temporanea

Antonio Picasso

4 Ottobre 2024 alle 15:30



L'Europa non è protezionistica, quindi se

In edicola

Sfoggia e leggi il Riformista su PC, Tablet o Smartphone

Abbonati

Leggi →

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



applica dei **dazi alle auto elettriche cinesi** va contro il suo Dna. Tuttavia ha le sue buone ragioni per farlo. Purché sia una soluzione temporanea. Questa è la raccomandazione condivisa un po' da tutti gli operatori del settore, che accettano una misura che viene votata oggi e – quasi certamente

– approvata in Consiglio Ue, dopo mesi di dissapori tra gli **Stati membri**. La prima a opporsi è stata la **Germania**, poi anche la **Spagna**. Altre alzate di scudi si sono avute da quei settori produttivi che temevano ritorsioni da parte di Pechino. L'alimentare primo fra tutti.

Il commento di Giorda

«Con le aliquote così stabilite però non si può parlare di barriere protezionistiche vere e proprie», commenta **Gianmarco Giorda**, Direttore generale di **Anfia**, l'associazione del sistema Confindustria della filiera automobilistica. «Rispetto al 110% imposto dagli Usa, questi dazi (in generale non superiori al 40%, ndr) si limitano a creare un level plain field utile per giocare ad armi pari con la concorrenza asiatica».

Serve un intervento urgente

L'industria dell'auto è in affanno in tutta Europa. Solo il mercato italiano ha chiuso settembre 2024 con il 10,7% di auto immatricolate in meno rispetto allo stesso periodo del 2023. Serve quindi un intervento di urgenza, che può anche passare da un'azione muscolare – senza eccesso – nei confronti di Pechino. «Tanto più – dice ancora Giorda – che i dazi intendono colpire solo l'elettrico. Ma il 50% dell'import di auto cinesi è ancora a motore termico o ibrido». Ma gli imprenditori sono consapevoli che questo non è sufficiente. Di fronte a una **Cina** che dal 2009 a oggi ha svincolato tra i 215 e i 230 miliardi di dollari per la sua industria delle **Battery Electric Vehicle (Bev)** e agli **Stati Uniti** che a loro volta hanno varato l'**Inflation Reduction Act** (369 miliardi di dollari), l'Unione europea non si è ancora fatta sentire. Per inciso: in entrambi i casi si tratta di risorse indirizzate non solo all'auto in sé, bensì di politiche industriali volte a sviluppare la tecnologia a monte e incentivare

SEGUICI

- Facebook
- Instagram
- Twitter
- Youtube
- Google News
- WhatsApp

l'aggiornamento professionale dei lavoratori. Ebbene sì, anche gli operai cinesi invecchiano e – per gli stessi nostri problemi demografici e di spesa pubblica – non possono andare in pensione. Quindi devono riqualificarsi.

LEGGI ANCHE

- Huawei può arrivare in Italia per produrre auto elettriche, il PNRR lega Italia e Cina
- Chicco Testa: "Ritardi e cantieri, taxi introvabili: le cose semplici in Italia diventano avventure"
- Crisi Stellantis, debacle senza precedenti: prezzi alti, gamma ridotta (Fiat Panda e Tipo) e incertezza sull'elettrico

L'investimento nelle batterie

Ma quel che più conta è che molte di queste risorse sono state investite nella filiera delle batterie. Una componente quasi sempre made in China anche sulle auto di fabbricazione europea. Questo per dire quanto i dazi possano far acqua da molte parti. *«Eppure non possiamo permetterci di perdere un settore strategico come l'automotive»*, a dirlo è **Vincenzo Ilotte**, general manager di 2a SpA, azienda torinese specializzata nella componentistica in alluminio. *«I dazi possono tornare utili se poi possono darci una capacità progettuale di carattere continentale»*, spiega. *«Finora i nostri errori sull'elettrico sono stati da un lato la parcellizzazione delle risorse in interessi nazionali, dall'altro non esserci dotati di una rete infrastrutturale che possa permettere una progressiva sostituzione del motore termico»*. Ilotte che – in quanto ex presidente della Camera di Commercio di Torino – è stato testimone della deindustrializzazione di un territorio vocato all'automotive, lamenta la perdita di competitività per un settore che ha scritto la storia dell'economica europea.

Una richiesta crescente

«Qui da noi sta passando l'idea che la Cina giochi sporco sussidiando la sua industria. Eppure è la stessa raccomandazione che ha fatto Draghi nel suo rapporto sulla competitività», fa notare **Paolo Kauffmann**, alla guida di Faro Club, la community di imprenditori e professionisti, dedicata al risk management e alle politiche di ottimizzazione degli acquisti

di materie prime. «Per decenni ci siamo nutriti di prodotti made in China realizzati con una tecnologica elementare, un basso costo di manodopera e una scarsa qualità. Ci siamo così illusi di poter rinunciare al nostro manifatturiero. E ancora oggi siamo convinti che la Cina resti quella di allora. Totalmente sbagliato!». Invece di preoccuparsi di **Pechino**, che comunque sta aprendo dei corridoi di libero scambio con la **Turchia** e soprattutto la **Bulgaria** (quindi la Ue) per aggirare i dazi, istituzioni e imprese dovrebbero seguire le dinamiche di crescita. «Il consumatore vuole l'auto elettrica, senza guardare se sia cinese o meno», spiega. «Magari in Italia, il trend è più lento rispetto che altrove, ma questa è la realtà».

Nonostante il bagno di sangue del mercato dell'auto nel suo insieme, **la richiesta di auto elettriche è cresciuta del 30%** tra settembre scorso e quello del 2023. La stessa percentuale si è avuta rispetto a settembre 2022. Una recente indagine Ipsos dice che il 16% delle famiglie intenzionate ad acquistare auto nei prossimi sei mesi opterà per un'auto elettrica. Anche usata. Andando così a incidere su un segmento solitamente più tradizionalista del settore. Il messaggio della base produttiva è chiaro, quindi. Cara Europa: ok i dazi, ma sfruttali bene. Altrimenti si resta a piedi.

Antonio Picasso



© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



Huawei può arrivare in Italia per produrre auto elettriche, il PNRR lega Italia e Cina

Marco Mayer

- Italia-Cina, il nuovo Marco Polo è Sergio, non Giorgia
- Giorgia Meloni con Pechino rischia la fine di



Chicco Testa: "Ritardi e cantieri, taxi introvabili: le cose semplici in Italia diventano avventure"

Aldo Torchiano

- Un chiodo manda in tilt le ferrovie, congestionamenti e ritardi 'grazie' rete

04 Oct 2024 | Contatta la Redazione



motorpad
magazine

HOME NEWS VIDEO

Cerca nel sito...

SEI QUI: / HOME / NEWS / EVENTI / AUTOPROMOTEC TALKS PER CONOSCERE LA SITUAZIONE DELL' AUTOMOTIVE ITALIANA

Autopromotec Talks per conoscere la situazione dell'automotive italiana

04 Oct 2024 Mariano Da Ronch



La sostenibilità è certamente un tema che coinvolge sempre di più l'attenzione dell'opinione pubblica, in particolare se pensiamo agli aspetti legati alla mobilità. Per aiutare a comprendere meglio come si muove il comparto, si è svolto a Milano l'evento "Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto", promosso da Autopromotec, che ha visto protagonisti alcuni tra i più accreditati player del settore aftermarket, andando oltre il dibattito sull'elettrificazione ed esplorando come l'industria automobilistica si stia muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile. Si tratta del primo di una serie di incontri "Autopromotec Talks" che verteranno sui temi caldi della 30° edizione di Autopromotec, in programma a Bologna dal 21 al 24 maggio 2025. È stata l'occasione per approfondire i temi più rilevanti nell'ambito del postvendita automotive, delineando quei macro-temi che saranno al centro della 30° edizione della Biennale, partendo da energia, risparmio delle risorse, rigenerazione, circolarità, fino all'ottimizzazione dei cicli produttivi, tutti esempi concreti di come l'attenzione vera per la sostenibilità stia trasformando l'industria e l'aftermarket.

Ma che cos'è la sostenibilità? L'ONU nel 1972 ha definito la sostenibilità come la condizione di uno sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente, senza compromettere la possibilità per le generazioni future di fare altrettanto con i propri; mentre la Ellen MacArthur Foundation, che ogni anno organizza il Circular Economy Summit, definisce l'economia circolare

INTERVISTA A



motorpadtv
7GOLD
ONAIR
SABATO alle 23:15
DOMENICA alle 23:30

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

come «Un'economia pensata per potersi rigenerare da sola. Un sistema in cui tutte le attività, a partire dall'estrazione e dalla produzione, sono organizzate in modo che i rifiuti di qualcuno diventino risorse per qualcun altro».

Numerosi gli interventi da parte di esperti e aziende del settore automotive. Quetsi i principali estratti dei convenuti.

Pietro Meda, vicepresidente vicario di Automobile Club Milano, ha aperto i lavori sottolineando come "Parlare di mobilità significa parlare di economia circolare. Oggi il faro della mobilità è acceso solo su una fascia dell'insieme del ciclo produttivo e post produttivo, ma questa fascia di aziende ha alle spalle un'intera famiglia, la filiera".

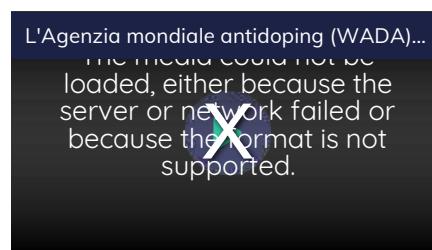
Gianmarco Giorda, Direttore generale ANFIA, ha ricordato i numeri dell'"Impresa della sostenibilità": I produttori di automobili in UE nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15% per unità prodotta, hanno ridotto le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà, hanno ridotto l'utilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e hanno ridotto i composti organici volatili (VOC) per unità prodotta di oltre la metà (fonte: Acea) e che il 90% dei costi di produzione (e quindi del valore) di un veicolo elettrico deriva dai suoi componenti (fonte: Clepa) mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio nel settore automobilistico supera l'80% (perché questo metallo può essere riciclato indefinitamente senza perdere le sue proprietà meccaniche). Il riciclo dell'acciaio richiede un dispendio energetico significativamente inferiore rispetto alla produzione di acciaio vergine, con una riduzione del consumo energetico fino al 75%. Questo si traduce in minori emissioni di CO2 e in una riduzione dell'impatto ambientale complessivo del settore industriale (fonte: ACI)

Interessanti gli interventi delle imprese, il loro approccio e i loro risultati, nonché le strategie in attuazione. Matteo De Tomasi, Presidente e amministratore delegato Michelin Italiana ha sottolineato come i pneumatici siano un ottimo esempio di economia circolare e di sostenibilità: in Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, quasi il 100% dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi. Un esempio molto concreto è l'utilizzo del Carbon Black riciclato al posto del Carbon Black tradizionale di origine fossile nella produzione di pneumatici nuovi.

Gianluca Meschi, Amministratore delegato Washtec ha ricordato come l'utilizzo delle risorse idriche sia un tema di crescente importanza anche per l'autolavaggio automatico. Implementando i sistemi di riciclo, gli autolavaggi automatici possono ridurre il consumo di acqua fino al 85%: una strategia vincente che riduce il consumo, diminuisce l'inquinamento, genera risparmi significativi sui costi operativi, e migliora l'immagine aziendale.

Federica Bertoldi, Responsabile comunicazione LKQ RHIAG ha ricordato come "Riparo, Riciclo, Riuso, Rigenero: 4 R da non dimenticare" siano piccoli gesti quotidiani da cui partire per costruire una strategia di sostenibilità: riparazione, ovvero ripristinare il corretto funzionamento di un veicolo e consentirgli di tornare in sicurezza su strada è già di per sé un'attività più sostenibile che comprare un'auto nuova.

Massimo Greggio, Amministratore delegato USI Italia, ha sottolineato come si possa essere più sostenibili anche nel settore della carrozzeria: le fasi di verniciatura ed essiccazione in forno sono energivore, perché la prima prevede il riscaldamento di aria a circa 25°C, e la seconda, l'essiccazione, prevede di portare la temperatura fino ad 80°C: per ottimizzare l'efficienza dei consumi, è stato sviluppato un software che può guidare il verniciatore nelle varie fasi, suggerendo



il miglior ciclo di lavoro in base al numero ed ai pezzi che deve lavorare e alla vernice che impiega.

È quindi intervenuto Marco Seimandi, vicepresidente Westport Fuel Systems Italia, che ha portato all'attenzione del pubblico le soluzioni già disponibili o di facile implementazione per alimentare le automobili dotate di motori a combustione interna, con carburanti "diversamente sostenibili" come i bio-carburanti gassosi e più in generale qualunque altra forma di bio-carburante.

A chiudere l'appuntamento Renzo Servadei, Amministratore delegato Autopromotec, ha invitato "a guardare oltre la superficie, con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione. Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo, possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di materiali rigenerati e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'impatto ambientale: la strada verso una vera sostenibilità non passa solo attraverso l'acquisto di nuove tecnologie, ma nel massimizzare l'uso di ciò che già possediamo".

Il ciclo di appuntamenti Autopromotec Talks proseguirà nei prossimi mesi, fra i temi: Intelligenza artificiale, data act, Made in Italy, racing e sicurezza.

[Torna indietro](#)

TAGS

[autopromotec](#)
[talks](#)
[automotive](#)

Condividi la notizia su:

NOTIZIE CORRELATE:



Hyundai Inster, piccolo SUV elettrico per la città

04 Oct 2024 Paolo Pirovano

Piccolo è bello, potrebbe essere questo il concetto alla base dell'ultima novità di Hyundai, la Inster una SUV ultracomatta pensata per il mercato europeo e per le...

[Continua](#)


Motorpad TV - Puntata 21/2024 in onda sabato 5 ottobre su 7 Gold

04 Oct 2024 motorpad.it

Rubrica televisiva settimanale di Paolo Pirovano e Silvia Pirovano in onda sul canale nazionale 7GOLD - fondata da Marcello Pirovano Puntata N° 21/2024 in onda su...

[Continua](#)



PROTECTA^{WEB}

AMBIENTE TECNOLOGIA PROTEZIONE CIVILE SVILUPPO SOSTENIBILE



HOME AMBIENTE ENERGIA MOBILITÀ & TRASPORTI POLITICHE TERRITORIO GREENBUILDING



Home > News > A Milano, con...

A Milano, convegno su «Mobilità del Futuro: Percezioni, Sfide e Prospettive»

5 Ottobre 2024

Brugola OEB organizza per **lunedì 7 ottobre 2024** il convegno «**Mobilità del Futuro: Percezioni, Sfide e Prospettive**», che si terrà a partire dalle ore 14:00 presso **Palazzo Cusani**, in via Brera 15, Milano.

L'evento si aprirà alle **14.30** con l'intervento del **Vice-Presidente del Senato, Gian Marco Centinaio**.

A seguire **3 tavole rotonde** dai temi:

- Scelta tra veicoli elettrici, ibridi e tradizionali; Incentivi e regolamenti; Educazione e consapevolezza del consumatore.
- Transizione all'elettrico nell'industria *automotive*: sfide, opportunità e vantaggi.
- Il futuro della mobilità: prospettive ed innovazioni.

Sono vari i personaggi del mondo dell'*automotive* e dell'industria che saranno presenti sul palco come relatori:

- **Ass. Guido Guidesi** – Assessore allo sviluppo economico Regione Lombardia
- **Michele Crisci** – A.D. Volvo Car Italia e Presidente UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri)
- **GianMarco Giorda** – Direttore Generale [Anfia](#)
- **On. Luca Toccalini** – Parlamentare componente commissione attività produttive
- **Ass. Andrea Tronzano** – Ass. Bilancio, finanze e programmazione economica e finanziaria, Sviluppo delle attività produttive: industria, artigianato, Pmi e imprese cooperative, Internazionalizzazione e attrazione investimenti Regione Piemonte

EcoHOUSE360 & EcoOFFICE360



Comfort ed efficienza energetica



- **Prof. Sergio Savaresi** – Responsabile Dipartimento di elettronica Politecnico di Milano
- **Fabio Pressi** – Presidente MOTUSE ed Amministratore Delegato e Presidente A2A E-mobility

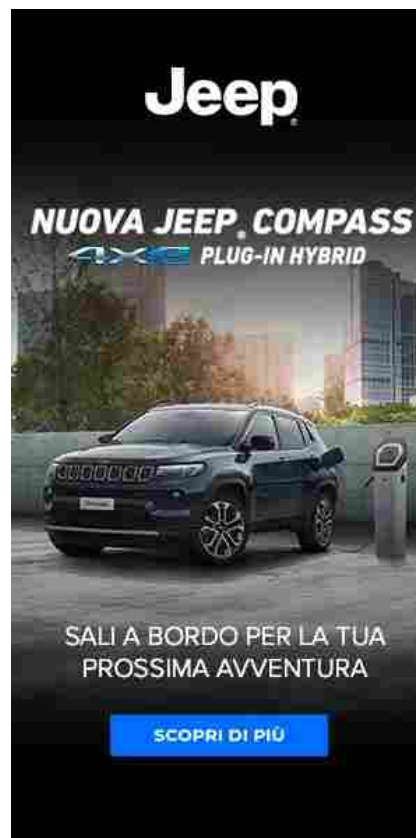
Dalle ore 14.00 l'accredito degli ospiti con inizio delle tavole rotonde dalle ore 14.30.

RELATED ARTICLES

Domani al MASE giornata di audizione sugli inquinanti emergenti nella revisione delle Direttive acque

Il MASE autorizza, Eni pronta a realizzare la "bioraffineria" di Livorno

Hydrogen Expo-Piacenza, dall'11 al 13 settembre la terza edizione



PROTECTA WEB
AMBIENTE TECNOLOGIA PROTEZIONE CIVILE SVILUPPO SOSTENIBILE

Aziende

Ricerca & Sviluppo

CHI SIAMO

MISSION

CONTATTI

ADVERTISING

LINK UTILI

PRIVACY

COOKIE POLICY

NOTE LEGALI

Risparmio dei consumi elettrici negli impianti di ...

«MADAM»: tecnologia italiana per le «miniere urban...

Piano Triennale ENEA 2024-2026

Da onsemi una soluzione per migliorare l'efficienz...

ITA Airways, Airbus, UrbanV e Enel: una sinergia p...

Confezionamento e sostenibilità, combinazione di s...

RSE e INGV firmano accordo per la Geotermia

«MADAM»: tecnologia italiana per le «miniere urban...



Testata giornalistica registrata al Tribunale di Roma n.181 del 26/5/2009 | ISSN 2284-0664
 Direttore responsabile: Tony Colomba
 Editore: Ecoedizioni Internazionali Srl | C.F./P.IVA 05205451007
 Copyright © 2009-2024



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Un anno di guerra, il Medio Oriente è in fiamme

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

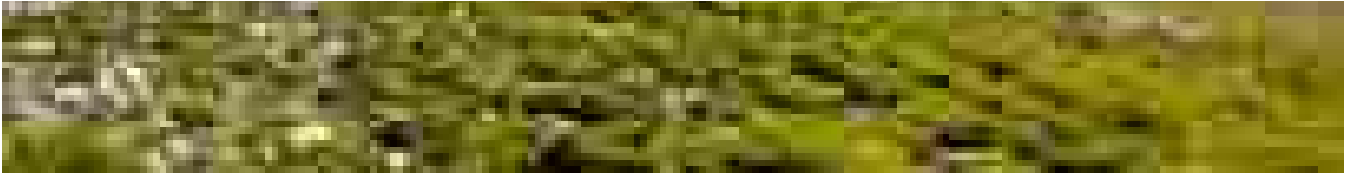


Riapre l'ex cinema Odeon, sarà Beauty Hall di Rinascente



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

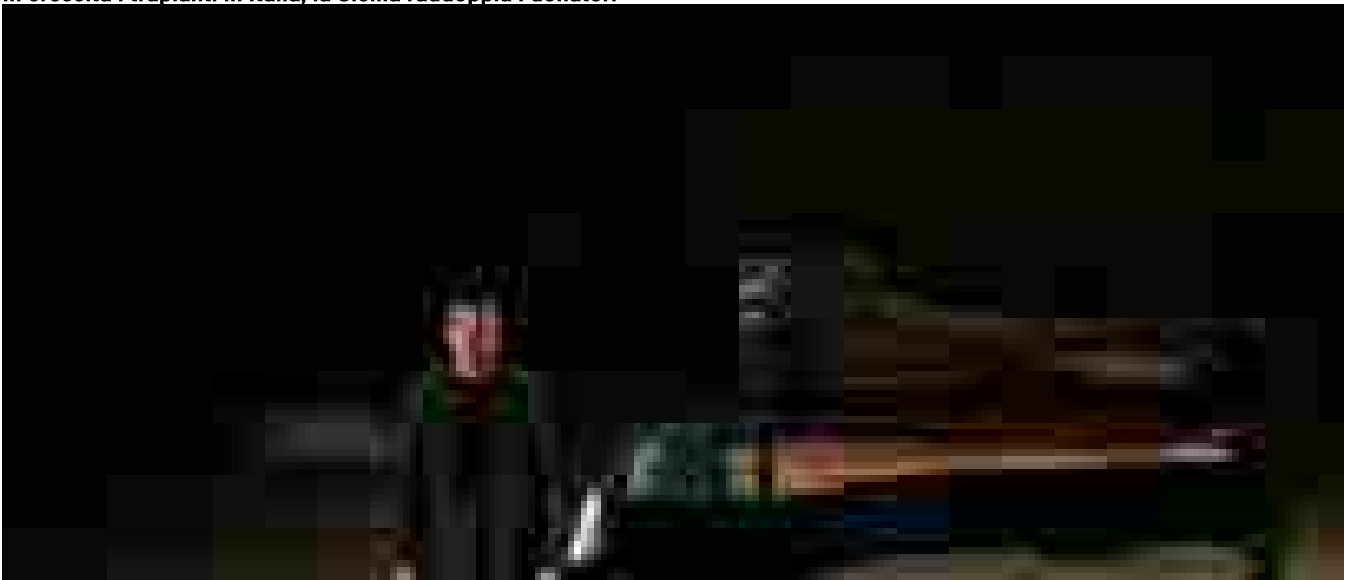
089849



L'Antartide diventa sempre più verde



In crescita i trapianti in Italia, la Sicilia raddoppia i donatori



Parkinson, concerto del pianista Nesi con la sola mano sinistra

Temi caldi Medio Oriente 7 ottobre Crotone Femminicidio Gravina / **MOTORI** / Mondo Motori

Naviga

Concessionari contro Tavares, 'le e-cars non si vendono'

Lettera alla Ue. Stellantis, 'troveremo una soluzione'

TORINO, 07 ottobre 2024, 20:55
Amalia Angotti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ © ANSA/EPA

Scedono in campo anche i concessionari di Stellantis per chiedere all'Europa di spostare dal 2025 al 2027 l'entrata in vigore dei limiti Ue sulle emissioni auto, che dall'anno prossimo scenderanno a 95 gCO₂/km.

Una posizione analoga a quella espressa dall'Acea, di cui fanno parte Volkswagen e Renault, ma non più Stellantis. Per niente in sintonia, invece, con l'idea, l'amministratore delegato del gruppo italo-francese Carlos Tavares, secondo il quale le regole a gioco iniziate non si cambiano e pensare ora di modificare le norme europee sulle emissioni di CO₂ "sarebbe surreale".

Tutti conoscono le regole da molto tempo, tutti hanno avuto il tempo di prepararsi e quindi adesso si corre" ha detto nei giorni scorsi il numero uno di Stellantis, che l'11 ottobre sarà in Commissione Commercio e turismo della Camera per un'audizione.

In una lettera inviata alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen i concessionari affermano: "In qualità di distributori, siamo in contatto quotidiano con clienti finali che spesso rifiutano i Bev a causa di preoccupazioni su prezzo, autonomia e accessibilità. Ciò ci pone in una posizione contraria a quella del produttore che rappresentiamo, che rimane ottimista circa il rispetto di queste severe normative Ue. Tuttavia, dal nostro punto di vista, è chiaro che il settore non è ancora pronto a raggiungere il volume necessario di vendite di veicoli elettrici. Questa crescente divergenza tra obiettivi normativi, prontezza del mercato e aspettative del produttore è motivo di preoccupazione.

Non è stata quindi una sorpresa quando la maggior parte dei produttori europei, tramite Acea, ha chiesto un rinvio di questi obiettivi, una proposta che sosteniamo pienamente". Ad intervenire sulla questione interviene

anche **l'Anfia**: "Nel 2025 avremo un grosso problema, con il target del 15% di riduzione del Co2 da parte delle Case automobilistiche che fa parte della roadmap europea verso l'addio a diesel e benzina. Ma è un target che, con gli attuali numeri dell'elettrico, è raggiungibile solo riducendo la produzione di auto endotermiche di 2/2,5 milioni di unità. È un paradosso in un periodo già difficile per l'automotive".

Stellantis comunque sdrammatizza e invoca il "gioco di squadra". "Insieme ai nostri concessionari e all'offerta Bev esistente di 40 modelli, abbiamo già raggiunto la terza posizione sul mercato Bev dell'Ue, molto vicino a Tesla, e siamo molto orgogliosi di contribuire come squadra alla lotta contro il riscaldamento globale" spiega Stellantis." Lavoreremo con i nostri concessionari - aggiunge - per definire il mix perfetto di vendite entro i limiti della conformità alle norme sulle emissioni di CO2, sfruttando la nostra piattaforma multi-energia come asset unico nel mercato europeo".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



🕒 **Ultima ora**

20:42

Saled riletto presidente in Tunisia con oltre il 90%

19:59

Hezbollah, 'Israele vuole usare l'Unfil come scudi umani'

19:55

Upb, nel Psb informazioni carenti su spese e coperture

19:30

'Biden-Herzog ribadiscono l'impegno per un accordo a Gaza'

19:27

L'idf al libanesi nel sud, 'state lontani dalla costa'

18:25

Cgil, da legge bilancio tagli sanità, scuola e previdenza

Video >



Lamborghini Urus Se: "Piu' performance con meno emissioni"



La Ferrari 12Cilindri reinterpreta il concetto di coupe' V12 in chiave moderna



La 12Cilindri Ferrari cambia posizionamento in gamma



Furgoni rubati in Italia per esportarli all'estero, 6 arresti

Newsletter ANSA
Veloci, dettagliate, verificate. Nella tua casella mail

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

STELLANTIS

Crisi dell'auto,
il senatore Martella
porta il caso
a Palazzo Madama

pagina 15

Vertenza Stellantis, altra interrogazione a Palazzo Madama

Anche la Gigafactory tra i temi affrontati nell'atto presentato dal senatore del Pd Andrea Martella sulla crisi dell'auto

TERMOLI. Ancora una interrogazione sui temi dell'automotive e Stellantis, con riferimento anche alla Gigafactory di Termoli è stata presentata dalla componente dem, sempre al Senato della Repubblica. A prendere l'iniziativa il senatore Andrea Martella (Pd), che dopo 4 legislature alla Camera, nel 2022 è stato eletto a Palazzo Madama (è stato anche sottosegretario nella precedente legislatura, da esterno). Martella ha rivolto l'interrogazione, firmata anche dal senatore abruzzese Michele Fina, che aveva promosso un atto simile appena 4 giorni prima (quella di Martella è del 30 settembre scorso), al Ministro delle imprese e del made in Italy. «Premesso che: secondo i recenti dati ISTAT, la produzione industriale italiana a luglio 2024 ha segnato una contrazione pari allo 0,9 per cento su base mensile e al 3,3 per cento in confronto con lo stesso mese dello scorso anno. In tale contesto, ad appesantire sensibilmente la media è stato il settore automotive che ha registrato una contrazione del 24,8 per cento rispetto a luglio 2023 e del 4,3 per cento rispetto a giugno 2024; nell'ambito del settore, l'indice

della produzione di autoveicoli ha registrato a luglio un calo del 35,1 per cento rispetto al mese precedente e del 21,8 per cento nel periodo cumulato da gennaio a luglio. Secondo i dati ANFIA, la produzione domestica di autoveicoli si è fermata a 23.000 unità nel mese di luglio, in calo del 54,7 per cento rispetto al corrispondente mese del 2023, mentre nel cumulato dei primi 7 mesi sono state prodotte 225.000 autoveicoli con una contrazione del 35,5 per cento rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente; le stime per l'intero anno 2024 prevedono che in Italia saranno prodotte al massimo 350.000 autoveicoli i cui dovrebbero aggiungersi 300.000 veicoli commerciali. Tale livello di produzione si caratterizza in termini di grave insufficienza in relazione agli standard di tenuta delle economie di scala negli stabilimenti di Mirafiori, Cassino, Pomigliano d'Arco e Melfi; difficoltà si riscontrano, conseguentemente, anche nel settore della produzione di parti e accessori per autoveicoli, in calo a luglio del 20,1 per cento rispetto al mese precedente e

del 18,3 per cento nel suddetto periodo cumulato; particolarmente preoccupante è l'andamento del settore delle vendite commerciali. Ad agosto 2024, terminato l'effetto degli incentivi all'acquisto concessi nei precedenti mesi, le automobili vendute hanno fatto segnare un calo del 13,4 per cento. Nei primi 8 mesi del corrente anno, le auto vendute sono state poco più di un milione con un calo del 18,5 per cento rispetto al 2019 (ultimo anno pre COVID); in tale contesto, Stellantis, ad agosto 2024, ha registrato una contrazione di oltre il 30 per cento delle vendite ed il marchio FIAT, primo in Italia nei precedenti 8 mesi, è stato superato da Toyota, Volkswagen e Dacia; la produzione di autoveicoli presso l'impianto Stellantis di Mirafiori (Torino) è scesa dell'83 per cento rispetto al periodo di gennaio-agosto 2023. Nei primi 8 mesi del 2024 sono state prodotte 18.500 automobili a fronte delle 52.000 registrate nello stesso periodo del precedente anno e le previsioni per il 2024 riportano la produzione ad appena 20.000 vetture contro le 200.000 necessarie per tenere in vita l'impianto, il ritorno in linea presso lo stabilimento di Torino avvenuto in data 2 settembre,

dopo una sosta di 7 settimane, e che ha riguardato poco meno di 500 operai, impiegati in un solo turno della 500 elettrica e per assemblare un centinaio di vetture al giorno, è stato immediatamente bloccato dalla comunicazione, fatte le automobili vendute hanno fatto segnare un calo del 13,4 per cento. Nei primi 8 mesi del corrente anno, le auto vendute sono state poco più di un milione con un calo del 18,5 per cento rispetto al 2019 (ultimo anno pre COVID); in tale contesto, Stellantis, ad agosto 2024, ha registrato una contrazione di oltre il 30 per cento delle vendite ed il marchio FIAT, primo in Italia nei precedenti 8 mesi, è stato superato da Toyota, Volkswagen e Dacia; la produzione di autoveicoli presso l'impianto Stellantis di Mirafiori (Torino) è scesa dell'83 per cento rispetto al periodo di gennaio-agosto 2023. Nei primi 8 mesi del 2024 sono state prodotte 18.500 automobili a fronte delle 52.000 registrate nello stesso periodo del precedente anno e le previsioni per il 2024 riportano la produzione ad appena 20.000 vetture contro le 200.000 necessarie per tenere in vita l'impianto, il ritorno in linea presso lo stabilimento di Torino avvenuto in data 2 settembre,

periodo, diverse sigle sindacali hanno già annunciato come molto probabile che la ripresa delle attività non sarà su base continuativa ma ri-guarderà soltanto alcune singole giornate di lavoro fino a fine anno; la contrazione della produzione ha recentemente coinvolto anche lo stabilimento di Melfi (Potenza) dove si sono verificate interruzioni temporanee dell'attività in alcune giornate di settembre e la sospensione temporanea della produzione di Fiat 500X; in ragione delle difficoltà produttive del settore nei primi 7 mesi dell'anno corrente, le richieste di cassa integrazione hanno subito un forte incremento. Tra gennaio e luglio 2024 le ore di cassa integrazione erogate nel settore (produttori e fornitori) sono salite del 18 per cento da 234.801 a 286.071. In tale contesto, la crisi del gruppo Stellantis contribuisce alla crescita della richiesta dell'ammortizzatore sociale con migliaia dei suoi operai attualmente in cassa integrazione; i sindacati confederali hanno proclamato per il prossimo 18 ottobre uno sciopero generale che riguarderà l'intero settore auto per una durata di 8 ore, si chiede di sapere: se il Ministro in indirizzo intenda tempestivamente adottare tutte le

misure ritenute necessarie a sostenere la filiera dell'automotive nel superamento dell'attuale fase di crisi, sul fronte sia della produzione sia della vendita, a partire dal rifinanziamento degli incentivi all'acquisto dei veicoli, con priorità per quelli elettrici e per i veicoli a basse emissioni di anidride carbonica; quali misure intenda adottare per favorire il rapido superamento delle situazioni di crisi industriale in atto nella filiera dell'automotive, in particolare nel settore della produzione di autovetture, e la continuità operativa degli stabilimenti, al fine di evitare licenziamenti di addetti, e quali misure intenda predisporre per le situazioni di potenziale crisi che stanno emergendo nel settore e che rischiano di avere pesanti ricadute occupazionali nei territori, in particolare nei principali stabilimenti produttivi del Paese; se ritenga che le risorse per gli ammortizzatori sociali siano sufficienti a sostenere nei prossimi mesi la tenuta occupazionale dell'intero settore; quali misure intenda adottare per sostenere la filiera industriale dell'automotive per accompagnare i processi di modernizzazione e trasformazione degli impianti, sul fronte degli investimenti innovativi e di ammodernamento tecnologico, per le attività di ricerca e sviluppo e per gli interventi per la formazione professionale continua degli addetti».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849