



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 12 al 18 novembre 2024**

*Torino, 22 novembre 2024*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Adnkronos.com	12/11/2024	<i>Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem</i>	2
10	Bresciaoggi	12/11/2024	<i>Bilanci d'Acciaio 2024 conferma Brescia al top</i>	3
	Adriaeco.eu	12/11/2024	<i>Successo oltreoceano per la filiera italiana della aftermarket automotive a Las Vegas, a SEMA Show ed</i>	4
	Ilfoglio.it	12/11/2024	<i>Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem</i>	8
	Ilgiornaleditorino.it	12/11/2024	<i>Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem</i>	10
	Ilmessaggero.it	12/11/2024	<i>Anfia stima chiusura 2024 del mercato auto in Europa a 12.700.000 immatricolazioni</i>	11
	Ilmessaggero.it	12/11/2024	<i>Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem</i>	13
	IlsecoloXIX.it	12/11/2024	<i>Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus</i>	15
	Inforicambi.it	12/11/2024	<i>ANFIA, settimo anno di calo consecutivo per l'industria automotive italiana</i>	17
	Insiddevs.it	12/11/2024	<i>Il 2025 sara' l'anno giusto per comprare un'auto elettrica</i>	19
	Italianpress.eu	12/11/2024	<i>Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus</i>	22
	Lastampa.it	12/11/2024	<i>Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus</i>	25
	Liberoquotidiano.it	12/11/2024	<i>Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem</i>	28
	Motorionline.com	12/11/2024	<i>Anfia lancia l'allarme: a settembre la produzione di auto in Italia si e' dimezzata</i>	30
	Repubblica.it	12/11/2024	<i>Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus</i>	33
	RivistaTir.it	12/11/2024	<i>Transizione green del trasporto. Anche Anita a COP 29</i>	36
	Teleborsa.it	12/11/2024	<i>Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus</i>	37
	Uominietrasporti.it	12/11/2024	<i>COP 29, la decarbonizzazione del trasporto pesante protagonista a Baku</i>	39
	Ansa.it	13/11/2024	<i>Riparte il tavolo Stellantis, Urso aspetta il piano</i>	41
26	La Stampa	13/11/2024	<i>E' finita la Cassa (C.Luise)</i>	46
6/7	Conquiste del Lavoro	13/11/2024	<i>Inserto - In fuga dall'auto</i>	48
	Ilmattino.it	13/11/2024	<i>Riparte il tavolo Stellantis, si aspetta il piano. Convocato al Mimit da Adolfo Urso con azienda, si</i>	50
	NotiziarioMotoristico.com	13/11/2024	<i>Laftermarket italiano protagonista al SEMA Show e AAPEX di Las Vegas</i>	52
	Ansa.it	14/11/2024	<i>Urso, Stellantis si assuma responsabilita' rilancio auto italiana</i>	54
1+29	La Stampa	14/11/2024	<i>Un maxi piano Ue per aiutare l'auto (P.Tridico)</i>	59
9	Bresciaoggi	14/11/2024	<i>"Innovazione, forza per costruire il futuro"</i>	60
7	Gazzetta di Parma	14/11/2024	<i>Automobili Riparte il tavolo Stellantis, Urso aspetta il piano</i>	61
27	Giornale di Brescia	14/11/2024	<i>Automotive, filiera da salvare Anfia chiede fondi al governo</i>	62
	Agenpress.it	14/11/2024	<i>Stellantis. Spera (Ugl Metalmeccanici) al tavolo al Mimit con regioni e societa' - Agenpress</i>	64
	Borsaitaliana.it	14/11/2024	<i>Auto: Urso, settore europeo al collasso, serve cambio di rotta Ue -2-</i>	66
	Borsaitaliana.it	14/11/2024	<i>Stellantis: in corso tavolo al Mimit con sindacati, Regioni e societa'</i>	67
	Borsaitaliana.it	14/11/2024	<i>Tavolo Stellantis, Urso: industria auto al collasso, aumenteremo risorse in manovra</i>	68
	Corriere.it	14/11/2024	<i>Urso: «Auto, pensiamo di aumentare il fondo in manovra». Stellantis: «Abbiamo un piano per l'Italia»</i>	70
	Forbes.it	14/11/2024	<i>L'elettrico frena, l'ibrido guadagna terreno: e' l'ora dell'auto-scontro</i>	71

# Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem

Il 21 in programma side-event su decarbonizzazione del trasporto merci



12 novembre 2024 | 12:53

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



Le Associazioni di Confindustria **Anfia**, **Anita**, **Assogasliquidi-Federchimica** e **Unem**, parteciperanno alla 29a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici di **Baku (COP29)** con una propria iniziativa, in programma presso il padiglione italiano a partire dalle ore 9.30 locali del 21 novembre. All'evento è stato invitato a partecipare il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

La proposta congiunta di side event realizzata dalle Associazioni, intitolata 'Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo', è stata riconosciuta come meritevole dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che ha deciso di selezionarla tra le numerose candidature ricevute. Una dimostrazione che attribuisce valore strategico alle soluzioni messe in campo dalla filiera, che, per mezzo della pluralità tecnologica, intende raggiungere gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni nel trasporto stradale delle merci, senza mettere a rischio la competitività europea e valorizzando le eccellenze italiane, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

Il side event che le Associazioni presenteranno a COP29 si propone di **evidenziare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti**, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate con l'obiettivo di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale. L'iniziativa sarà aperta dagli scenari settoriali di transizione, con gli interventi di Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**; Riccardo Morelli, Presidente di ANITA; Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, Gianni Murano, Presidente di UNEM. Successivamente, seguiranno le testimonianze aziendali di Michele Ziosi, Chief Public Affairs & Sustainability Officer di Iveco Group; Filippo Redaelli, CEO di SBG Group; Alessio Torelli, Amministratore Delegato e Presidente Greenture/Gruppo Snam; Giacomo Rispoli, Amministratore Delegato di MyRechemical-NextChem. Al termine, le conclusioni del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Domani la presentazione

# Bilanci d'Acciaio 2024 conferma Brescia al top

Bilanci d'Acciaio 2024 di siderweb viene presentato domani dalle 11 a Villa Farnoli a Rezzato. Dai numeri emerge il primato bresciano con ricavi per 10,5 miliardi di euro nel 2023. I lavori, coordinati da Francesca Morandi (siderweb) si apriranno con i saluti di Paolo Morandi (amministratore delegato siderweb) e Francesco Brunelli (alla guida di Regesta); a seguire spazio a Bilanci d'Acciaio con un tavola rotonda moderata da Stefano Ferrari (responsabile Ufficio Studi siderweb), con Claudio Teodori e Cristian Carini (Università di Brescia), Gian-

franco Tosini (Ufficio Studi siderweb). Alle 12,30 la consegna dei riconoscimenti «Bilancio d'Acciaio 2024».

Nel pomeriggio gli interventi di Claudia Parzani (presidente Borsa Italiana, vicepresidente Il Sole 24 Ore, senior advisor Linklaters), Eliana Chessa (Bper Banca) e Miriam Sala (Anfia). Poi la tavola rotonda moderata da Emanuele Norsa (siderweb) con Roberto de Miranda (ORI Martin), Tommaso Sandrini (San Polo Lamiere) e Barbara Beltrame (AFV Beltrame Group).

In chiusura l'intervento di Giuliano Noci (PoliMi).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



Home > Aree Adriatico > News > Successo oltreoceano per la filiera italiana dell'aftermarket automotive a Las Vegas, a...

Aree Adriatico News

- pubblicità -

# Successo oltreoceano per la filiera italiana dell'aftermarket automotive a Las Vegas, a SEMA Show ed AAPEX

12 Novembre 2024

35

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



In linea con la tradizione consolidata negli ultimi anni, due prestigiose aree collettive italiane sono state organizzate alle rinomate rassegne fieristiche dedicate all'aftermarket automotive negli Stati Uniti: SEMA Show e AAPEX, da poco conclusi. Un'iniziativa portata avanti da ICE Agenzia con il prezioso supporto di ANFIA e AICA e la collaborazione di Autopromotec, la cui prossima edizione si terrà dal 21 al 24 maggio 2025 presso il Quartiere Fieristico di Bologna. Il progetto aveva l'obiettivo di creare connessioni solide e durature tra l'eccellenza del Made in Italy automotive e il dinamico mercato nordamericano.

Primo appuntamento al **SEMA Show**, svoltosi dal 5 all'8 novembre presso il Las Vegas Convention Center. È uno degli appuntamenti più importanti a livello mondiale per i professionisti dell'aftermarket automobilistico, che offre l'opportunità di incontrare produttori di componenti, attrezzature e accessori per migliorare la sicurezza, le prestazioni, il comfort e l'estetica di automobili, veicoli commerciali e SUV. L'evento ha ospitato circa 70.000 buyer ed oltre 2.400 aziende espositrici, tra cui le 10 presenti presso il padiglione italiano, tramite la collettiva coordinata da ICE Agenzia: Bracchi Ruote, Evo Corse, Fasep

## articoli recenti

IA e Cybersecurity per imprese: workshop a Fabriano sul futuro digitale sicuro grazie a...

Successo oltreoceano per la filiera italiana dell'aftermarket automotive a Las Vegas, a SEMA...

Aziende agricole marchigiane in Cina con Coldiretti Marche: "Vetrina per rilanciare export"

Sabato 16 novembre torna la Giornata Nazionale della Colletta Alimentare

Ancona al 5° posto in Italia nella classifica delle mense scolastiche stilata da Foodinsider



## i più letti



Risparmio: gravi inadempienze da parte di Zurich Italy Bank



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



La corte Internazionale dell'Adriatico e dello Ionio



Anek Lines Italia e Tipicità in blu

2000, Fiammenghi Italia, Frap, Govoni, HM4X4, MCB Engineering, Teknel e Zeca.

In contemporanea, dal 5 al 7 novembre, presso i padiglioni del Venetian Expo di Las Vegas ha avuto luogo **AAPEX**, che all'edizione precedente aveva visto la partecipazione di 47.000 acquirenti e oltre 2.500 aziende espositrici. Qui, rivenditori di ricambi auto aftermarket, distributori, magazzini di ricambi auto, tecnici, catene di servizi, concessionari automobilistici, personale di verniciatura/carrozzeria, leader e innovatori del settore dell'aftermarket automobilistico sono i protagonisti. All'interno di questo contesto dinamico, il padiglione Italia ha ospitato con successo 12 aziende: Air Top Italia, Errecom, Esi Italia, Fiamm Energy Technology, Gart, Geicos Group, General Cab, Lopigom, Metelli-Graf, Nordic Jones, S.I.R.A.L. e UFI Filters.

L' aftermarket automobilistico USA è cresciuto dell'8,6% nel 2023 e si prevede un aumento del 5,9% nel 2024. Dal 2025 al 2027, si stima che il tasso di crescita medio sarà di circa il 4,5% annuo, per raggiungere i 472 miliardi di dollari entro il 2027. L'industria comprende più di

534.000 imprese, che includono piccoli e grandi produttori indipendenti, distributori, officine di riparazione, commercianti e rivenditori. Il settore fornisce prodotti e servizi di riparazione per 288 milioni di veicoli in circolazione (compresi i veicoli leggeri, medi e pesanti). Il valore dei ricambi aftermarket venduti negli Stati Uniti, nel 2023, ha raggiunto il valore di 200 miliardi di dollari. I primi 5 Paesi fornitori degli USA per quanto riguarda la componentistica veicoli e motori sono il Messico, con una quota del 41%, il Canada (13%), la Cina (12%), il Giappone (9%) e la Corea del Sud (7%). L'Italia è al 10° posto con una quota dell'1%. Invece, per quanto riguarda le attrezzature, i primi 5 fornitori degli USA sono la Germania, con una quota del 15%, il Canada (13%), il Messico (10%), la Corea del Sud (9%), la Cina (9%). L'Italia è al 9° posto con una quota del 3%. (Fonte: elaborazione ICE su dati Trade Data Monitor).

Il Direttore Generale di ANFIA Gianmarco Giorda: *“Secondo il Barometro Aftermarket ANFIA, rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti dell'Associazione che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, il fatturato della filiera IAM in Italia, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una crescita dell'11,1% nel 2023. Tutte le famiglie prodotte considerate presentano una variazione positiva. Nel primo semestre 2024 la crescita del fatturato è pari al 4,2% e tutte le famiglie si mantengono positive. Un comparto competitivo quello del post-vendita, anch'esso interessato dalla transizione energetica, che lo spinge ad investire in nuove tecnologie e competenze e a tenere alta la qualità e il livello di servizio al cliente”*.

Renzo Servadei, Amministratore Delegato di Autopromotec conclude: *“Vediamo questa iniziativa come una preziosa opportunità per avvicinare gli operatori italiani a quelli americani, in un clima di condivisione e reciproca ispirazione. Siamo certi che il terreno sia fertile per creare delle collaborazioni stabili, che incoraggino i professionisti d'oltreoceano a partecipare alla prossima edizione di Autopromotec.”*

Autopromotec è la rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico che si svolge ogni due anni presso il Quartiere Fieristico di Bologna. Nata nel 1965, la manifestazione è organizzata da Promotec, società di servizi di proprietà di AIRP – Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, e AICA – Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature. La sua formula esclusiva si basa sulla specializzazione, sulla professionalità e sulla qualità dell'offerta espositiva, un reale punto di incontro fra



Ancona, al via la mostra “Robert Capa Retrospective”

costruttori ed utilizzatori. Il salone – che racchiude oltre 580 categorie merceologiche, a copertura di tutti i sotto-settori del mercato aftermarket – si concretizza in una selezione di fiere specializzate, dove i visitatori possono agevolmente pianificare percorsi merceologici personalizzati a seconda degli interessi professionali. Grazie ad un'intensa attività di promozione, supportata sia a livello istituzionale sia dalle associazioni di settore, Autopromotec ha registrato, nel corso delle sue 29 edizioni, una sempre maggiore crescita internazionale.

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente. Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; Car Design C Engineering: comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; Costruttori: comprende i produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi – ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli. La filiera produttiva automotive in Italia conta 5.439 imprese e 272.000 addetti (diretti e indiretti), il 7,3% degli occupati del settore manifatturiero italiano. Il suo fatturato annuo ammonta a 100,6 miliardi di Euro, pari all'11,5% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,6% del PIL italiano. Il prelievo fiscale sulla motorizzazione in Italia è pari a 71 miliardi di Euro.

CONDIVIDI



Post

Articolo precedente

Aziende agricole marchigiane in Cina con Coldiretti Marche: "Vetrina per rilanciare export"

Prossimo articolo

IA e Cybersecurity per imprese: workshop a Fabriano sul futuro digitale sicuro grazie a reti FTTH indipendenti

## articoli correlati



News

Affari: l'importanza per le imprese di avere un Business Coach



News

Cnpr Forum: gender gap, solo il 17% delle donne ai vertici aziendali



News

7.748 pratiche per sovraindebitamento nel 2023



## LASCIA UN COMMENTO

Commento:

# Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem

12 NOV 2024



Roma, 12 nov. -(Adnkronos) - Le Associazioni di Confindustria **Anfia**, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem, parteciperanno alla 29a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici di Baku (COP29) con una propria iniziativa, in programma presso il padiglione italiano a partire dalle ore 9.30 locali del 21 novembre. All'evento è stato invitato a partecipare il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

La proposta congiunta di side event realizzata dalle Associazioni, intitolata 'Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo', è stata riconosciuta come meritevole dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che ha deciso di selezionarla tra le numerose candidature ricevute. Una dimostrazione che attribuisce valore strategico alle soluzioni messe in campo dalla filiera, che, per mezzo della pluralità tecnologica, intende raggiungere gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni nel trasporto stradale delle merci, senza mettere a rischio la competitività europea e valorizzando le eccellenze italiane, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

Il side event che le Associazioni presenteranno a COP29 si propone di evidenziare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate con l'obiettivo di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale. L'iniziativa sarà aperta dagli scenari settoriali di transizione, con gli interventi di Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA; Riccardo Morelli, Presidente di ANITA; Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, Gianni Murano, Presidente di UNEM. Successivamente, seguiranno le testimonianze aziendali di Michele Ziosi, Chief Public Affairs & Sustainability Officer di Iveco Group; Filippo Redaelli, CEO di SBG Group; Alessio Torelli, Amministratore Delegato e Presidente Greenture/Gruppo Snam; Giacomo Rispoli, Amministratore Delegato di MyRechemical-NextChem. Al termine, le conclusioni del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

## I PIÙ LETTI DI ADNKRONOS



Manovra: Meloni, 'sinistra chiede tasse banche ma quando governava usava soldi per salvarle'

E. Romagna: Meloni, 'su ristori no a beghe partito, chi cerca vantaggio politico non ci avrà'

E. Romagna: Meloni, 'su ristori no a beghe partito, chi cerca vantaggio politico non ci avrà'



## Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem

(Adnkronos) Le Associazioni di Confindustria **Anfia**, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem, parteciperanno alla 29a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici di Baku (COP29) con una propria iniziativa, in programma presso il padiglione italiano a partire dalle ore 9.30 locali del 21 novembre. All'evento è stato invitato a partecipare il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. La proposta congiunta di side event realizzata dalle Associazioni, intitolata 'Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo', è stata riconosciuta come meritevole dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che ha deciso di selezionarla tra le numerose candidature ricevute. Una dimostrazione che attribuisce valore strategico alle soluzioni messe in campo dalla filiera, che, per mezzo della pluralità tecnologica, intende raggiungere gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni nel trasporto stradale delle merci, senza mettere a rischio la competitività europea e valorizzando le eccellenze italiane, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive. Il side event che le Associazioni presenteranno a COP29 si propone di evidenziare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate con l'obiettivo di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale. L'iniziativa sarà aperta dagli scenari settoriali di transizione, con gli interventi di Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**; Riccardo Morelli, Presidente di ANITA; Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, Gianni Murano, Presidente di UNEM. Successivamente, seguiranno le testimonianze aziendali di Michele Ziosi, Chief Public Affairs & Sustainability Officer di Iveco Group; Filippo Redaelli, CEO di SBG Group; Alessio Torelli, Amministratore Delegato e Presidente Greenture/Gruppo Snam; Giacomo Rispoli, Amministratore Delegato di MyRechemical-NextChem. Al termine, le conclusioni del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## Anfia stima chiusura 2024 del mercato auto in Europa a 12.700.000 immatricolazioni

condividi l'articolo



«A settembre 2024 rallenta la flessione del mercato europeo dell'auto, che, dopo il pesante calo di agosto (-16,5%), chiude a -4,2%". Lo sottolinea Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. «Nel mese, tre major market su cinque (incluso Uk) - spiega Vavassori - mantengono una variazione negativa: -11,1% la Francia, -10,7% l'Italia e -7% la Germania. In recupero, invece, i mercati di Spagna (+6,3%) e Regno Unito (+1%). A settembre, nell'area Ue-Efta-Ul, la quota di penetrazione delle vetture 'variamente elettrificate' - auto ibride 'tradizionali', auto elettriche a batteria (BeV) e auto ibride plug-in (Phrv) - è pari al 60,1%, mentre quella delle sole auto 'alla spina' (Bev e Phev) è del 26,4%. In Italia, nel mese, le elettrificate pesano per il 46,7%, mentre la quota delle sole ricaricabili (Bev e Phev) è di appena il 7,3%.

**Con i risultati poco brillanti** del terzo trimestre, l'ingresso nell'ultimo trimestre dell'anno è ancora più debole del previsto e si ipotizza una chiusura del 2024 intorno a 12.700.000 immatricolazioni, con un ribasso che potrebbe arrivare fino all'1,5% rispetto al 2023. Riguardo al contesto competitivo in cui il mercato si muove, il voto del Comitato difesa commerciale dell'Ue sui dazi cinesi ha recentemente confermato le tariffe provvisorie già note con l'intento di ristabilire condizioni di parità a livello commerciale. Questo, tuttavia, riguarda solo un aspetto del quadro competitivo del settore automotive europeo, che necessita soprattutto di una strategia industriale

### ECONOMIA



**LA PARTNERSHIP**  
Auto elettriche, accordo Telepass-Atlante per la ricarica rapida in oltre 1.000 punti in tutta Italia



**LA STRATEGIA**  
Winkelmann (Lamborghini): «Siamo nella miglior salute di sempre. Da aggregazioni possibili di stare su mercato»

globale per affrontare la transizione energetica, che garantisca l'accesso alle materie prime critiche, l'approvvigionamento energetico a costi accessibili, un quadro regolatorio coerente, uno sviluppo appropriato della rete di ricarica elettrica e di rifornimento per i carburanti a basso impatto ambientale».

condividi l'articolo



L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Martedì 12 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 09:50 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

**ECONOMIA**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Auto elettriche, accordo Telepass-Atlante per la ricarica rapida in oltre 1.000 punti in tutta Italia



Anfia stima chiusura 2024 del mercato auto in Europa a 12.700.000 immatricolazioni



Winkelmann (Lamborghini): «Siamo nella miglior salute di sempre. Da aggregazioni possibilità di stare su mercato»

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



FE, Volpe (Nissan): «Sorpreso dalla Kiro. Noi vorremo arrivare a Londra e essere in lotta per almeno uno dei tre titoli»



FE, Modlinger (Porsche): «Calendario bello e ambizioso. Lavorare per stabilizzarlo e eliminare la lunga pausa»



Motomondiale, l'ultima sfida a Montmeló: a Bagnai serve miracolo: Martin ha un tesoro di 24 punti da difendere

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



BMW F 450 GS, un concept per giovani vicino a realtà. Verrà prodotta dal 2025 e sarà guidabile con patente A2



Eicma 2024, chiude un'edizione da record: oltre 600mila presenze. 40mila in più del 2023



Eicma 2024, spettacolo e novità: ecco tutte le sportive da non perdere. Dalla Panigale V2 alla Aprilia Rsv4 X ex3ma

adv

## Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem

Martedì 12 Novembre 2024, 12:53



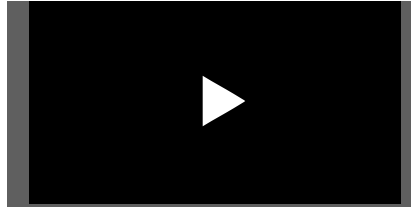
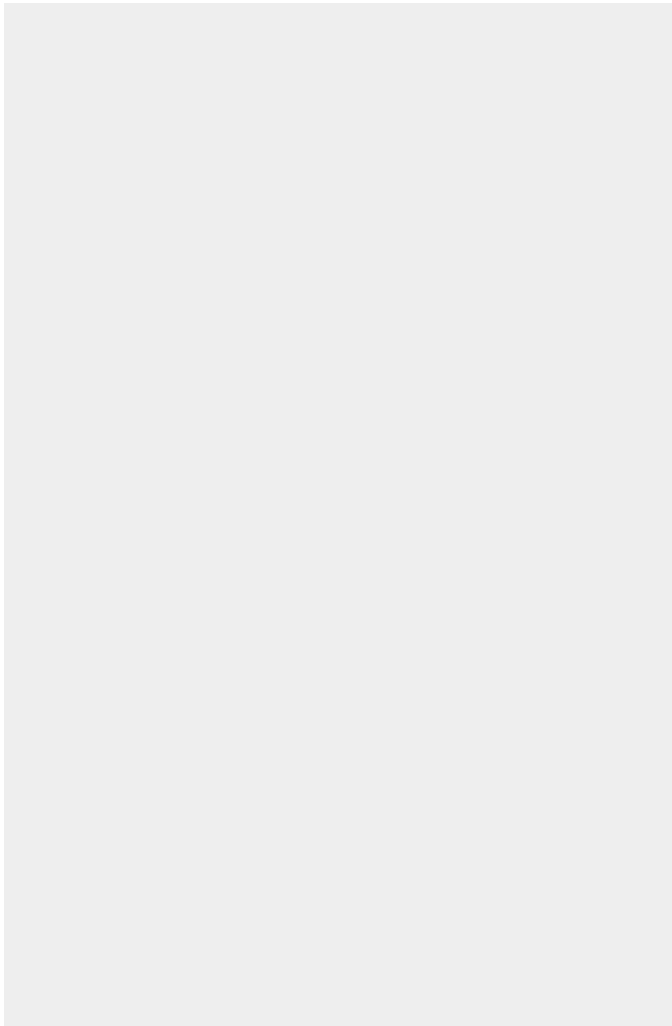
Roma, 12 nov. (Adnkronos) - Le Associazioni di Confindustria **Anfia**, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem, parteciperanno alla 29a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici di Baku (COP29) con una propria iniziativa, in programma presso il padiglione italiano a partire dalle ore 9.30 locali del 21 novembre. All'evento è stato invitato a partecipare il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

La proposta congiunta di side event realizzata dalle Associazioni, intitolata 'Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo', è stata riconosciuta come meritevole dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che ha deciso di selezionarla tra le numerose candidature ricevute. Una dimostrazione che attribuisce valore strategico alle soluzioni messe in campo dalla filiera, che, per mezzo della pluralità tecnologica, intende raggiungere gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni nel trasporto stradale delle merci, senza mettere a rischio la competitività europea e valorizzando le eccellenze italiane, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

adv

**Il Messaggero TV****Processo Impagnatiello, la pm  
abbraccia la mamma di Giulia  
Tramontano in aula**

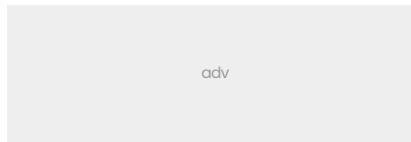
Il side event che le Associazioni presenteranno a COP29 si propone di evidenziare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate con l'obiettivo di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale. L'iniziativa sarà aperta dagli scenari settoriali di transizione, con gli interventi di Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA; Riccardo Morelli, Presidente di ANITA; Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, Gianni Murano, Presidente di UNEM. Successivamente, seguiranno le testimonianze aziendali di Michele Ziosi, Chief Public Affairs & Sustainability Officer di Iveco Group; Filippo Redaelli, CEO di SBG Group; Alessio Torelli, Amministratore Delegato e Presidente Greenture/Gruppo Snam; Giacomo Rispoli, Amministratore Delegato di MyRechemical-NextChem. Al termine, le conclusioni del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.



**Leonardo DiCaprio festeggia 50 anni, le foto del party esclusivo: da Brad Pitt alla fidanzata Vittoria Ceretti**



**Roma, alla chiesa di Sant'Ignazio di Loyola un'ora di fila per il selfie social con lo specchio**



**DALLA STESSA SEZIONE**



**Salvatore Luongo è il nuovo comandante generale dei carabinieri: via libera del Cdm**



**Morbillo in aumento in Italia: casi preoccupanti e rischio di primo decesso**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus

L'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: "Incomprensibile scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive" Nel mese di ottobre il comparto degli autocarri si mantiene sui volumi registrati un anno fa, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo, ma riducono la flessione. Analizzando nel dettaglio il mercato di ottobre 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.241 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+0,2% rispetto ad ottobre 2023) e 1.203 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-4,5%), suddivisi in 140 rimorchi (+10,2%) e 1.063 semirimorchi (-6,2%). Questi i dati diffusi oggi dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA). Nei primi dieci mesi del 2024 si contano 25.046 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,7% in più rispetto ai primi dieci mesi del 2023, e 11.466 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-13,5% rispetto a gennaio-ottobre 2023), così ripartiti: 1.147 rimorchi (+1,1%) e 10.319 semirimorchi (-14,9%). Per gli autocarri, nei primi dieci mesi del 2024, tutte le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +6,7% il Nord-Est, +2,4% il Nord-Ovest e rialzi più contenuti nell'area Sud e Isole (+0,3%) e nelle regioni del Centro (+0,2%). Per classi di peso, a gennaio-ottobre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+127%), seguiti dai veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+15,4%) e dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+2,2%). In calo, invece, i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-3,5%) e i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate. Nei primi dieci mesi del 2024, gli autocarri rigidi risultano in crescita del 7,4%, mentre i trattori stradali chiudono a -1,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i veicoli da cantiere (+25,1%), mentre la variazione è pressoché stabile per i veicoli stradali. Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (stessa quota di gennaio-ottobre 2023), per un totale di 465 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi dieci mesi del 2023). "Il forte rallentamento nel trend di immatricolazioni dei veicoli commerciali registrato nel mese di ottobre testimonia ancora una volta l'inconciliabilità di politiche discontinue e incerte per un settore chiamato ad affrontare la sfida della transizione ecologica commenta Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci. Risulta pertanto incomprensibile la scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive, facendo così mancare il supporto alle piccole e medie imprese che investono in veicoli commerciali di ultima generazione, la cui produzione in Italia rappresenta un'eccellenza europea. Similarmente, si esprime disappunto per il mancato recepimento nel disegno di legge di bilancio attualmente in discussione di uno stanziamento congruo per l'autotrasporto, come già richiesto dalle principali associazioni automotive e del settore. Affinché si possa rispondere alla sfida della decarbonizzazione, sarà infatti necessario incrementare le risorse disponibili per il comparto destinandole alla strutturazione di un fondo pluriennale che supporti le aziende nel rinnovo del parco circolante con mezzi a basse e zero emissioni, a cominciare dalle motorizzazioni a gas naturale compresso o liquefatto o quelle diesel di ultima generazione, entrambe compatibili con i rispettivi biocarburanti biometano e HVO. Contestualmente, si rinnova l'invito a valutare la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili". In riferimento ai veicoli trainati, nei primi dieci mesi del 2024 tutte le aree geografiche tranne il Sud e Isole, che chiude a +1,1% registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-5,6%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-21,3%) e il Nord-Est (-23,7%). Le marche estere totalizzano 6.321 libretti di circolazione a gennaio-ottobre 2024 (-21,1%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,9%), con 5.145 libretti. "Il mese di ottobre continua a registrare un calo nel mercato italiano di rimorchi e semirimorchi che, tuttavia, è andato meglio rispetto agli altri paesi europei afferma Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA. Alla luce di questi dati, in aggiunta alla totale assenza in Legge di bilancio di risorse dedicate allo svecchiamento del parco circolante e alla conseguente decarbonizzazione del settore, urge l'adozione del regolamento di attuazione del Codice della strada per la libera circolazione dei veicoli a 18mt che, con una riduzione dei viaggi, garantirà una maggiore sicurezza stradale e un contenimento degli impatti ambientali. Auspichiamo, inoltre, che il MIT definisca in tempi brevi il decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM Investimenti del 2024". Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad ottobre 2024 440



nuove unità, con un decremento del 2,9% rispetto ad ottobre 2023. Nel decimo mese dell'anno, ad eccezione degli autobus adibiti al TPL, in ripresa (+14,4%), gli altri comparti mantengono un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-59,7%) e gli scuolabus (-21,4%), mentre presentano una flessione più contenuta i minibus (-2,8%). Nei primi dieci mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 5.276 (+19% rispetto a gennaio-ottobre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti registrano invece una variazione positiva: +98,8% i minibus, +24,3% gli autobus e midibus turistici, +10,1% gli scuolabus e +6,4% gli autobus adibiti al TPL. Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 23,9% a gennaio-ottobre 2024 (contro il 15,6% dei primi dieci mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 25,6% (20,5% a gennaio-ottobre 2023). A livello territoriale, infine, nei primi dieci mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+58,3%) e nel Sud e isole (+38,4%), mentre calano del 3,1% nel Nord-Ovest e del 19,9% nel Nord-Est.

# INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

CERCAM

MY INFORICAMBI

BANCA DATI



Home Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

## ANFIA, settimo anno di calo consecutivo per l'industria automotive italiana

By **Marco Lasala** 12 Novembre 2024

1 0

Tempo di Lettura: 2 min



La **produzione dell'industria italiana automotive**, per il settimo mese consecutivo, secondo i dati ISTAT, registra un calo. Nel mese di settembre 2024, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, il calo è stato del 30%.

**Nei primi nove mesi del 2024, il calo della produzione dell'industria italiana automotive è stato del 19,6%.**

Osservando i singoli comparti produttivi, quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, **rimorchi** e **semirimorchi** cresce lievemente (+0,3% nel mese e +9,5% nel cumulato). Quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori, cala del 16,9% a settembre e del 18,4% nel periodo gennaio - settembre 2024.

### ULTIME NOTIZIE



**BMW M5 Touring, la station wagon che sfida le supercar**

12 NOVEMBRE 2024



**Ford Trucks Italia tra i protagonisti di Ecomondo**

12 NOVEMBRE 2024



**Stellantis, gamma compatibile con il gasolio HVO**

12 NOVEMBRE 2024



**Stellantis e Infineon, efficienza energetica e minori costi**

12 NOVEMBRE 2024



Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture a settembre 2024 ammonta a circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nel cumulato dei nove mesi, invece, sono state prodotte 256mila autovetture, in diminuzione del 38,3% su gennaio-settembre 2023.

Il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 sfiora le 474mila unità, in calo del 27,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.

## Industria automotive italiana, fatturato in discesa

Cala anche il fatturato dell'industria automotive italiana, ad agosto 2024 la variazione è del -7,4%, mentre in riferimento ai primi 8 mesi dell'anno è del -3,1%.

*“A settembre l'indice della produzione automotive italiana registra una flessione a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%) – afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**. “Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli mantiene un trend negativo a settembre (-42,6%) – complice la pesante contrazione, -50,5%, registrata, secondo i dati preliminari di **ANFIA** dalla produzione di autovetture – così come l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e motori, che chiude il mese a -16,9%.*

*Desta forte preoccupazione il taglio di 4,6 miliardi di Euro dal fondo automotive prospettato in Finanziaria, in quanto le risorse stanziare per il 2025-2030 erano finalizzate ad accompagnare la transizione del settore intervenendo non solo sul lato della domanda, ma anche dell'offerta, con l'obiettivo di supportare la filiera italiana e colmarne i gap di competitività rispetto agli altri maggiori Paesi dell'automotive”.*

### Articolo precedente



Ford Trucks Italia tra i protagonisti di Ecomondo

### ARTICOLI CORRELATI

LAVORO ED ECONOMIA

Henkel conferma le previsioni per l'anno fiscale 2024



IR NEWS

15:38:46

Stellantis e Confindustria, si decide il futuro del Paese



LAVORO ED ECONOMIA

INSIDEEVs

News Prove Da Sapere Video Foto Saloni dell'auto

Home News Attualità

Il 2025 sarà l'anno giusto per comprare un'auto elettrica

I nuovi limiti Ue alle emissioni e l'arrivo di modelli economici potrebbero ridurre significativamente i prezzi medi delle vetture



Foto di: Renault

Di: Riccardo Ciriaco

12 Novembre alle 07:00

Condividi

Col 2024 vicino all'album dei ricordi e il 2025 alle porte, gli automobilisti stilano la lista dei buoni propositi per l'anno nuovo. E uno potrebbe essere l'acquisto di un'auto elettrica.

Non solo per aiutare il pianeta nella lotta al cambiamento climatico, ma anche e soprattutto perché il 2025 potrebbe portare forti riduzioni dei prezzi delle vetture, da sempre tallone d'Achille dell'elettrificazione.

Cosa cambia il 1° gennaio

Merito o colpa – dipende dai punti di vista – dell'Unione europea, che per l'anno a venire ha previsto un taglio delle emissioni medie da nuove auto e nuovi furgoni, responsabili rispettivamente del 16% e del 3% dell'anidride carbonica nel continente.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

PUBBLICITÀ

Dal 2025 al 2029 le vetture dovranno perciò ridurre il loro impatto ambientale di 1,4 grammi di CO<sub>2</sub> per chilometro (g CO<sub>2</sub>/km), passando da una media di 95 g CO<sub>2</sub>/km a 93,6 g CO<sub>2</sub>/km. La pena sarà una serie di multe che, secondo Luca De Meo, ceo di Renault e presidente dell'associazione Acea, arriveranno a un totale da 15 miliardi di euro.

DI TENDENZA



Batterie  
Dagli ioni di litio al solido

Ricarica  
Per il pieno alle colonnine

Incentivi e agevolazioni  
Risparmiare sull'auto elettrica

Luca De Meo, ceo di Renault e presidente dell'associazione Acea

Per evitare il salasso, le Case dovrebbero aumentare la produzione di auto elettriche. Scenario però improbabile, vista l'attuale crisi globale delle vendite. Ecco quindi la soluzione alternativa: ridurre il numero di vetture a combustione da sfornare (come annunciato da Stellantis) e aumentarne i prezzi, riducendo contemporaneamente quelli dei veicoli full electric.

Novità economiche in arrivo

Così i costruttori diminuirebbero la quantità complessiva di gas serra rilasciati dalle flotte e incrementerebbero le immatricolazioni delle auto a zero emissioni. Il 2025 potrebbe quindi rappresentare il rilancio dell'auto elettrica italiana. Anche perché l'anno prossimo sarà quello che porterà un po' di novità economiche a listino.

Alle già presenti Dacia Spring e Citroen e-C3, proposte a 17.900 e 23.900 euro, si aggiungeranno infatti la Fiat Grande Panda, le Renault 4 e 5 (in versione base) e la Hyundai Inster, proposte a 25.000 euro o meno.

ULTIMI ARTICOLI	
Rimac porta le alte prestazioni nelle auto elettriche saudite	
14ore fa-ATTUALITÀ	
Il leasing invaderà il mercato di auto elettriche: il caso USA	
15ore fa-MERCATO E INDUSTRIA	
Perché la Porsche Macan elettrica ha venduto più della Tesla Model Y	
18ore fa-ATTUALITÀ	
La rivoluzione delle batterie con anodi in silicio è vicina	
20ore fa-BATTERIE	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ma addio incentivi

Resta però una controindicazione: gli incentivi. Volano delle vendite a giugno, grazie a uno sconto fino a 13.750 euro, i bonus all'acquisto non sono confermati nella bozza della legge di Bilancio e sembrano destinati a rimanere un ricordo.

Ma occhi puntati al tavolo fra Governo, Stellantis, sindacati e **Anfia** di giovedì 14 novembre. L'incontro potrebbe riservare sorprese al fotofinish, anche se i giochi sembrano fatti.

Il mercato dell'auto elettrica

Le auto elettriche più vendute in Italia a ottobre

In Cina auto elettriche e ibride plug-in crescono ancora: quota al 53,3%  
Condividi Quest'articolo

Le auto elettriche più vendute in Europa a settembre

Le auto elettriche più vendute negli USA a luglio-settembre

**INSIDE EVs**

Seguici  
Facebook  
X  
Google News  
Instagram  
YouTube  
RSS  
Spotify

Chi siamo  
Pubblicità  
Contatti  
InsideEVs  
Via del Fornetto, 3  
00149 Roma  
Italia

[Politica sulla privacy](#)[Politica sui cookie](#)[Configurazione dei Cookie](#)[Termini di utilizzo](#)

© 2024 Motorsport Network. Diritti riservati.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



BORSA

## Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus

November 12, 2024 Cronaca

(Teleborsa) – Nel mese di ottobre il comparto degli autocarri si mantiene sui volumi registrati un anno fa, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo, ma riducono la flessione. Analizzando nel dettaglio il mercato di ottobre 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.241 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+0,2% rispetto ad ottobre 2023) e 1.203 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-4,5%), suddivisi in 140 rimorchi (+10,2%) e 1.063 semirimorchi (-6,2%). Questi **dati diffusi oggi dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA).**

Nei primi dieci mesi del 2024 si contano **25.046 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, il 2,7% in più rispetto ai primi dieci mesi del 2023, e **11.466 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti** (-13,5% rispetto a gennaio-ottobre 2023), così ripartiti: 1.147 rimorchi (+1,1%) e 10.319 semirimorchi (-14,9%).

Sport



SPORT

## Inter-Napoli, Conte nella bufera per la critica al Var: interviene la procura Figc

November 12, 2024 Cronaca

Il tecnico degli azzurri rischia il deferimento per la frase sui "retropensieri" dettati dall'utilizzo della review pronunciata dopo il pareggio



si teme la rottura del crociato, caos sul web

November 12, 2024



la Juventus Women difende l'imbattibilità, Fiorentina sconfitta, bene Inter e Como. Risultati e classifica 9°

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per gli **autocarri**, nei primi dieci mesi del 2024, tutte le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +6,7% il Nord-Est, +2,4% il Nord-Ovest e rialzi più contenuti nell'area Sud e Isole (+0,3%) e nelle regioni del Centro (+0,2%).

Per classi di peso, a gennaio-ottobre 2024 i **veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate** registrano ancora la crescita più significativa (+127%), seguiti dai **veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate** (+15,4%) e dai veicoli pesanti **sopra le 16 tonnellate** (+2,2%). In calo, invece, i **veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate** (-3,5%) e i **veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate** (-1,7%).

Nei primi dieci mesi del 2024, gli **autocarri rigidi** risultano in crescita del 7,4%, mentre i **trattori stradali** chiudono a -1,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i **veicoli da cantiere** (+25,1%), mentre la variazione è pressoché stabile per i **veicoli stradali** (+0,5%).

Analizzando il **mercato per alimentazione**, nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (stessa quota di gennaio-ottobre 2023), per un totale di 465 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi dieci mesi del 2023).

“Il forte rallentamento nel trend di immatricolazioni dei veicoli commerciali registrato nel mese di ottobre testimonia ancora una volta l'inconciliabilità di politiche discontinue e incerte per un settore chiamato ad affrontare la sfida della transizione ecologica – commenta **Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci** -. Risulta pertanto incomprensibile la scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive, facendo così mancare il supporto alle piccole e medie imprese che investono in veicoli commerciali di ultima generazione, la cui produzione in Italia rappresenta un'eccellenza europea. Similmente, si esprime disappunto per il mancato recepimento nel disegno di legge di bilancio attualmente in discussione di uno stanziamento congruo per l'autotrasporto, come già richiesto dalle principali associazioni automotive e del settore. Affinché si possa rispondere alla sfida della decarbonizzazione, sarà infatti necessario incrementare le risorse disponibili per il comparto destinandole alla strutturazione di un fondo pluriennale che supporti le aziende nel rinnovo del parco circolante con mezzi a basse e zero emissioni, a cominciare dalle motorizzazioni a gas naturale compresso o liquefatto o quelle diesel di ultima generazione, entrambe compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. Contestualmente, si rinnova l'invito a valutare la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili”.

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi dieci mesi del 2024 tutte le aree geografiche – tranne il Sud e Isole, che chiude a +1,1% – registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-5,6%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-21,3%) e il Nord-Est (-23,7%). Le **marche estere** totalizzano 6.321 libretti di circolazione a gennaio-ottobre 2024 (-21,1%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,9%), con 5.145 libretti.

“Il mese di ottobre continua a registrare un calo nel mercato italiano di rimorchi e semirimorchi che, tuttavia, è andato meglio rispetto agli altri paesi europei – afferma **Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA** -. Alla luce di questi dati, in aggiunta alla totale assenza in Legge di bilancio di risorse dedicate allo svecchiamento del parco circolante e alla conseguente decarbonizzazione del settore, urge l'adozione del regolamento di attuazione del Codice della strada per la libera circolazione dei veicoli a 18mt che, con una riduzione dei viaggi, garantirà una maggiore sicurezza stradale e un contenimento degli impatti ambientali. Auspichiamo,

giornata

November 12, 2024



due frecce avvelenate per Scaroni, poi mette a posto Conte

November 12, 2024

Cambi

Convertitore di valute

CHF - Franco Svizzero	Fr	1
USD - US Dollar	\$	1.13
EUR - Euro	€	1.06
GBP - Lira sterlina	£	0.88
JPY - Yen	¥	174.77
CNY - Yuan	¥	8.20
ZAR - Rand	R	20.52
ARS - Peso argentino	\$	1 131.10
UYU - Peso uruguayano	\$	47.79
BRL - Real brasiliano	R\$	6.53

il Novembre 12, 2024

FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
BTC		\$ 88,594.9	(0.66%) ▲	
ETH		\$ 3,286.47	(-1.24%) ▼	
XMR		\$ 153.65	(-2.33%) ▼	
LTC		\$ 77.35	(-1.71%) ▼	
DASH		\$ 26.19	(-1.08%) ▼	

inoltre, che il MIT definisca in tempi brevi il decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM Investimenti del 2024”.

Il **mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg** totalizza ad ottobre 2024 440 nuove unità, con un decremento del 2,9% rispetto ad ottobre 2023. Nel decimo mese dell'anno, ad eccezione degli autobus adibiti al TPL, in ripresa (+14,4%), gli altri comparti mantengono un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-59,7%) e gli scuolabus (-21,4%), mentre presentano una flessione più contenuta i minibus (-2,8%). Nei primi dieci mesi del 2024, i **libretti di autobus rilasciati sono 5.276** (+19% rispetto a gennaio-ottobre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti registrano invece una variazione positiva: +98,8% i minibus, +24,3% gli autobus e midibus turistici, +10,1% gli scuolabus e +6,4% gli autobus adibiti al TPL.

Secondo l'alimentazione, la **quota di mercato degli autobus** alimentati gas è del 23,9% a gennaio-ottobre 2024 (contro il 15,6% dei primi dieci mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 25,6% (20,5% a gennaio-ottobre 2023). A livello territoriale, infine, nei primi dieci mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+58,3%) e nel Sud e isole (+38,4%), mentre calano del 3,1% nel Nord-Ovest e del 19,9% nel Nord-Est.

[Source link](#)

Schlein, 'caviale? Mai mangiato, non accetto olio di ricino a lavoratori' - Libero Quotidiano

Johann Tomforde racconta l'evoluzione di smart: dai primi passi alla nuova generazione elettrica

### You May Also Like



UE vende all'asta 3,3 milioni di quote di emissione a 65,92 euro/t

📅 November 12, 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus

L'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: "Incomprensibile scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive"

TELEBORSA

Publicato il 12/11/2024  
Ultima modifica il 12/11/2024 alle ore 20:38



Nel mese di ottobre il comparto degli autocarri si mantiene sui volumi registrati un anno fa, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo, ma riducono la flessione. Analizzando nel dettaglio il mercato di ottobre 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.241 libretti di

circolazione di nuovi autocarri (+0,2% rispetto ad ottobre 2023) e 1.203 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-4,5%), suddivisi in 140 rimorchi (+10,2%) e 1.063 semirimorchi (-6,2%). Questi i **dati diffusi oggi dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)**.

Nei primi dieci mesi del 2024 si contano **25.046 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, il 2,7% in più rispetto ai primi dieci mesi del 2023, e **11.466 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti** (-13,5% rispetto a gennaio-ottobre 2023), così ripartiti: 1.147 rimorchi (+1,1%) e 10.319 semirimorchi (-14,9%).

Per gli **autocarri**, nei primi dieci mesi del 2024, tutte le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +6,7% il Nord-Est, +2,4% il Nord-Ovest e rialzi più contenuti nell'area Sud e Isole (+0,3%) e nelle regioni del Centro (+0,2%).

Per classi di peso, a gennaio-ottobre 2024 i **veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate** registrano ancora la crescita più significativa (+127%), seguiti dai **veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate** (+15,4%) e dai veicoli pesanti **sopra le 16 tonnellate** (+2,2%). In calo, invece, i **veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate** (-3,5%) e i **veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate** (-1,7%).

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

13/09/2024



Frenata estiva per gli autocarri, Anfia: superare politiche pubbliche discontinue

11/10/2024

Mercato italiano autocarri, ANFIA: a settembre +6,5%. In flessione veicoli trainati e autobus (-33,3%)

01/10/2024

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

[> Altre notizie](#)

## NOTIZIE FINANZA

12/11/2024

OPA Servizi Italia, adesioni oltre il 14%

Nei primi dieci mesi del 2024, gli **autocarri rigidi** risultano in crescita del 7,4%, mentre i **trattori stradali** chiudono a -1,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i **veicoli da cantiere** (+25,1%), mentre la variazione è pressoché stabile per i **veicoli stradali** (+0,5%).

Analizzando il **mercato per alimentazione**, nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (stessa quota di gennaio-ottobre 2023), per un totale di 465 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi dieci mesi del 2023).

"Il forte rallentamento nel trend di immatricolazioni dei veicoli commerciali registrato nel mese di ottobre testimonia ancora una volta l'inconciliabilità di politiche discontinue e incerte per un settore chiamato ad affrontare la sfida della transizione ecologica – commenta **Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci** -. Risulta pertanto incomprensibile la scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive, facendo così mancare il supporto alle piccole e medie imprese che investono in veicoli commerciali di ultima generazione, la cui produzione in Italia rappresenta un'eccellenza europea. Similarmente, si esprime disappunto per il mancato recepimento nel disegno di legge di bilancio attualmente in discussione di uno stanziamento congruo per l'autotrasporto, come già richiesto dalle principali associazioni automotive e del settore. Affinché si possa rispondere alla sfida della decarbonizzazione, sarà infatti necessario incrementare le risorse disponibili per il comparto destinandole alla strutturazione di un fondo pluriennale che supporti le aziende nel rinnovo del parco circolante con mezzi a basse e zero emissioni, a cominciare dalle motorizzazioni a gas naturale compresso o liquefatto o quelle diesel di ultima generazione, entrambe compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. Contestualmente, si rinnova l'invito a valutare la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi dieci mesi del 2024 tutte le aree geografiche – tranne il Sud e Isole, che chiude a +1,1% – registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-5,6%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-21,3%) e il Nord-Est (-23,7%). Le **marche estere** totalizzano 6.321 libretti di circolazione a gennaio-ottobre 2024 (-21,1%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,9%), con 5.145 libretti.

"Il mese di ottobre continua a registrare un calo nel mercato italiano di rimorchi e semirimorchi che, tuttavia, è andato meglio rispetto agli altri paesi europei – afferma **Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA** -. Alla luce di questi dati, in aggiunta alla totale assenza in Legge di bilancio di risorse dedicate allo svecchiamento del parco circolante e alla conseguente decarbonizzazione del settore, urge l'adozione del regolamento di attuazione del Codice della strada per la libera circolazione dei veicoli a 18mt che, con una riduzione dei viaggi, garantirà una maggiore sicurezza stradale e un contenimento degli impatti ambientali. Auspichiamo, inoltre, che il MIT definisca in tempi brevi il decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM Investimenti del 2024".

12/11/2024

Energy, lettera di intenti con municipale austriaca Stadtwerke Amstetten

12/11/2024

Nielsen Ad Intel: mercato pubblicitario in positivo a settembre (+2,2%)

12/11/2024

ManpowerGroup: il 36% delle persone in Italia vuole lasciare il proprio lavoro e il 53% ne è stressato

> Altre notizie

#### CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Il **mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg** totalizza ad ottobre 2024 440 nuove unità, con un decremento del 2,9% rispetto ad ottobre 2023. Nel decimo mese dell'anno, ad eccezione degli autobus adibiti al TPL, in ripresa (+14,4%), gli altri comparti mantengono un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-59,7%) e gli scuolabus (-21,4%), mentre presentano una flessione più contenuta i minibus (-2,8%). Nei primi dieci mesi del 2024, i **libretti di autobus rilasciati sono 5.276** (+19% rispetto a gennaio-ottobre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti registrano invece una variazione positiva: +98,8% i minibus, +24,3% gli autobus e midibus turistici, +10,1% gli scuolabus e +6,4% gli autobus adibiti al TPL.

Secondo l'alimentazione, la **quota di mercato degli autobus** alimentati gas è del 23,9% a gennaio-ottobre 2024 (contro il 15,6% dei primi dieci mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 25,6% (20,5% a gennaio-ottobre 2023). A livello territoriale, infine, nei primi dieci mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+58,3%) e nel Sud e isole (+38,4%), mentre calano del 3,1% nel Nord-Ovest e del 19,9% nel Nord-Est.

Servizio a cura di **teleborsa**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

CRONACA

ECONOMIA

---

Scrivi alla redazione

Pubblicità

Dati Societari

ESTERI

POLITICA

---

Contatti

Cookie Policy

Privacy

SPORT

TORINO

---

CMP

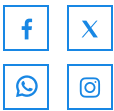
Sede

GEDI News Network S.p.A.  
 Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -  
 P.I. 01578251009 Società soggetta  
 all'attività di direzione e coordinamento  
 di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

089849

Condividi:



HOME / ADNKRONOS

# Cop29, a Baku iniziativa di Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem



12 novembre 2024

a a  
a

Roma, 12 nov. —(Adnkronos) - Le Associazioni di Confindustria **Anfia**, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem, parteciperanno alla 29a sessione della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici di Baku (COP29) con una propria iniziativa, in programma presso il padiglione italiano a partire dalle ore 9.30 locali del 21 novembre. All'evento è stato invitato a partecipare il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

A CUORE APERTO



"Andavo via di casa, lei piangeva": i giorni di terrore, la rivelazione di Luca Zaia su sua moglie

DRAMMA



Infilzata dal guard rail: è morta Arianna Paola Alberga, grave lutto a Mediaset

CI RISIAMO

Due controllori donne aggredite: orrore sul bus a Roma, che fine fanno i due immigrati

PREVISIONI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La proposta congiunta di side event realizzata dalle Associazioni, intitolata 'Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo', è stata riconosciuta come meritevole dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica che ha deciso di selezionarla tra le numerose candidature ricevute. Una dimostrazione che attribuisce valore strategico alle soluzioni messe in campo dalla filiera, che, per mezzo della pluralità tecnologica, intende raggiungere gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni nel trasporto stradale delle merci, senza mettere a rischio la competitività europea e valorizzando le eccellenze italiane, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

Il side event che le Associazioni presenteranno a COP29 si propone di evidenziare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate con l'obiettivo di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale. L'iniziativa sarà aperta dagli scenari settoriali di transizione, con gli interventi di Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA; Riccardo Morelli, Presidente di ANITA; Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, Gianni Murano, Presidente di UNEM. Successivamente, seguiranno le testimonianze aziendali di Michele Ziosi, Chief Public Affairs & Sustainability Officer di Iveco Group; Filippo Redaelli, CEO di SBG Group; Alessio Torelli, Amministratore Delegato e Presidente Greenture/Gruppo Snam; Giacomo Rispoli, Amministratore Delegato di MyRechemical-NextChem. Al termine, le conclusioni del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

**Crollo termico e arriva la neve: ecco quando scatta la "gelata" sull'Italia**

**In evidenza**

**Libero Video**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IN EVIDENZA [BUSINESS E FLOTTE](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [AUTO IBRIDE](#) [COM'È & COME VA](#) [SMARTWALL](#) [LIFESTYLE](#) [CONCESSIONARI](#)

**AUTO** **PRIMO PIANO**

# Anfia lancia l'allarme: a settembre la produzione di auto in Italia si è dimezzata

A settembre la produzione domestica di auto ammonta a circa 25mila unità

di **Andrea Senatore** 12 Novembre, 2024

[ANFIA](#) >

## ULTIME NEWS



**Hankook: via alla produzione degli pneumatici con nero di carbonio**



**L'Automotoclub Storico Italiano torna a Milano AutoClassica con l'allestimento di un grande ASI Village**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

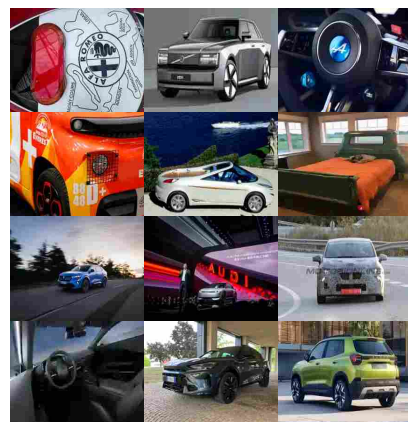
089849



**Anfia** lancia l'allarme: a settembre la produzione di auto in Italia si è dimezzata

**Anfia** lancia l'allarme: a settembre 2024, la produzione del settore automotive in Italia diminuisce del 30% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, con un calo del **19,6%** nei primi nove mesi dell'anno. La produzione di autoveicoli mostra una contrazione significativa, scendendo del **42,6%** a settembre e del **25,5%** su base annua nei primi nove mesi. In controtendenza, la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi aumenta dello 0,3% a settembre e del 9,5% nel periodo gennaio-settembre. La fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli registra invece una flessione del 16,9% a settembre e del 18,4% nei primi nove mesi del 2024.

FOTO



TUTTE LE FOTO >

**Anfia: a settembre la produzione domestica di auto ammonta a circa 25mila unità**

A settembre 2024, la **produzione di autovetture in Italia** ha raggiunto circa 25mila unità, in calo del 50,5% rispetto a settembre 2023. Nei primi nove mesi del 2024, sono state prodotte 256mila autovetture, registrando una riduzione del **38,3%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Complessivamente, il totale degli autoveicoli prodotti nei primi tre trimestri del 2024 è stato di circa 474mila unità, in calo del **27,6%**. Sempre secondo quanto riportato da **Anfia**, la produzione industriale italiana continua a calare: l'indice della produzione è sceso del 4% a settembre e del 3,3% nei primi nove mesi del 2024. Anche il fatturato dell'industria è in flessione, con un calo del 7,4% ad agosto 2024 e del

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

3,1% nei primi otto mesi.

“A settembre, l'indice della produzione del settore automotive in Italia mostra un calo a doppia cifra per il settimo mese consecutivo (-30%)”, dichiara **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia**. “Anche la produzione di autoveicoli segue una tendenza negativa, registrando a settembre un -42,6%, influenzata dalla forte riduzione del 50,5% rilevata nella produzione di autovetture secondo i dati preliminari di **Anfia**. Similmente, l'indice relativo alla produzione di componenti e accessori per autoveicoli e motori segna una contrazione, chiudendo il mese a -16,9%.”

“Il taglio di 4,6 miliardi di euro dal fondo destinato al settore automotive, previsto nella nuova Legge di Bilancio, suscita notevole preoccupazione. Questi fondi, originariamente previsti per il periodo 2025-2030, erano stati pensati per sostenere la transizione del settore, agendo sia sulla domanda sia sull'offerta, con l'obiettivo di rafforzare la filiera italiana e ridurre il divario competitivo rispetto ai principali Paesi del settore. È difficile comprendere la decisione di destinare altrove queste risorse, soprattutto in un momento di crisi del mercato e di riduzione della produzione a livello europeo. Si auspica un intervento correttivo durante il tavolo Sviluppo Automotive convocato dal Mimit per il 14 novembre.”



Rate this post

**Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie**

**SEGUICI QUI**

TAGS

ANFIA

INDUSTRIA AUTO

**LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO**

**LASCIA UN COMMENTO** ▾

**< NEWS PRECEDENTE**

[News successiva >](#)

**ARTICOLI CORRELATI**

Seguici su:

# Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

## Mercato degli autocarri, ANFIA: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus



L'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: "Incomprensibile scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive"

12 novembre 2024 - 20.43

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel mese di ottobre il comparto degli autocarri si mantiene sui volumi registrati un anno fa, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo, ma riducono la flessione. Analizzando nel dettaglio il mercato di ottobre 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.241 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+0,2% rispetto ad ottobre 2023) e 1.203 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-4,5%), suddivisi in 140 rimorchi (+10,2%) e 1.063 semirimorchi (-6,2%). Questi i dati diffusi oggi dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA).

Nei primi dieci mesi del 2024 si contano 25.046 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,7% in più rispetto ai primi dieci mesi del 2023, e 11.466 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-13,5% rispetto a gennaio-ottobre 2023), così ripartiti: 1.147 rimorchi (+1,1%) e 10.319 semirimorchi (-14,9%).

Per gli autocarri, nei primi dieci mesi del 2024, tutte le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +6,7% il Nord-Est, +2,4% il Nord-Ovest e rialzi più contenuti nell'area Sud e Isole (+0,3%) e nelle regioni del Centro (+0,2%).

Per classi di peso, a gennaio-ottobre 2024 i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5

### Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	44.072	-0,50%
FTSE 100	8.026	-1,22%
FTSE MIB	33.607	-2,15%
Germany DAX	19.034	-2,13%
Hang Seng Index*	20.377,18	-1,69%
Nasdaq	19.310	+0,06%
Nikkei 225	39.450,00	-0,21%

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tonnellate registrano ancora la crescita più significativa (+127%), seguiti dai **veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate** (+15,4%) e dai **veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate** (+2,2%). In calo, invece, i **veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate** (-3,5%) e i **veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate** (-1,7%).

Nei primi dieci mesi del 2024, gli **autocarri rigidi** risultano in crescita del 7,4%, mentre i **trattori stradali** chiudono a -1,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i **veicoli da cantiere** (+25,1%), mentre la variazione è pressoché stabile per i **veicoli stradali** (+0,5%).

Analizzando il **mercato per alimentazione**, nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (stessa quota di gennaio-ottobre 2023), per un totale di 465 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi dieci mesi del 2023).

"Il forte rallentamento nel trend di immatricolazioni dei veicoli commerciali registrato nel mese di ottobre testimonia ancora una volta l'inconciliabilità di politiche discontinue e incerte per un settore chiamato ad affrontare la sfida della transizione ecologica – commenta **Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci** –. Risulta pertanto incomprensibile la scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive, facendo così mancare il supporto alle piccole e medie imprese che investono in veicoli commerciali di ultima generazione, la cui produzione in Italia rappresenta un'eccellenza europea. Similarmente, si esprime disappunto per il mancato recepimento nel disegno di legge di bilancio attualmente in discussione di uno stanziamento congruo per l'autotrasporto, come già richiesto dalle principali associazioni automotive e del settore. Affinché si possa rispondere alla sfida della decarbonizzazione, sarà infatti necessario incrementare le risorse disponibili per il comparto destinandole alla strutturazione di un fondo pluriennale che supporti le aziende nel rinnovo del parco circolante con mezzi a basse e zero emissioni, a cominciare dalle motorizzazioni a gas naturale compresso o liquefatto o quelle diesel di ultima generazione, entrambe compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. Contestualmente, si rinnova l'invito a valutare la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi dieci mesi del 2024 tutte le aree geografiche – tranne il Sud e Isole, che chiude a +1,1% – registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-5,6%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-21,3%) e il Nord-Est (-23,7%). Le **marche estere** totalizzano 6.321 libretti di circolazione a gennaio-ottobre 2024 (-21,1%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,9%), con 5.145 libretti.

"Il mese di ottobre continua a registrare un calo nel mercato italiano di rimorchi e semirimorchi che, tuttavia, è andato meglio rispetto agli altri paesi

europei – afferma **Massimo Menci**, presidente della Sezione Rimorchi di **ANFIA** –. Alla luce di questi dati, in aggiunta alla totale assenza in Legge di bilancio di risorse dedicate allo svecchiamento del parco circolante e alla conseguente decarbonizzazione del settore, urge l'adozione del regolamento di attuazione del Codice della strada per la libera circolazione dei veicoli a 18mt che, con una riduzione dei viaggi, garantirà una maggiore sicurezza stradale e un contenimento degli impatti ambientali. Auspichiamo, inoltre, che il MIT definisca in tempi brevi il decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM "Investimenti del 2024".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza ad ottobre 2024 440 nuove unità, con un decremento del 2,9% rispetto ad ottobre 2023. Nel decimo mese dell'anno, ad eccezione degli autobus adibiti al TPL, in ripresa (+14,4%), gli altri comparti mantengono un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-59,7%) e gli scuolabus (-21,4%), mentre presentano una flessione più contenuta i minibus (-2,8%). Nei primi dieci mesi del 2024, i libretti di autobus rilasciati sono 5.276 (+19% rispetto a gennaio-ottobre 2023). Nel cumulato tutti i segmenti registrano invece una variazione positiva: +98,8% i minibus, +24,3% gli autobus e midibus turistici, +10,1% gli scuolabus e +6,4% gli autobus adibiti al TPL.

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è del 23,9% a gennaio-ottobre 2024 (contro il 15,6% dei primi dieci mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 25,6% (20,5% a gennaio-ottobre 2023). A livello territoriale, infine, nei primi dieci mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+58,3%) e nel Sud e isole (+38,4%), mentre calano del 3,1% nel Nord-Ovest e del 19,9% nel Nord-Est.

powered by **teleborsa**

## calcolatore Valute

EUR

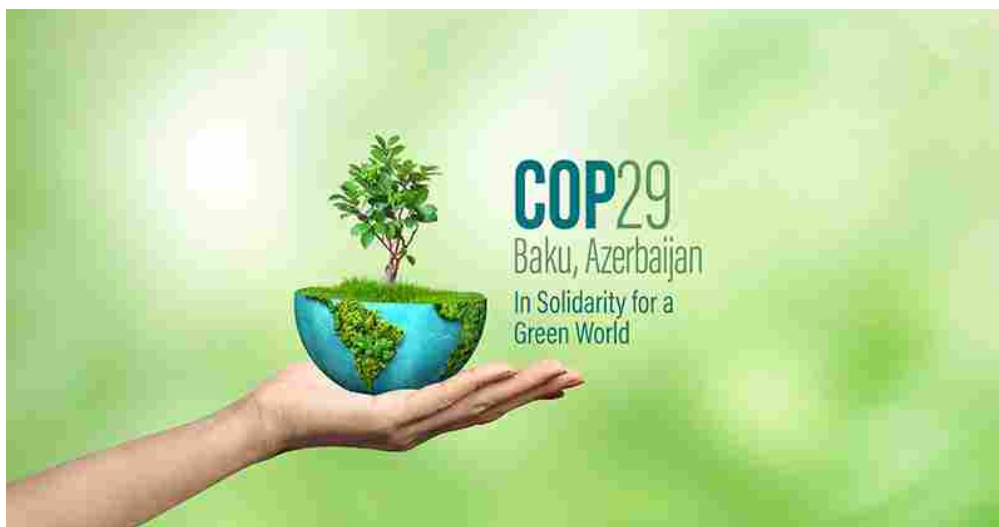
1

USD

1,06

EURO





## Transizione green del trasporto. Anche Anita a COP 29

Italia / Sostenibilità

Si è aperta oggi a Baku, in Azerbaijan, la nuova Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, che fino al 22 novembre riunirà i leader mondiali e tutti gli attori interessati al tema per discutere le politiche necessarie a contrastare il surriscaldamento globale.

I trasporti sono un capitolo chiave della COP. E anche per questo Anita, assieme ad altre associazioni come [Anfia](#), Assogasliquidi-Federchimica e Unem, parteciperà ai lavori con una propria iniziativa, in programma presso il padiglione italiano a partire dalle ore 9,30 del 21 novembre. Evento a cui è stato invitato anche il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Le associazioni presenteranno la propria proposta intitolata “Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo”, selezionata dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. L'evento si propone di evidenziare percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate.

L'obiettivo è di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale.

Di Redazione Tir | 12 Novembre 2024



Potrebbe interessarti anche



Martedì 12 Novembre 2024, ore 20.58



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

Home / Notizie / Quotazioni / Rubriche / Agenda / Video / Analisi Tecnica

Home Page / Notizie / Mercato degli autocarri **ANFIA**: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus

## Mercato degli autocarri, **ANFIA**: a ottobre +0,2%. Si riduce flessione di veicoli trainati e autobus

*L'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: "Incomprensibile scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive"*

Economia 12 novembre 2024 - 20.38



(Teleborsa) - Nel mese di ottobre il comparto degli autocarri si mantiene sui volumi registrati un anno fa, mentre i veicoli trainati e gli autobus proseguono il trend negativo, ma riducono la flessione. Analizzando nel dettaglio il mercato di ottobre 2024, nel mese sono stati rilasciati 2.241 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+0,2% rispetto ad ottobre 2023) e 1.203 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-4,5%), suddivisi in 140 rimorchi (+10,2%) e 1.063 semirimorchi (-6,2%). Questi i **dati diffusi oggi dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)**.

Nei primi dieci mesi del 2024 si contano **25.046 libretti di circolazione di nuovi autocarri**, il 2,7% in più rispetto ai primi dieci mesi del 2023, e **11.466 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti** (-13,5% rispetto a gennaio-ottobre 2023), così ripartiti: 1.147 rimorchi (+1,1%) e 10.319 semirimorchi (-14,9%).

Per gli **autocarri**, nei primi dieci mesi del 2024, tutte le aree geografiche del Paese presentano una variazione positiva: +6,7% il Nord-Est, +2,4% il Nord-Ovest e rialzi più contenuti nell'area Sud e Isole (+0,3%) e nelle regioni del Centro (+0,2%).

Per classi di peso, a gennaio-ottobre 2024 i **veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate** registrano ancora la crescita più significativa (+12,7%), seguiti dai **veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate** (+15,4%) e dai veicoli pesanti **sopra le 16 tonnellate** (+2,2%). In calo, invece, i **veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate** (-3,5%) e i **veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate** (-1,7%).

Nei primi dieci mesi del 2024, gli **autocarri rigidi** risultano in crescita del 7,4%, mentre i **trattori stradali** chiudono a -1,6%. Nello stesso periodo, mantengono una crescita a doppia cifra i **veicoli da cantiere** (+25,1%), mentre la variazione è pressoché stabile per i **veicoli stradali** (+0,5%).

### Argomenti trattati

Italia (917) · Industria (264)

### Altre notizie

- Crollo del mercato dei veicoli commerciali in Italia: settembre segna -19,4%, elettrici in calo e diesel in crescita
- Francoforte: in calo Daimler Truck Holding
- Rimorchi e Semirimorchi, UNRAE: a settembre crollo delle immatricolazioni (-36,8%)
- Anfia**, sconcerto per taglio da 4,6 miliardi di euro al Fondo automotive
- ISTAT, a ottobre cala fiducia di consumatori e imprese
- Italia, inflazione risale al +0,9% su anno a ottobre spinta dagli alimentari

### Seguici su Facebook

Facebook

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Analizzando il **mercato per alimentazione**, nei primi dieci mesi del 2024 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,9% (stessa quota di gennaio-ottobre 2023), per un totale di 465 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano lo 0,8% del totale (era l'1,4% nei primi dieci mesi del 2023).

"Il forte rallentamento nel trend di immatricolazioni dei veicoli commerciali registrato nel mese di ottobre testimonia ancora una volta l'inconciliabilità di politiche discontinue e incerte per un settore chiamato ad affrontare la sfida della transizione ecologica – commenta **Luca Sra, delegato ANFIA per il trasporto merci** –. Risulta pertanto incomprensibile la scelta dell'Esecutivo di tagliare i fondi già stanziati e destinati al settore automotive, facendo così mancare il supporto alle piccole e medie imprese che investono in veicoli commerciali di ultima generazione, la cui produzione in Italia rappresenta un'eccellenza europea. Similmente, si esprime disappunto per il mancato recepimento nel disegno di legge di bilancio attualmente in discussione di uno stanziamento congruo per l'autotrasporto, come già richiesto dalle principali associazioni automotive e del settore. Affinché si possa rispondere alla sfida della decarbonizzazione, sarà infatti necessario incrementare le risorse disponibili per il comparto destinandole alla strutturazione di un fondo pluriennale che supporti le aziende nel rinnovo del parco circolante con mezzi a basse e zero emissioni, a cominciare dalle motorizzazioni a gas naturale compresso o liquefatto o quelle diesel di ultima generazione, entrambe compatibili con i rispettivi biocarburanti – biometano e HVO. Contestualmente, si rinnova l'invito a valutare la reintroduzione di agevolazioni fiscali per gli investimenti in beni strumentali veicolari sostenibili".

In riferimento ai **veicoli trainati**, nei primi dieci mesi del 2024 tutte le aree geografiche – tranne il Sud e Isole, che chiude a +1,1% – registrano una flessione: più lieve nelle regioni del Centro (-5,6%), mentre calano a doppia cifra il Nord-Ovest (-21,3%) e il Nord-Est (-23,7%). Le **marche estere** totalizzano 6.321 libretti di circolazione a gennaio-ottobre 2024 (-21,1%); variazione negativa, seppur più contenuta, anche per le marche nazionali (-1,9%), con 5.145 libretti.

"Il mese di ottobre continua a registrare un calo nel mercato italiano di rimorchi e semirimorchi che, tuttavia, è andato meglio rispetto agli altri paesi europei – afferma **Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA** –. Alla luce di questi dati, in aggiunta alla totale assenza in Legge di bilancio di risorse dedicate allo svecchiamento del parco circolante e alla conseguente decarbonizzazione del settore, urge l'adozione del regolamento di attuazione del Codice della strada per la libera circolazione dei veicoli a 18mt che, con una riduzione dei viaggi, garantirà una maggiore sicurezza stradale e un contenimento degli impatti ambientali. Auspichiamo, inoltre, che il MIT definisca in tempi brevi il decreto direttoriale per la definizione dei tempi e delle modalità di prenotazione dei 25 milioni stanziati dal DM Investimenti del 2024".

Il **mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg** totalizza ad ottobre 2024 440 nuove unità, con un decremento del 2,9% rispetto ad ottobre 2023. Nel decimo mese dell'anno, ad eccezione degli autobus adibiti al TPL, in ripresa (+14,4%), gli altri comparti mantengono un andamento negativo: calano a doppia cifra gli autobus e midibus turistici (-59,7%) e gli scuolabus (-21,4%), mentre presentano una flessione più contenuta i minibus (-2,8%). Nei primi dieci mesi del 2024, **i libretti di autobus rilasciati sono 5.276** (+19% rispetto a gennaio-ottobre 2023). Nel cumulo tutti i segmenti registrano invece una variazione positiva: +98,8% i minibus, +24,3% gli autobus e midibus turistici, +10,1% gli scuolabus e +6,4% gli autobus adibiti al TPL.

Secondo l'alimentazione, la **quota di mercato degli autobus alimentati gas** è del 23,9% a gennaio-ottobre 2024 (contro il 15,6% dei primi dieci mesi del 2023), mentre gli elettrici, ibridi gasolio/elettrico e ibridi metano/elettrico rappresentano il 25,6% (20,5% a gennaio-ottobre 2023). A livello territoriale, infine, nei primi dieci mesi del 2024 le immatricolazioni si mantengono in crescita in due aree geografiche su quattro, con un rialzo a doppia cifra nel Centro (+58,3%) e nel Sud e isole (+38,4%), mentre calano del 3,1% nel Nord-Ovest e del 19,9% nel Nord-Est.

## Condividi



...

## Leggi anche

- ▶ **Veicoli industriali**, a ottobre calo del 2,4%. Unrae: prosegue trend negativo
- ▶ **Mercato auto**: in calo le immatricolazioni a Ottobre 2024
- ▶ **Auto, Anfia**: nei primi sette mesi +6% import di veicoli in Italia, giù le esportazioni (-16,5%)
- ▶ **Anfia**: a settembre produzione auto -50% a 25mila unità



SEZIONI

QUOTAZIONI

RUBRICHE

VIDEO

AGENDA

Sprinter.  
Tuo a 450€/mese.

Scopri di più

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA ACCEDI ABBONAMENTO

**Uomini e Trasporti**

NEWS PROFESSIONE VEICOLI VIDEO PODCAST RUBRICHE LEGGI LA RIVISTA CENTONUMERI

Q

Home > Professione > Leggi e politica > COP 29, la decarbonizzazione del trasporto pesante protagonista a Baku

PROFESSIONE LEGGI E POLITICA

# COP 29, la decarbonizzazione del trasporto pesante protagonista a Baku

Anfia Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem presentano alle Nazioni Unite programmi e percorsi di sostenibilità ambientale applicati al trasporto delle merci su strada. Tra le testimonianze Iveco, SBG Group, Greenture e MyRechemical-NextChem

Di Deborah Appolloni - 12 Novembre 2024

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La decarbonizzazione del trasporto pesante alla Cop 29 di Baku. A portare programmi e percorsi di sostenibilità ambientale alla Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici che si è aperta ieri saranno le associazioni aderenti a Confindustria **Anfia, Anita, Assogasliquidi-Federchimica e Unem** con una iniziativa, in programma nel padiglione italiano il prossimo 21 novembre alla quale parteciperà il **Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi**.

La proposta congiunta, intitolata **“Scenari di decarbonizzazione per un trasporto stradale pesante sostenibile e competitivo”**, è stata riconosciuta come meritevole dal **ministero dell’Ambiente e della Sicurezza energetica** che ha deciso di selezionarla tra le numerose candidature ricevute. Una dimostrazione che attribuisce valore strategico alle soluzioni messe in campo dalla filiera, che, per mezzo della pluralità tecnologica, intende raggiungere gli ambiziosi target di riduzione delle emissioni nel trasporto stradale delle merci, senza mettere a rischio la competitività europea e valorizzando le eccellenze italiane, le infrastrutture produttive, logistiche e distributive.

L’evento si propone di evidenziare **percorsi di decarbonizzazione del trasporto merci pesante realistici e concreti**, coinvolgendo anche alcune delle imprese associate con l’obiettivo di promuovere una riflessione sulla transizione verso modelli più sostenibili, anche dal punto di vista economico e sociale. Tra le testimonianze aziendali, quella di **Michele Ziosi, Chief Public Affairs & Sustainability Officer di Iveco Group; Filippo Redaelli, Ceo di SBG Group; Alessio Torelli, Amministratore Delegato e Presidente Greenture/Gruppo Snam; Giacomo Rispoli, Amministratore Delegato di MyRechemical-NextChem**.

Riproduzione riservata ©

ARTICOLI CORRELATI

www.ecostampa.it

**ABBONATI ORA!**

***Uomini e trasporti***

**10 NUMERI di UOMINI E TRASPORTI**

**1 ANNO di ABBONAMENTO ONLINE**

**ACQUISTA**

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - ott / nov 2024

www.uominietrasporti.it

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE 399 lire

Euro 5,00 anno XLIII ottobre novembre 2024

# Uomini e trasporti

**La fotografia di chi si muove in Alp**

**I DIVERSI CARICHI DIETRO I FREDDI NUMERI**

**I rapporti della tecnologia**

**PAROLA CHIAVE: TRACCIABILITÀ**

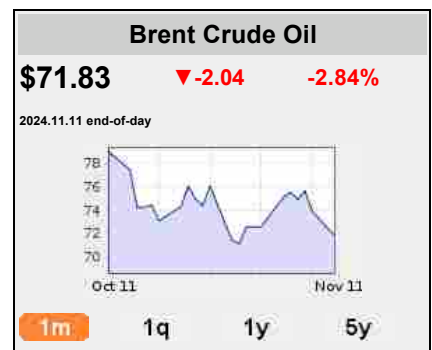
**Gli alimentari**

**COME CAMBIA IL MERCATO**

TRENDO DEL TRASPORTO A TEMPERATURA CONTROLLATA

## LESPIE CHE VENGONO DAL FREDDO

NUMERO MONOGRAFICO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



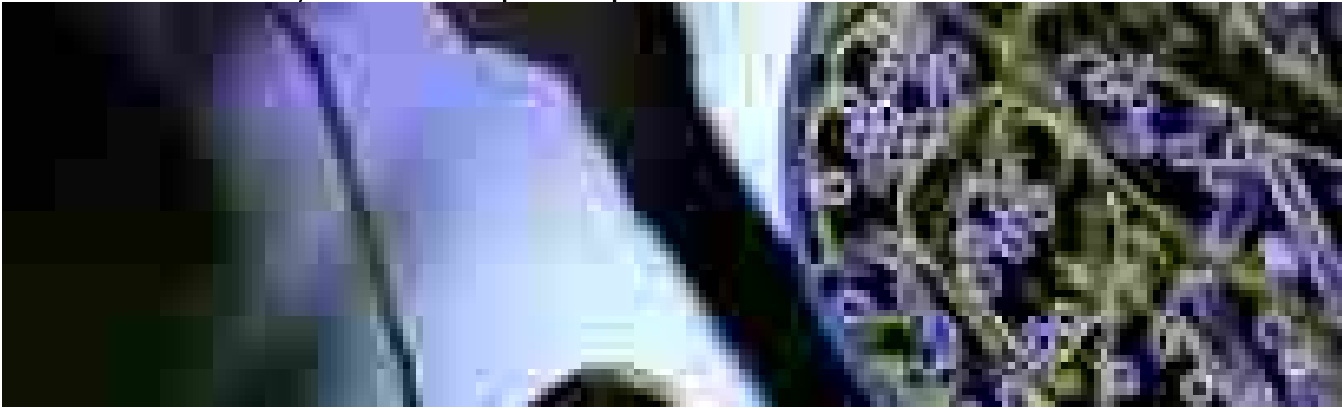
A Venditti la lupa di Roma, 'rendiamola great again'

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**Il Guardian contro Elon Musk, lascia X. Anche i vip via dalla piattaforma**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

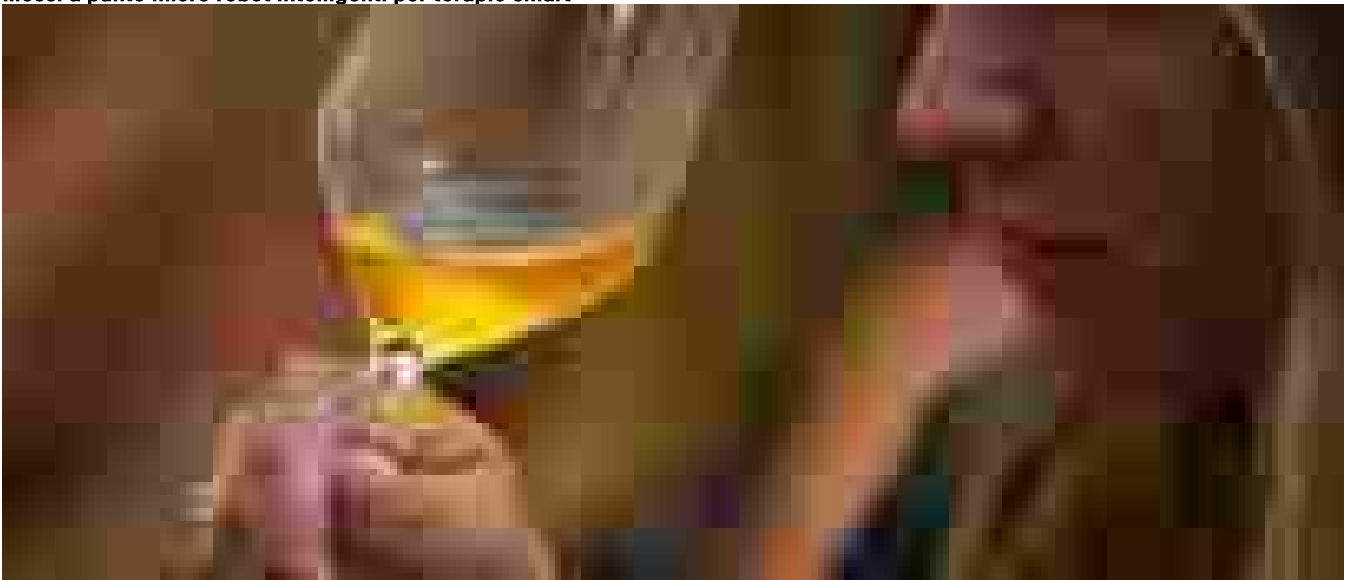
089849



Si preparano nuove armi anti-pandemia contro migliaia di virus



Messi a punto micro robot intelligenti per terapie smart



Tra abitudini e difficoltà gli italiani non rinunciano al vino

Temi caldi **Mattarella Musk Trump Biden maltempo Castellitto Cop29**  
/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

# Riparte il tavolo Stellantis, Urso aspetta il piano

**Anfia** chiede fondi per filiera. Volkswagen rilancia jv Rivian

TORINO, 13 novembre 2024, 20:27  
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**(d** i Amalia Angotti) Riparte domani - dopo quasi un mese dalle audizioni parlamentari con l'ultimo forte scontro politico - il tavolo Stellantis, convocato al ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, con azienda, sindacati, **Anfia** e Regioni. Il confronto non parte sotto i migliori auspici dal momento che il governo ha tagliato di 4,6 miliardi il fondo automotive nella legge di bilancio riducendo a 200 milioni all'anno le risorse per il settore impegnato nella conversione all'elettrico. **L'Anfia**, l'associazione della filiera auto, chiederà che i fondi rimasti vadano a sostegno delle piccole imprese della componentistica ed è probabile che porti a casa un impegno in questa direzione. E, fra le questioni urgenti, c'è quella degli ammortizzatori sociali in scadenza in molte fabbriche dell'indotto.

Il ministro Urso si aspetta che Stellantis presenti "un piano preciso" perché, come ha spiegato, "il rischio è di offrire sostegno senza alcuna garanzia che le risorse stanziato servano realmente a rilanciare il settore e proteggere il lavoro". Il piano per gli stabilimenti italiani, in realtà, l'azienda lo ha già presentato e confermerà i modelli previsti assicurando che non ci sono in vista licenziamenti a differenza di quanto stanno facendo altri grandi costruttori. L'azienda proporrà delle soluzioni per fronteggiare le difficoltà e si parla di possibili interventi che Urso avrebbe allo studio per abbassare dal 2025 i costi dell'energia.

Non hanno molte aspettative sull'incontro i sindacati che continuano a chiedere un tavolo a Palazzo Chigi. "Sono deluso e arrabbiato. Dopo lo sciopero del 18 ottobre ci aspettavamo la convocazione alla presidenza del Consiglio e che il governo aumentasse le risorse per 'automotive. Non siamo stati convocati e ci siamo trovati senza risorse. Partecipiamo al tavolo solo per rispetto istituzionale, ma non ci aspettiamo nulla" afferma il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella. Anche il numero uno della Fim, Ferdinando Uliano, spiega che "per superare l'impasse del settore automobilistico italiano, è indispensabile alzare il livello del confronto portandolo alla Presidenza del Consiglio, con il coinvolgimento diretto dei vertici di Stellantis. Questo passo è

fondamentale per costruire una risposta concreta alle difficoltà che affliggono il settore e per garantire un futuro solido e sostenibile ai lavoratori del comparto".

"L'incontro al Mimit su Stellantis rischia di deludere le aspettative. Lo sciopero generale del settore automotive di Fim, Fiom, Uilm del 18 ottobre ha mandato un chiaro messaggio a Stellantis e al governo: basta annunci, è l'ora della concretezza" concorda Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil.

Volkswagen intanto rilancia negli Stati Uniti con l'alleanza con il produttore di veicoli elettrici americano Rivian.

L'obiettivo è quello di iniziare a vendere auto dotate della tecnologia sviluppata dalla joint venture tra i due gruppi entro il 2026.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

20:38

Mef vende il 15% di Mps per 1,1 miliardi

20:28

I repubblicani mantengono il controllo della Camera Usa

20:17

Confindustria, 'sulla manovra decisamente più convergenza'

20:14

Dopo 20 anni c'è il contratto dei lavoratori degli enti lirici

19:43

Musk, 'rispetto Mattarella ma sono libero di esprimere opinioni'

Video >

19:02

È morto il sociologo Franco Ferrarotti



Tutte le news >  
▶ Alpine A290 inaugura il nuovo corso elettrico del brand



▶ Renault Rafale 4x4: integrale e con 300 cavalli



▶ Ducati ad Eicma all'insegna delle novità 2025



▶ Eicma, l'81/a edizione "e' già" da record"



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

Iscriviti alle newsletter

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

# È finita la Cassa

Sono circa 30 mila i lavoratori a rischio se non ci sarà la proroga degli ammortizzatori sociali. I metalmeccanici interrompono la trattativa sul contratto

## IL CASO

CLAUDIA LUISE

**L**ear, 500 lavoratori. Marrelli, altri 300. E poi c'è Yanfeng, Atlas, Denso, Iscot, Logitech. Tutte aziende che stanno già utilizzando la cassa integrazione in deroga e che la esauriranno tra dicembre e febbraio 2025. In totale sono circa 25 mila i posti di lavoro a rischio nelle imprese dell'automotive italiane (oltre 30 mila se si considerano anche le altre filiere) che, a partire dai primi mesi del 2025, termineranno gli ammortizzatori sociali. «Se non si interverrà per tempo si rischiano licenziamenti di massa», sottolinea la Uilm che sta monitorando la situazione. I timori più forti, infatti, sono proprio per le aziende dell'indotto dell'auto che rappresentano la maggior parte delle situazioni di crisi. Guardando i dati, a settembre la cassa integrazione si è attestata a 43.657.474 ore, +17,3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Nei primi nove mesi di quest'anno le ore richieste sono state 353.568.286, il 20% in più. Aumentano le crisi di settore e quelle legate alla transizione, quindi oltre all'au-

tomotive, i settori maggiormente colpiti sono l'elettrodomestico, la siderurgia e la termomeccanica. Un esempio è la ThyssenKrupp che ha comunicato di voler licenziare 550 lavoratori della Berco mentre, per quanto riguarda il bianco, preoccupa la Beko.

I tavoli aperti al ministero delle Imprese e del Made in Italy sono 55 (33 attivi e 22 di monitoraggio) per un totale di circa 60 mila lavoratori interessati. Al 30 giugno erano 103 mila i metalmeccanici coinvolti (+18.634 rispetto al secondo semestre 2023). «Centinaia di aziende dell'indotto dei vari stabilimenti italiani di Stellantis, non solo componentistica ma anche di logistica e servizi, si trovano in una situazione complicata» sottolinea il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella. E aggiunge: «Il primo obiettivo deve essere la difesa di ogni posto di lavoro per scongiurare il licenziamento. Non possiamo accettare che ci sia un taglio dei fondi sugli ammortizzatori perché causerebbe un disastro occupazionale senza precedenti».

Da nord a sud, la mappa delle aziende che tra fine anno e gli inizi del 2025 termineranno gli ammortizzatori sociali è

lunga e parte da Melfi per risalire la penisola e concentrarsi nel torinese. Il nocciolo centrale resta Stellantis e proprio per analizzare la situazione di Mirafiori i sindacati hanno chiesto un incontro specifico sulla possibilità che non vengano prorogati gli strumenti ora in uso. E fa riflettere che due anni fa, per l'automotive, si era quasi raggiunta la piena occupazione o quanto meno la cig era molto limitata. Poi la situazione è degenerata e i contratti di solidarietà non bastano più.

«È una delle questioni più urgenti. Secondo le stime dell'Anfia alla fine dell'anno la produzione in Italia si fermerà a -30% e questo si trasmette alla catena di fornitura. I numeri negativi pongono le aziende davanti all'esigenza di proiettarsi nel 2025 ristrutturandosi. Se ci sono risorse in più per la cassa si può andare avanti, altrimenti si va incontro a ristrutturazioni insostenibili e sanguinose dal punto di vista sociale. Chiediamo fortemente che il governo garantisca il rifinanziamento degli ammortizzatori» sottolinea Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia. «Non stiamo parlando di un problema limitato alle

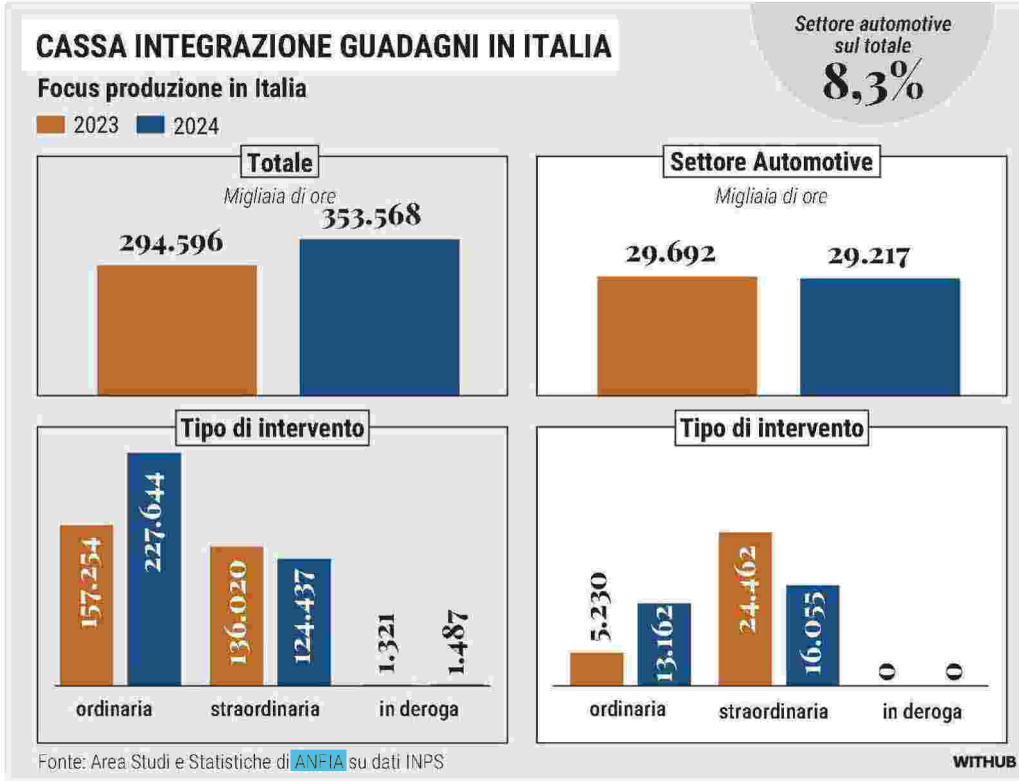
crisi aziendali ma di un contesto in cui si sommano fattori strutturali e congiunturali che creano condizioni economiche avverse più generalizzate e in diversi ambiti territoriali».

Intanto ieri i sindacati metalmeccanici, nell'ambito del confronto per il rinnovo del contratto collettivo nazionale del comparto, scaduto lo scorso giugno per un milione e mezzo circa di lavoratori, hanno interrotto la trattativa e proclamato uno sciopero di 8 ore, a partire dalla prossima settimana. Si cristallizza così lo scontro tra Federmeccanica e Assital da una parte e Fim, Fiom e Uilm dall'altra. La rottura era nell'aria da settimane: al momento la distanza maggiore c'è sul salario - ma non solo - con Fim, Fiom e Uilm che chiedono un aumento di 280 euro mensili in tre anni sui minimi per il livello medio e le associazioni datoriali che propongono invece di confermare l'aumento definito in base all'inflazione pari a 173,37 euro in quattro anni. «Grave - concludono Fim, Fiom e Uilm - è l'intenzione di voler cambiare le regole del modello contrattuale, che nella sostanza significa nessun aumento certo per i prossimi anni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

# In fuga dall'auto

■ *Il 12% delle imprese italiane della componentistica sta valutando l'uscita dal settore automotive per aprirsi ad altri comparti come l'aerospazio, l'elicotteristica, la nautica e il medicale. Sono 2.135 le aziende italiane della filiera con 170 mila addetti e un fatturato di 58,8 miliardi di euro*

**D**iversificare o morire. Sembra questa la scelta quasi obbligata per molte imprese della filiera italiana dell'auto, alle prese con una crisi sempre più profonda. Il forte indebolimento dell'industria automobilistica europea, la riduzione della domanda e la necessità di stare al passo con la transizione tecnologica ed energetica, impongono a molte aziende del settore un cambio di strategia e di business per continuare a esistere.

Lo rileva l'ultimo report dell'Osservatorio sulla

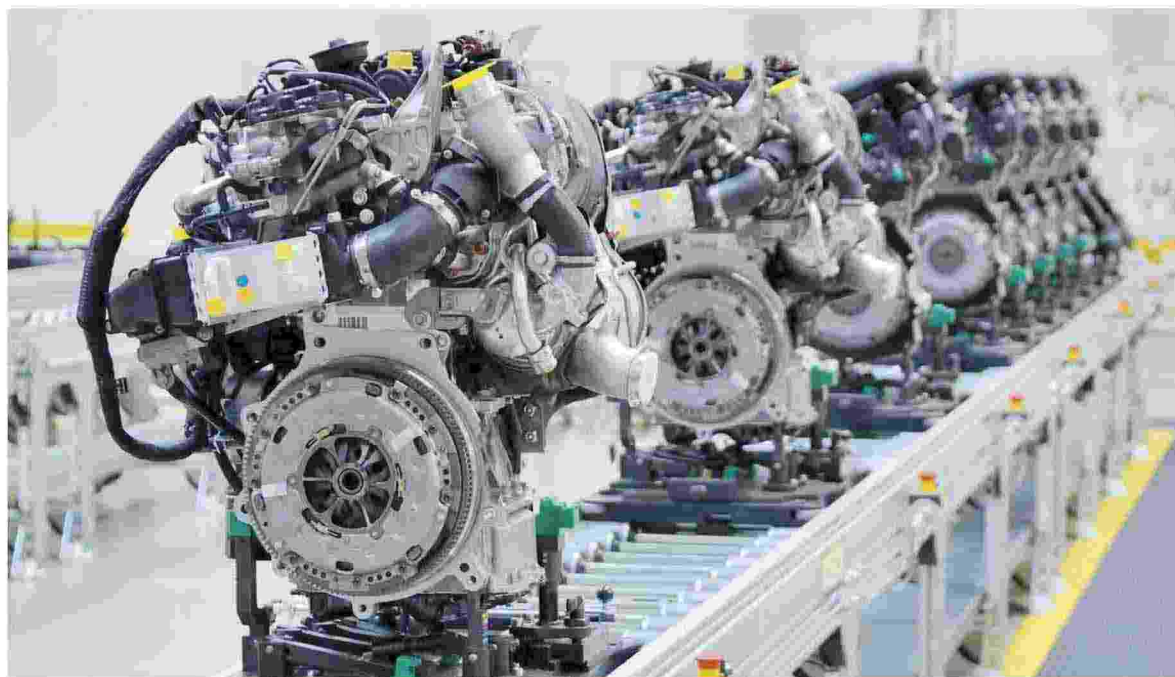
di  
**ROCCO  
ZAGARIA**

componentistica automotive italiana, realizzato da **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e Camera di commercio di Torino.

Secondo i dati dell'Osservatorio, presentati a Torino a fine ottobre, quasi una azienda su dieci della filiera pensa di lasciare il settore auto per continuare a produrre per altri comparti produttivi come l'aerospazio, l'elicotteristica, la nautica e il medicale. A pesare su questo orientamento delle aziende sono soprattutto il crollo degli ordinativi e le incertezze sul futuro dell'auto.

Il 2024 è considerato dalle imprese del settore come un anno di arretramento per quasi tutti gli indicatori economici, a partire dal fatturato. Il 55% degli operatori interpellati dichiara una diminuzione e solo il 23% una crescita, con un saldo del -32%. La maggiore debolezza viene avvertita soprattutto per gli ordinativi interni (previsioni di contrazione per il 57% delle imprese), ma anche sui mercati esteri (riduzione degli ordinativi esteri per il 50% degli operatori).

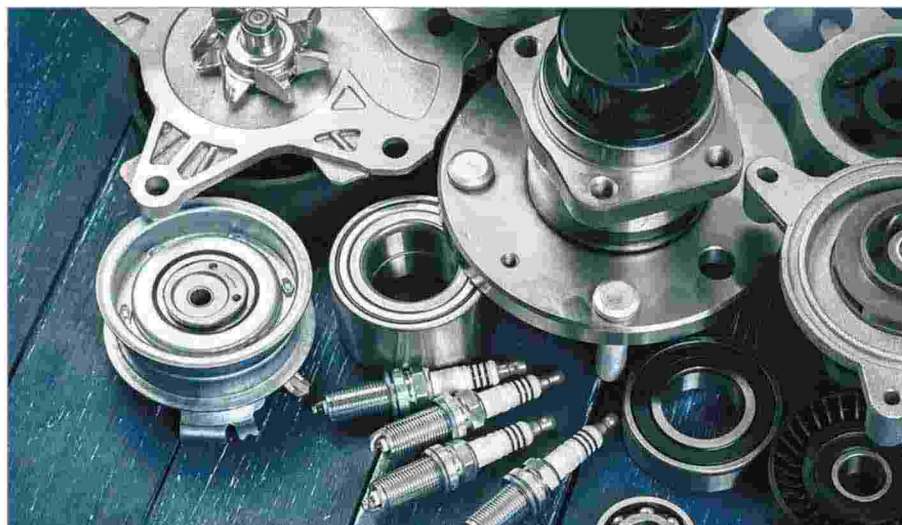
Per un'impresa su tre è prevista una contrazione



dell'occupazione, ma il quadro negativo si evidenzia anche per gli investimenti fissi lordi (machine, impianti, attrezzature e altro) che fanno segnare -19%.

Secondo l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana sono 2.135 le imprese della filiera con sede legale in Italia. Nel 2023 queste aziende hanno occupato

circa 170 mila addetti e generato un fatturato di 58,8 miliardi di euro. Il Piemonte si conferma il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6%). Seguono la Lombardia (il 27,0%), l'Emilia-Romagna (il 10,4%), il Veneto (il 9,0%), la Campania (il 3,4%) e la Toscana (il 3,0%). Alle imprese piemontesi è riconducibile il 34,7% del fatturato e il 33,1% degli addetti totali. Nel 2023 le 713 aziende della regione hanno generato da sole un fatturato di 20,4 miliardi di euro e occupato 56.356 persone. A preoccupare gli addetti ai lavori è soprattutto il calo produttivo che si è verificato nell'ultimo anno in Italia e in Europa. Se nel 2023 la produzione di autoveicoli è stata nel nostro Paese di 880 mila unità, con una crescita del +10,6%, per il 2024 i volumi potrebbero attestarsi a poco più di 600 mila unità (-31% rispetto all'anno prima). A livello mondiale, la produzione dovrebbe invece mantenersi stabile, con volumi poco più alti rispetto al 2023, circa 94,2 milioni di unità (+0,6%), ma con un ulteriore spostamento delle dinamiche produttive verso l'Asia. I dati del 2023, rispetto al 2019, presentano volumi in calo per l'Europa, gli Stati Uniti e il Giappone (rispettivamente



-17,9%, -8,5% e -8%). Sono infatti le economie emergenti a spingere il mercato, principalmente Cina +16,7% e India +33,1%. Trainata da queste ultime, l'area BRICS rappresenta il 41,8% della domanda globale di autoveicoli, con 38,8 milioni di unità. Nel 2024 la domanda mondiale potrebbe superare i 94 milioni di autoveicoli (+2% sul 2023).

“Secondo un recente studio di Clepa, l'associazione europea della componentistica automotive, - spiega il presidente del Gruppo Componenti di Anfia, Marco Stella - dal 2020 ad oggi le perdite nette di posti di lavoro nel settore in Europa hanno superato i livelli dell'era Covid-19, essendo pari a 56 mila unità. Nel primo semestre 2024 sono stati annunciati tagli per ulteriori 32 mila posti di lavoro. La componentistica è sotto pressione anche in Italia, dove l'impatto del perdurante calo dei volumi di veicoli prodotti rende urgente attuare misure di politica industriale per la competitività delle imprese e rende ancora più grave quanto prospettato in Finanziaria con la distrazione di circa l'80% delle risorse del Fondo automotive 2025-2030 che auspichiamo

possa essere corretta nel corso dell'iter parlamentare”. In questo contesto si inserisce la scadenza europea del 2035, che prevede lo stop delle vendite di automobili nuove con motore endotermico. Se il 66% delle imprese italiane non prevede di effettuare cambiamenti, il 34% delle aziende prevede invece mutamenti del modello di business che si concretizzano prevalentemente nel mantenimento di una quota di componentistica per motorizzazioni a combustione interna per clienti extra Ue (il 21% del totale) e nella modifica di prodotti o servizi verso l'elettrico e l'idrogeno. La possibile uscita dal settore automotive, per aprirsi ad altri settori, coinvolge invece il 12% dei componentisti, ed è individuata come unica scelta possibile da circa il 6% degli imprenditori del settore. Come per l'elettrico, però, anche il passaggio ad altri settori produttivi come l'aerospazio, la nautica e il medicale rischia di diventare complicato. Torna alla mente la famosa citazione latina: “Primum vivere, deinde philosophari” (Prima si pensi a vivere, poi a fare della filosofia). Per parecchie aziende della filiera italiana dell'auto sembra essere proprio così.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Riparte il tavolo Stellantis, si aspetta il piano. Convocato al Mimit da Adolfo Urso con azienda, sindacati, Anfia e Regioni

condividi l'articolo



Riparte domani - dopo quasi un mese dalle audizioni parlamentari con l'ultimo forte scontro politico - il tavolo Stellantis, convocato al ministero delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, con azienda, sindacati, Anfia e Regioni. Il confronto non parte sotto i migliori auspici dal momento che il governo ha tagliato di 4,6 miliardi il fondo automotive nella legge di bilancio riducendo a 200 milioni all'anno le risorse per il settore impegnato nella conversione all'elettrico. L'Anfia, l'associazione della filiera auto, chiederà che i fondi rimasti vadano a sostegno delle piccole imprese della componentistica ed è probabile che porti a casa un impegno in questa direzione.

E, fra le questioni urgenti, c'è quella degli ammortizzatori sociali in scadenza in molte fabbriche dell'indotto. Il ministro Urso si aspetta che Stellantis presenti «un piano preciso» perché, come ha spiegato, «il rischio è di offrire sostegno senza alcuna garanzia che le risorse stanziati servano realmente a rilanciare il settore e proteggere il lavoro». Il piano per gli stabilimenti italiani, in realtà, l'azienda lo ha già presentato e confermerà i modelli previsti assicurando che non ci sono in vista licenziamenti a differenza di quanto stanno facendo altri grandi costruttori.

L'azienda proporrà delle soluzioni per fronteggiare le difficoltà e si parla di possibili interventi che Urso avrebbe allo studio per abbassare dal 2025 i costi dell'energia. Non

ECONOMIA



IL TARGET  
Francia, superata quota 150mila colonnine pubbliche per ricarica auto elettriche, In Italia sono 60mila



MERCATO EV  
Stellantis accelera a ottobre sulle vendite di veicoli elettrici. Gruppo conferma il primo posto in Francia, Italia e Portogallo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

hanno molte aspettative sull'incontro i sindacati che continuano a chiedere un tavolo a Palazzo Chigi. «Sono deluso e arrabbiato. Dopo lo sciopero del 18 ottobre ci aspettavamo la convocazione alla presidenza del Consiglio e che il governo aumentasse le risorse per l'automotive. Non siamo stati convocati e ci siamo trovati senza risorse. Partecipiamo al tavolo solo per rispetto istituzionale, ma non ci aspettiamo nulla» afferma il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella. Anche il numero uno della Fim, Ferdinando Uliano, spiega che «per superare l'impasse del settore automobilistico italiano, è indispensabile alzare il livello del confronto portandolo alla Presidenza del Consiglio, con il coinvolgimento diretto dei vertici di Stellantis. Questo passo è fondamentale per costruire una risposta concreta alle difficoltà che affliggono il settore e per garantire un futuro solido e sostenibile ai lavoratori del comparto».

«L'incontro al Mimit su Stellantis rischia di deludere le aspettative. Lo sciopero generale del settore automotive di Fim, Fiom, Uilm del 18 ottobre ha mandato un chiaro messaggio a Stellantis e al governo: basta annunci, è l'ora della concretezza» concorda Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil. Volkswagen intanto rilancia negli Stati Uniti con l'alleanza con il produttore di veicoli elettrici americano Rivian. L'obiettivo è quello di iniziare a vendere auto dotate della tecnologia sviluppata dalla joint venture tra i due gruppi entro il 2026.



condividi l'articolo



Mercoledì 13 Novembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 20:14 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Riparte il tavolo Stellantis, si aspetta il piano. Convocato al Mimit da Adolfo Urso con azienda, sindacati, Anfia e Regioni



Francia, superata quota 150mila colonnine pubbliche per ricarica auto elettriche, In Italia sono 60mila



Stellantis accelera a ottobre sulle vendite di veicoli elettrici. Gruppo conferma il primo posto in Francia, Italia e Portogallo

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



F1, Greg Maffei si dimetterà alla fine del 2024 dal ruolo di Ceo di Liberty Media



Rivoluzione in F1, le monoposto 2025 svelate tutte il 18 febbraio 2025. A Londra l'evento di lancio della stagione



Wittich, direttore di gara del Mondiale F1 lascia con effetto immediato il proprio ruolo

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**MANN  
FILTER**  
Perfect parts. Perfect service.100%  
qualità OE  
con gli originali  
MANN-FILTERScopri la gamma completa  
di filtri MANN-FILTER**MANN  
FILTER**  
Perfect parts. Perfect service.

Collins A Y C CA B Accedi / registrati

**Notiziario  
Motoristico**[Home](#) [News](#) [Trade News](#) [Approfondimenti](#) [Opinioni](#) [Rivista](#) [Autoficina Autorizzata](#)

News | 13 November 2024 | Autore: redazione

## L'aftermarket italiano protagonista al SEMA Show e AAPEX di Las Vegas



L'industria italiana del post-vendita automotive conquista il mercato USA con l'innovazione e la qualità Made in Italy.

L'industria italiana dell'aftermarket automotive ha raccolto un nuovo successo internazionale negli Stati Uniti, grazie alla presenza di due collettive di aziende italiane ai prestigiosi **SEMA Show e AAPEX**, due delle principali fiere mondiali dedicate al settore dei ricambi e delle attrezzature per il mercato aftermarket.

L'iniziativa, organizzata da **ICE Agenzia** con il supporto delle associazioni di settore **ANFIA** e **AICA**, e in collaborazione con **Autopromotec**, ha puntato a promuovere le eccellenze italiane nel mercato nordamericano, creando opportunità di scambio e cooperazione tra produttori italiani e operatori statunitensi. Il successo ottenuto rappresenta un'importante tappa per **rafforzare i legami tra il Made in Italy e un settore in crescita costante negli USA**.



### SEMA Show: 70.000 buyer alla scoperta dell'innovazione italiana

Dal 5 all'8 novembre, il Las Vegas Convention Center ha ospitato il SEMA Show, uno degli appuntamenti più attesi dagli esperti dell'aftermarket. L'evento, con **oltre 2.400 espositori e circa 70.000 buyer provenienti da tutto il mondo**, ha offerto una piattaforma ideale per mostrare le innovazioni italiane nei campi della sicurezza, delle prestazioni e dell'estetica per auto e SUV.

All'interno del padiglione italiano, ICE Agenzia ha riunito dieci aziende rappresentative del comparto, tra cui **Bracchi Ruote, Evo Corse, Fasep 2000, Fiammenghi Italia, Frap, Govoni, HM4X4, M&B Engineering, Teknel e Zeca**. Grazie alla loro partecipazione, l'industria italiana ha potuto mettere in evidenza il proprio impegno nell'innovazione e nella qualità, elementi distintivi che caratterizzano il Made in Italy.

### AAPEX: il punto d'incontro per l'IAM statunitense

In parallelo al SEMA Show, dal 5 al 7 novembre si è svolto presso il **Venetian Expo il salone AAPEX**, un evento altrettanto importante per il mercato aftermarket, con oltre 47.000 acquirenti e **più di 2.500 espositori**.

Qui, la collettiva italiana ha accolto dodici aziende, tra cui **Air Top Italia, Errecom, Esi Italia, Fiamm Energy Technology, Gart, Geicos Group, General Cab, Lopigom, Metelli-Graf, Nordic Jones, S.I.R.A.L. e UFI Filters**. Queste aziende hanno perciò avuto l'opportunità di consolidare contatti con distributori, officine e catene di servizi automobilistici statunitensi.

### I numeri dell'aftermarket statunitense

L'aftermarket automobilistico USA è cresciuto dell'8,6% nel 2023 e si prevede un aumento del 5,9% nel 2024. Dal 2025 al 2027, si stima che il tasso di crescita medio sarà di circa il 4,5% annuo, per raggiungere i 472 miliardi di dollari entro il 2027. L'industria comprende **più di 534.000 imprese**, che includono piccoli e grandi produttori indipendenti, distributori, officine di riparazione, commercianti e rivenditori.

Il settore fornisce prodotti e servizi di riparazione per 288 milioni di veicoli in circolazione (compresi i veicoli leggeri, medi e pesanti).

**Il valore dei ricambi aftermarket venduti negli Stati Uniti, nel 2023, ha raggiunto il valore di 200 miliardi di dollari.**

**I primi cinque paesi fornitori degli USA**, per quanto riguarda la componentistica veicoli e motori, sono il Messico, con una quota del 41%, il Canada (13%), la Cina (12%), il Giappone (9%) e la Corea del Sud (7%). L'Italia è al 10° posto con una quota dell'1%.

Invece, **per quanto riguarda le attrezzature, i primi cinque fornitori degli USA** sono la Germania,

### Notizie in primo piano

**Circolante Italia: parco auto sempre più vecchio, il 75% ha oltre 5 anni**

**Top Suppliers Meeting 2024: Autodis Italia si racconta tra crescita e innovazione**

**Karin Rivella è la nuova Presidente di IAS**

**Tutto per il raffreddamento motore: l'offerta a marchio AVA**

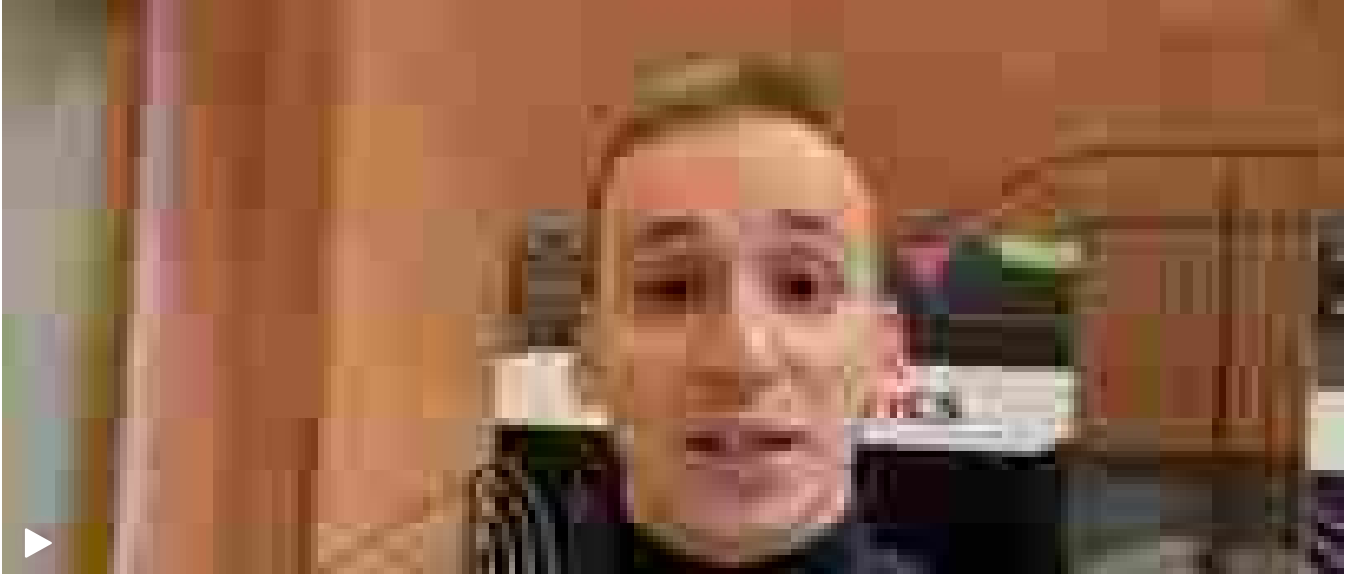
**Di.pa. Sport: da sempre un'azienda green**



Menu

Siti Internazionali

Abbonati



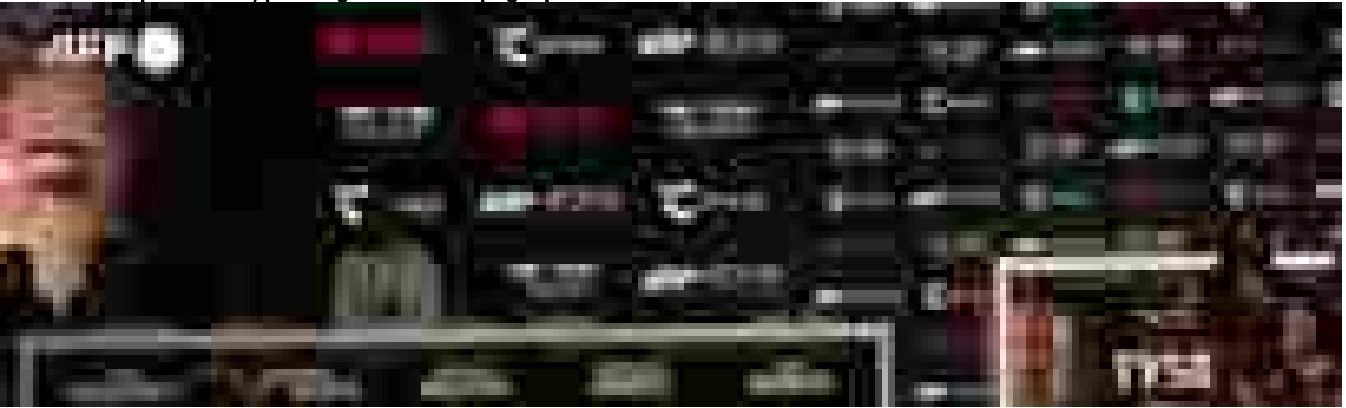
A Startan i pesciolini robot per la salvaguardia dei mari

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

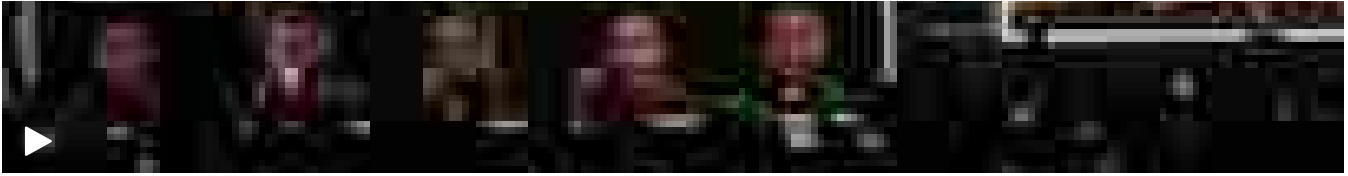


Re Carlo compie 76 anni, per lui giornata di impegni pubblici



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

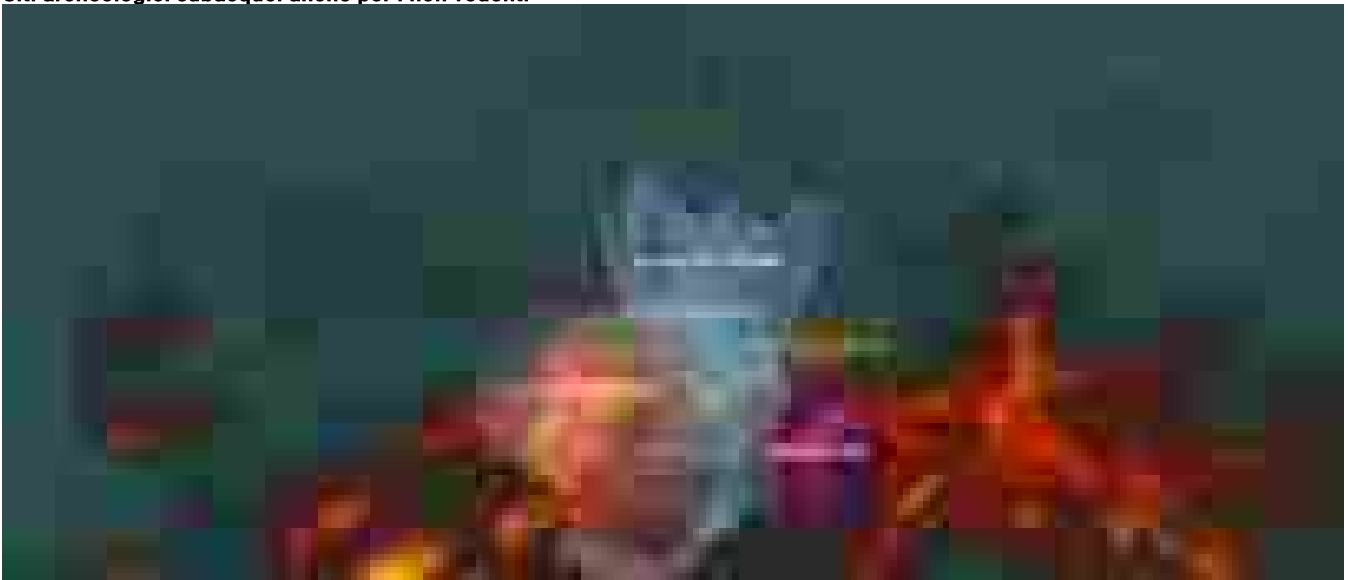
089849



Tyson contro Paul, il faccia a faccia a poche ore dall'Incontro



Siti archeologici subacquei anche per i non vedenti



C'è un tunnel interstellare vicino al Sistema solare

Temi caldi nomine Ue Mps Musk Trump Sinner / **MOTORI** / Mondo Motori

Naviga :

# Urso, Stellantis si assuma responsabilità rilancio auto italiana

## Poggio, Stellantis ha un piano per l'Italia

ROMA, 14 novembre 2024, 14:13  
Redazione ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

**"A** Stellantis oggi chiediamo che si assuma la responsabilità sociale del rilancio dell'auto italiana". È quanto ha affermato, secondo quanto si apprende, il ministro Adolfo Urso nel corso del tavolo Stellantis al Mimit al quale partecipano per conto dell'azienda la vicepresidente della comunicazione di Stellantis Italia, Daniela Poggio, il responsabile delle risorse umane e della relazioni industriali, Giuseppe Manca, e la managing director, Antonella Bruno.

Presenti i rappresentanti di Fim, Fiom, Uilm, Ugl metalmeccanici, Acqcf, Fismic, Anfia, e Regioni dove sono presenti gli stabilimenti del gruppo (Piemonte, Basilicata, Campania, Lazio, Molise, Abruzzo, Emilia-Romagna).

"Gianni Agnelli - ha proseguito il ministro Urso citando le parole dell'Avvocato - disse: 'Tutto quello che ho, l'ho ereditato. Ha fatto tutto mio nonno. Devo tutto al diritto di proprietà e al diritto di successione, io vi ho aggiunto il dovere della responsabilità'. Chiediamo un vero, significativo e chiaro piano industriale, che entri nel dettaglio di ogni stabilimento in Italia e che preveda un significativo aumento degli investimenti nel nostro Paese. È questa la posizione del sistema Italia non solo del governo". Secondo Urso "come dimostrano le mozioni parlamentari approvate alla Camera e lo stesso sciopero dei sindacati, vi è una condivisione generale, una piena unità di intenti, dal Parlamento ai sindacati, dalle Regioni alla filiera della componentistica, tutti chiediamo insieme che Stellantis si impegni concretamente per il rilancio dell'industria dell'auto e per la salvaguardia dei posti di lavoro. Il sistema Italia, non questo governo o questo ministro, chiede a Stellantis con forza di scommettere sul nostro Paese.

Di dare all'Italia quello che l'Italia ha dato alla Fiat. Se il piano industriale risponderà a queste esigenze noi ci siamo, daremo il massimo sostegno". Sempre secondo quanto si apprende a detta di Urso, "servono indicazioni e dati precisi, impegni sulle risorse e sui nuovi modelli, investimenti sulla ricerca e sulla formazione, sulle nuove piattaforme produttive e quindi sulla componentistica. Serve un piano Italia, chiaro e strategico. Noi

siamo disposti a mettere in campo ciò che è necessario per sostenere questo sforzo, con politiche nazionali appropriate, anche per quanto riguarda l'energia, e con politiche europee adeguate. Abbiamo cambiato il regolamento Euro 7, ora abbiamo più forza per cambiare il percorso del green deal. Ma dobbiamo sapere subito se Stellantis crede nell'Italia e scommette davvero sull'Italia. Basta polemiche - ha concluso - ma anche basta elusioni".

Da parte sua Daniela Poggio, vicepresidente Communication & Public Affairs di Stellantis Italia, ha affermato che "Stellantis ha un piano per l'Italia e lotteremo per difendere la nostra leadership". "In questo momento di transizione - ha aggiunto Poggio - le politiche che garantiscono la stabilità delle regole sono più importanti che mai e i target del 2025 erano noti fin dal 2019, in quanto sono rimasti gli stessi decisi nella legislazione europea 2014-2019. Modificare ora gli obiettivi avrebbe effetti negativi perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi. Il piano strategico Dare Forward 2030 prevede la decarbonizzazione entro il 2038 sia dei veicoli sia dei processi produttivi e di raggiungere entro il 2030 la vendita del 100% di veicoli elettrici in Europa e il 50% in Usa. Un investimento di 50 miliardi di euro e quattro piattaforme native elettriche, ma capaci di accogliere le trazioni endotermiche. Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Ultima ora

13:58

Meda, raid israeliano a Damasco vicino sede Onu, 4 morti

13:55

Torture in carcere Torino, assolti i tre imputati

13:43

Valanga val di Rhemes, indagato istruttore delle tre vittime

13:43

Fonti sindacali, Berco ritira i 480 licenziamenti

13:37

Russia, italiano arrestato con 170 grammi di hashish

13:33

Bambini Italiani mandati negli Usa, consegnata lettera al Papa

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

Iscriviti alle newsletter

Video >



Tutte le news >  
▶ Alpine A290 inaugura il nuovo corso elettrico del brand



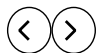
▶ Renault Rafale 4x4: integrale e con 300 cavalli



▶ Ducati ad Eicma all'insegna delle novità 2025



▶ Eicma, l'81/a edizione "e' già' da record"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## LA PROPOSTA

## Un maxi piano Ue per aiutare l'auto

PASQUALE TRIDICO

Il settore europeo dell'auto sta attraversando una delle fasi più critiche, se non decisiva, della sua storia. L'Ue ha imposto ai produttori ambiziosi target. - PAGINA 29



## UN MAXIPIANO UE PER AIUTARE L'AUTO

PASQUALE TRIDICO\*

Il settore europeo dell'auto sta attraversando una delle fasi più critiche, se non decisiva, della sua storia con tensioni crescenti tra obiettivi ambientali, interessi commerciali ed esigenze occupazionali. L'Ue ha imposto ai produttori di auto l'obiettivo di ridurre le emissioni medie di CO2 a 95 g/km per i veicoli nuovi entro il 2025, a cui seguono ulteriori ambiziosi target per raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. Il necessario e significativo incremento delle vendite di veicoli elettrici sta faticando a realizzarsi, soprattutto in Italia e Spagna dove la domanda è scarsa. Per favorire la competitività dell'industria la Commissione europea è intervenuta mettendo in campo una serie di dazi alle auto elettriche importate dalla Cina e ha messo in conto ritorsioni commerciali su prodotti più a monte nella catena del valore, come le batterie al litio. Le auto elettriche prodotte in Europa, unite ai costi elevati dell'elettricità, rappresentano al momento un sacrificio economico eccessivo per quelle che sono le disponibilità di cittadini che hanno visto il potere di acquisto drasticamente diminuire negli ultimi decenni. Di conseguenza, senza una domanda per questi veicoli, molti stabilimenti saranno costretti a chiudere, con perdite drammatiche di manodopera specializzata. Questo processo è già iniziato in molti Stati europei, dal Belgio alla Repubblica ceca, dalla Germania all'Italia.



Oltre ai target climatici e ai dazi, l'Ue non ha accompagnato la transizione della mobilità sostenibile con adeguate proposte. Sono troppo frammentate le iniziative finora messe in campo. Adesso è necessario cambiare registro agendo con decisione e l'occasione è il tavolo convocato oggi al Mise con i rappresentanti di Stellantis, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi, delle organizzazioni sindacali e dell'Anfia. La nostra proposta prevede la creazione di un fondo con una dotazione di almeno 100 miliardi di euro per l'Ue, di contributi a fondo perduto strutturato su tre pilastri. Il primo: ammortizzatori sociali sulla scia del fondo Sure durante il Covid per tamponare la perdita di occupati che sta già avvenendo in molti stabilimenti. Durerà due anni e funzionerà come la cassa integrazione per sospensione del rapporto di lavoro o per riduzione delle ore lavorate e sarà vincolato a specifiche condizionalità. Le aziende in crisi che ricevono il supporto dovranno infatti ef-

fettuare i necessari investimenti richiesti dalla transizione verso l'elettrico, compresa la riqualificazione della manodopera, a cui si dovrebbe aggiungere un obbligo di concentrare gli sforzi produttivi verso modelli di auto accessibili per le fasce a reddito medio-basso. Il secondo pilastro è il sostegno sul lato della domanda, valutando una serie di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici con riduzione dell'Iva per le famiglie meno abbienti e misure in cui lo Stato diventa acquirente di mezzi di mobilità pubblica nelle cui filiere possono entrare le aziende della componentistica che soffrono la crisi dell'auto. In Belgio gli incentivi aziendali sono riservati solo alle auto elettriche e questo sta contribuendo ad aumentare la domanda in modo esponenziale. Infine, il sostegno sul lato dell'offerta e la riduzione dei costi. In attesa di interventi più decisi di politica industriale, che in Italia può appoggiarsi per il momento al sistema di crediti di imposta di Transizione 5.0, serve un'attenzione più specifica per le tecnologie per la transizione all'elettrico. Sarebbero utili anche le misure previste per il Fondo Automotive, a cui però il governo ha recentemente tagliato l'80% dei finanziamenti pari a 4,6 miliardi di euro.

Questa proposta sta guadagnando interesse in Europa dopo la presentazione di un emendamento al bilancio Ue, a mia prima firma, presso il Parlamento europeo e potrebbe diventare una delle misure cardine della politica industriale per i prossimi anni. Siamo entrati in una fase in cui presto sapremo se l'industria automobilistica europea riuscirà a salvarsi, preservando al contempo la sostenibilità e i posti di lavoro in un contesto globale sempre più competitivo. Quello che proponiamo è una misura temporanea ma che ci permetta di tornare a respirare, salvaguardando il tessuto produttivo e le competenze delle lavoratrici e dei lavoratori e avere più tempo per formulare delle strategie di medio-lungo periodo in cui soggetti come la Bei possano giocare un ruolo decisivo nel guidare la traiettoria del sistema industriale europeo, a partire dal settore dell'auto e della mobilità in generale. —

\*Presidente Commissione questioni fiscali al Parlamento europeo e capodelegazione Movimento 5 Stelle al Parlamento europeo ed ex Presidente Inps

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'analisi e le sollecitazioni

# «Innovazione, forza per costruire il futuro»

• **Ampio confronto sulle prospettive «Ci attende un altro anno duro, ma restando uniti e investendo ce la possiamo fare»**

**REZZATO** Quali sono le prospettive della filiera dell'acciaio nel 2025, dopo un 2023 in sofferenza, dopo un 2024 che ha retto con molta fatica e solo nei primi sei mesi? L'interrogativo, non facile, al centro della tavola rotonda pomeridiana nell'ambito della presentazione di Bilanci d'Acciaio - dopo le relazioni di Claudia Parzani (presidente di Borsa Italiana) sulla leadership del futuro, di Eliana Chessa (Ufficio ricerche e innovazione di Bper) anche sui tassi, e Miriam Sala (Anfia) molto negativa sul presente e sul domani dell'automotive italiano ed europeo. Sala ha parlato di crollo della produzione, per altro obsoleta, e della domanda, con lo schiacciamento da parte di Cina e India, oltre che delle incertezze sul fronte elettrico.

Di fronte alla sua analisi - «tsunami 2024 dopo la tempesta perfetta precedente» non poteva essere ottimista, guardando all'anno prossimo, Roberto de Miranda, membro del comitato esecutivo del gruppo Ori Martin di Brescia, impegnato nel dibattito, coordinato da Emanuele Norsa, concentrato anche sull'automotive, con Tommaso Sandrini (San Polo Lamiere nel Parmigiano) per i Centri Servizi e Barbara Beltrame (vice presidente del gruppo



**La tavola rotonda** Un ampio confronto sulle prospettive

vicentino AFV Beltrame) orientata sul ramo costruzioni. «Sono lontani anni luce i tempi pre covid - ha detto de Miranda -. Il secondo semestre di quest'anno ha già visto un grande calo degli ordini, il portafoglio 2025 non pare riprendersi. Il fatto è che non dipende da noi, ma dai tassi, che gravano ancora sui consumi, dalle regole Ue, comprese le multe che si pagheranno sulla Co2 l'anno prossimo». Ancora più negativa l'analisi di Sandrini considerato «l'allarmante gravissimo calo di consumo dell'acciaio in Europa». Tra le cause anche la «governance inadeguata, il successo limitato dell'acciaio green, la scarsa produttività».

Più propositiva è parsa Beltrame. «Il 2025 sarà duro ma ce la possiamo fare - ha affermato - se si considererà come una bibbia il rapporto Draghi. Se l'Europa sarà unita. Se continueremo a investire in tecnologia, in innovazione, in ottimizzazione dei processi». Conviati di pietra sono state le norme in arrivo da Bruxelles in termini di sostenibilità, il Cbam soprattutto, ovvero il meccanismo per re-

golare le emissioni di carbonio delle merci importate, «madornale sciocchezza, del tutto inapplicabile» secondo Sandrini, applaudito dalla platea. Tutti d'accordo sul fatto che ci dovranno essere modifiche, «o saremo da soli, perché gli altri non lo faranno», ha rilanciato de Miranda.

Dunque si dovrà premere sulla Ue, anche in tema di dazi, ma per Sandrini e Beltrame la tutela dell'ambiente - aspetto sul quale si deve investire -, non è solo legata alle emissioni di anidride carbonica: ci sono le energie rinnovabili, il risparmio di energia e acqua, i rifiuti, la lotta alle microplastiche. I tre imprenditori hanno concluso, fra gli applausi, rimarcando che «bisogna cambiare rotta, che i progetti devono avere un ritorno, senza elemosinare incentivi».

Indicazioni su come «Riprendere a crescere», titolo della seconda parte del pomeriggio programmato da siderweb, sono venuti alla fine da Giuliano Noci, docente del Politecnico, che ha sottolineato come il futuro sia nei dati e nelle piattaforme. **Magda Biglia**

## Automobili Riparte il tavolo Stellantis, Urso aspetta il piano

» Riparte oggi - dopo quasi un mese dalle audizioni parlamentari con l'ultimo forte scontro politico - il tavolo Stellantis, convocato al ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, con azienda, sindacati, Anfia e Regioni. Il confronto non parte sotto i migliori auspici, dal momento

che il governo ha tagliato di 4,6 miliardi il fondo automotive nella legge di bilancio riducendo a 200 milioni all'anno le risorse per il settore impegnato nella conversione all'elettrico. L'Anfia, l'associazione della filiera auto, chiederà che i fondi rimasti vadano a sostegno delle piccole imprese della

componentistica ed è probabile che porti a casa un impegno in questa direzione. E, fra le questioni urgenti, c'è quella degli ammortizzatori sociali in scadenza in molte fabbriche dell'indotto. Il ministro Urso si aspetta che Stellantis presenti «un piano preciso».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Transizione

Strategie industriali e nodo occupazione

# Automotive, filiera da salvare **Anfia** chiede fondi al governo

## Riparte oggi al Mimit il tavolo Stellantis I sindacati auspicano chiarezza sul piano

ROMA. Riparte oggi - dopo quasi un mese dalle audizioni parlamentari con l'ultimo forte scontro politico - il tavolo Stellantis, convocato al ministero delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, con azienda, sindacati, Anfia e Regioni. Il confronto non parte sotto i migliori auspici dal momento che il governo ha tagliato di 4,6 miliardi il fondo automotive nella legge di bilancio riducendo a 200 milioni all'anno le risorse per il settore impegnato nella conversione all'elettrico.

L'Anfia, l'associazione della filiera auto, chiederà che i fondi rimasti vadano a sostegno delle piccole imprese della componentistica ed è probabile che porti a casa un impegno in questa direzione. E, fra le questioni urgenti, c'è quella degli ammortizzatori sociali in scadenza in molte fabbriche dell'indotto. Urso si aspetta che Stellantis presenti «un piano preciso» perché, come ha spiegato, «il rischio è di offrire sostegno senza alcuna garanzia che le risorse stanziati servano realmente a rilanciare il settore e proteggere il lavoro».

**Nessun licenziamento.** Il piano per gli stabilimenti italiani, in realtà, l'azienda lo ha già presentato e confermerà i modelli previsti assicurando che non ci sono in vista licenziamenti a differenza di quanto stanno facendo altri grandi costruttori. L'azienda proporrà delle soluzioni per fronteggiare le difficoltà e si parla di possibili interventi che Urso avrebbe allo studio per abbassare dal 2025 i costi dell'energia.

Non hanno molte aspettative sull'incontro i sindacati che continuano a chiedere un tavolo a Palazzo Chigi. «Sono deluso e arrabbiato. Dopo lo sciopero del 18 ottobre ci aspettavamo la convocazione alla presidenza del Consiglio e che il governo aumentasse le risorse per l'automotive. Non siamo stati convocati e ci siamo trovati senza risorse. Partecipiamo al tavolo solo per rispetto istituzionale, ma non ci aspettiamo nulla», afferma il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella.

**I sindacati.** Anche il numero uno della Fim, Ferdinando Uliano, spiega che «per superare l'impasse del settore au-

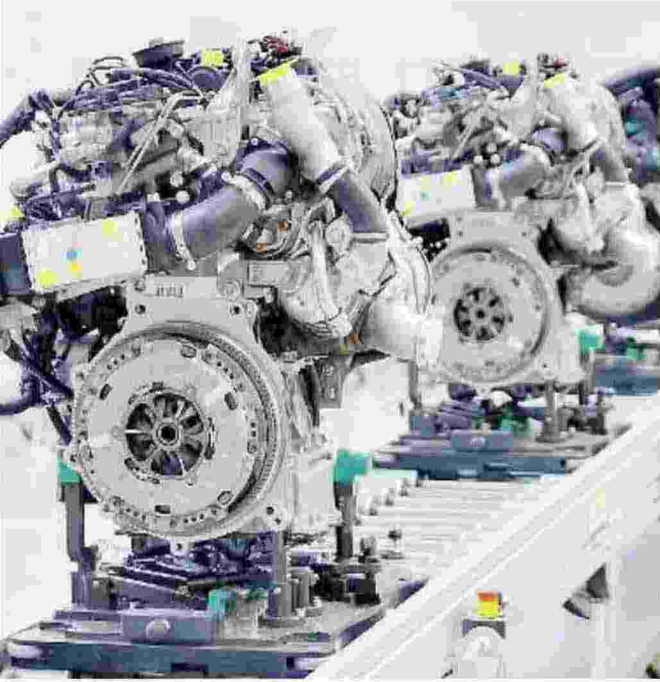
tomobilistico italiano, è indispensabile alzare il livello del confronto portandolo alla Presidenza del Consiglio, con il coinvolgimento diretto dei vertici di Stellantis. Questo passo è fondamentale per costruire una risposta concreta alle difficoltà che affliggono il settore e per garantire un futuro solido e sostenibile ai lavoratori del comparto». Lo sciopero del settore automotive di Fim, Fiom, Uilm del 18 ottobre ha mandato un chiaro messaggio a Stellantis e al governo: basta annunci, è l'ora della concretezza» concordava Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil.

**Il caso Vw.** Volkswagen intanto rilancia negli Stati Uniti con l'alleanza con il produttore di veicoli elettrici americano Rivian. L'obiettivo è quello di iniziare a vendere auto dotate della tecnologia sviluppata dalla joint venture tra i due gruppi entro il 2026. //



Il ministro. Adolfo Urso





**Oltre l'endotermico.** Le nuove tecnologie rivoluzionano l'intero settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Stellantis. Spera (Ugl Metalmeccanici) al tavolo al Mimit con regioni e società'

LAVORO

14 Novembre 2024 |

Da redazione

- Advertisement -

### POTREBBE INTERESSARTI

Lavoro

Lazio: Mattia (Pd), "Più inclusione lavorativa per persone svantaggiate"

redazione - 14 Novembre 2024

- Advertisement -

Lavoro

Manovra: Paoloni (SAP), bene emendamenti Lega a sostegno delle Forze dell'Ordine

13 Novembre 2024

Lavoro

Metalmeccanici. Palombella (Uilm): "Da Federmeccanica e Assisital proposte irricevibili, ora sciopero generale"

12 Novembre 2024

Lavoro

Rutelli, Cinema ed Audiovisivo strategici per economia e occupazione

11 Novembre 2024

- Advertisement -

*UglM: "A Melfi (PZ) arriveranno cinque modelli, nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma che segna il ritorno del marchio in questo segmento di mercato"*

**AgenPress.** "Si è tenuto al ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo Stellantis convocato dal ministro Adolfo Urso dove hanno partecipato i rappresentanti dei sindacati Fim-Cisl, Uilm, Fiom-Cgil, Fismic, Uglm e Aqcfr, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi (Piemonte, Lazio, Basilicata, Abruzzo, Campania, Molise ed Emilia Romagna), e **dell'Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive). Per Stellantis hanno partecipato Daniela Poggio, Vice President Communication and Public Affairs Italy, Giuseppe Manca, responsabile risorse umane per l'Italia, e Antonella Bruno, Managing Director di Stellantis Italia. Al centro della discussione, la situazione che sta attraversando il sistema Italiano e tutti gli stabilimenti produttori dell'auto che sono in affanno, avvolti da una crisi produttiva e occupazionale che riguarda anche gli indotti".

E' quanto fa sapere il Segretario Nazionale dell'Ugl Metalmeccanici, Antonio Spera unitamente a Aurelio Melchionno, Segretario Confederale Ugl presenti all'incontro a Palazzo Piacentini, sede del ministero dell'Industria e del Made in Italy a capo della delegazione sindacale Ugl.

Per il sindacalista, "l'incontro di oggi va nella direzione dall'UglM auspicata della chiusura del tavolo di Stellantis, prevista verso fine anno. Il 16 dicembre p.v. avverrà un ultimo incontro di

riorganizzazione con le parti sociali, Stellantis e istituzioni per poi chiudere entro fine anno l'accordo, a Palazzo Chigi. Il governo – prosegue Spera – conferma di non adottare ecobonus per acquistare auto, ma di voler destinare tutte le risorse del fondo, che si pensa di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive per la transizione ecologica: 200 milioni per l'Automotive, 200 milioni di fondi nazionali e, 500 milioni da destinare al contratto di sviluppo.

Per l'Ugl Metalmeccanici è già un segnale che il governo sia pronto a mettere in campo politiche nazionali e europee a sostegno dell'automotive nell'auspicio che il 28 novembre le nostre proposte con altri paesi vengano accolte in Europa per poi confrontarci il prossimo 16 dicembre a Palazzo Chigi. Và cambiata da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa – dichiara Spera – non si può aspettare la revisione prevista alla fine del 2026 poiché a parere dell'UglM, se così fosse, tra due anni non avremmo più una industria automobilistica: andrebbe fatto subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione magari in sintonia con paesi, come la Repubblica Ceca e altri dell'UE che seguono il nostro appello, chiedendo a loro volta che tale nuove normative siano cambiate per un 'non paper' sull'auto discutendolo nel Consiglio Competitività del 28 novembre.

C'è bisogno – prosegue Spera – che l'Unione Europea riveda le regole sulle emissioni di CO2 delle auto per cambiare i limiti che saranno introdotti come regolamento europeo prevede oggi, al 2025. Questo punto è di fondamentale importanza per iniziare a determinare un nuovo percorso.

Abbiamo appreso da Giuseppe Manca, Responsabile Risorse Umane di Stellantis Italia, illustrando il piano industriale per l'Italia durante l'incontro che Stellantis non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi ed ha un piano per l'Italia: in particolare su Melfi arriveranno cinque modelli, nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma che segna il ritorno del marchio in questo segmento di mercato. Per la Regione Piemonte, entro il 2025 sarà effettuato il reshoring della 500 ibrida a Mirafiori, sarà dotata di una nuova batteria anche la versione BEV.

Con un investimento di 240 milioni di euro sta nascendo il Mirafiori Automotive Park 2030, che, oltre alle carrozzerie, include lo stabilimento eDCT. Per l'Ugl Metalmeccanici bisognerebbe creare un ammortizzatore sociale specifico per l'automotive, dove – secondo il parere del Segretario Spera – il 2025 sarà molto più pesante sul settore produttivo dell'auto e le aziende sono allo scadere totale delle ore a uso degli ammortamenti. Si vada a creare un sistema formativo e riqualificante per i lavoratori che dovranno iniziare e essere pronti a lavorare sui nuovi prodotti elettrificati. Naturalmente – conclude Spera – siamo a attendere il passaggio che approvi la legge di bilancio e le eventuali modifiche per le risorse nazionali da mettere in campo per il settore”.

- Advertisement -

## ULTIME NOTIZIE

Cronaca

Lavoro

Cronaca Internazionale

Politica

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

## AUTO: URSO, SETTORE EUROPEO AL COLLASSO, SERVE CAMBIO DI ROTTA UE -2-

THE  
24 ORE  
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 nov - 'Dobbiamo cambiare da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa. Non possiamo aspettare la revisione prevista alla fine del 2026. Tra due anni non avremo piu' una industria automobilistica. Dobbiamo farlo subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione. Per questo abbiamo predisposto con il governo della Repubblica Ceca un "non paper" sull'auto che sara' discusso nel Consiglio Competitivita' del 28 novembre. Giorno dopo giorno aumentano le adesioni', ha continuato Urso parlando al tavolo Stellantis in corso al Mimit, secondo quanto si apprende.

'Venerdi' prossimo sarò a Parigi, alla trilaterale Ita-Fra-Ger delle associazioni nazionali di impresa, e affronterò il tema anche con il ministro e vicedirettore tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci. Mi appello ai sindacati italiani, a Confindustria e all'Anfia affinché facciate fronte comune con le vostre associazioni europee. E' il momento delle scelte. Dobbiamo fare squadra', ha proseguito il ministro.

Inoltre, ha continuato Urso, 'dobbiamo rimuovere la follia delle euomulte, che scatteranno dal 1 gennaio prossimo: 15-17 miliardi di euro di sanzioni sulle case automobilistiche. E' questo il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti. Per sfuggire alla tagliola delle multe, le case hanno tre vie, tutte suicide per l'industria: ridurre la produzione di auto endotermiche per scendere sotto la proporzione fissata tra auto elettriche vendute e auto endotermiche; aumentare la vendita di auto elettriche nella propria rete, come sta facendo Stellantis, certificando e vendendo le auto del proprio socio Leapmotors importate dalla Cina; o, in ultima istanza, comprando le quote di crediti Co2 da Tesla. In ogni caso si accelera la crisi della produzione europea. Si condannano l'auto e il lavoro europeo. Una follia che dobbiamo subito scongiurare'.

Fla-

(RADIOCOR) 14-11-24 13:34:11 (0390)EURO 5 NNNN

### TAG

**EURO EUROPA FRANCIA ILE DE FRANCE PARIGI ASIA CINA  
REPUBBLICA CECA ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI  
INDICATORI ECONOMICI PRODUZIONE ECONOMIA IMPRESA  
ITA EURO BOTTOM**

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

## STELLANTIS: IN CORSO TAVOLO AL MIMIT CON SINDACATI, REGIONI E SOCIETA'

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 14 nov - E' in corso al ministero delle Imprese e del Made in Italy il tavolo Stellantis convocato dal ministro Adolfo Urso. Partecipano i rappresentanti dei sindacati Fim-Cisl, Uilm, Fiom-Cgil, Fismic, Uglm e Aqcfr, delle Regioni sede di stabilimenti produttivi (Piemonte, Lazio, Basilicata, Abruzzo, Campania, Molise ed Emilia Romagna), e [dell'Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Italiana Automotive). Per Stellantis partecipano Daniela Poggio, Vice President Communication and Public Affairs Italy, Giuseppe Manca, responsabile risorse umane per l'Italia, e Antonella Bruno, Managing Director di Stellantis Italia.

Fla-

(RADIOCOR) 14-11-24 12:38:40 (0335) 5 NNNN

### Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
<a href="#">Stellantis</a>	12,746	+2,30	13.05.11	12,396	12,754	12,458

### TAG

**ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO**  
**AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA**  
**PIEMONTE ABRUZZO STELLANTIS FINANZA**  
**ORGANI SOCIETARI CONSIGLIO AMMINISTRAZIONE O GESTIONE**  
**ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI ECONOMIA**  
**ENTI PUBBLICI LAVORO ITA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > [economia](#)

## TAVOLO STELLANTIS, URSO: INDUSTRIA AUTO AL COLLASSO, AUMENTEREMO RISORSE IN MANOVRA




(Teleborsa) - Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha dichiarato che l'**industria automobilistica europea** è "al collasso" e ha sostenuto la necessità di intervenire "subito". Questo il quadro proposto dal ministro nel corso del **tavolo Stellantis** al Mimit. Il ministro ha fatto riferimento agli annunci degli

ultimi mesi di **Volkswagen** che prevede la chiusura di 3 stabilimenti in Germania, al caso della fabbrica **Audi** di Bruxelles che interromperà le attività a febbraio e alla situazione di importanti aziende della **componentistica europea** che cesseranno le proprie attività, con il relativo licenziamento di decine di migliaia di dipendenti.

"È il momento delle scelte, altrimenti nei prossimi mesi, senza un cambio di rotta in Europa, dopo gli agricoltori anche gli operai bloccheranno le capitali europee e imporranno un cambio di rotta", ha avvertito. Secondo Urso "il problema non è **Trump** e non è nemmeno la Cina. Biden ha alzato i dazi alle auto cinesi al 100%. E la **Cina** ha investito sul green deal europeo. Il problema è l'Europa. Noi non possiamo decidere sulle scelte degli Usa, quello spetta agli elettori americani. Noi possiamo decidere sulle scelte dell'Europa e siamo obbligati a farlo, tenendo conto della realtà".

"Dobbiamo cambiare da subito la politica industriale nel settore delle auto in Europa. Non possiamo aspettare la revisione prevista alla fine del 2026. Tra due anni non avremo più una industria automobilistica", ha proseguito. Il ministro ha annunciato che venerdì prossimo sarà a Parigi, alla **trilaterale Italia-Francia-Germania** delle associazioni nazionali di impresa, e affronterà il tema anche con il ministro e vicesegretario tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci.

"Mi appello ai **sindacati** italiani, a **Confindustria** e all'**Anfia** affinché facciano fronte comune con le associazioni europee. È il momento delle scelte. Dobbiamo fare squadra", ha esortato il ministro. Urso ha definito "**folia**" le **multe** previste dall'Unione europea a partire dal 2025 per le case che non rispetteranno i limiti sulle emissioni: "è il motivo principale che sta portando alla chiusura degli stabilimenti", ha detto Urso durante l'incontro.

Il ministro ha confermato che non verranno introdotti di nuovo gli **ecobonus** per l'acquisto di auto nuove. "Destineremo tutte le risorse del **fondo**, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra, sul fronte dell'offerta, a **sostegno delle imprese** - ha aggiunto - soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive. E proponiamo nel nostro 'non paper' un **piano automotive Ue** con incentivi alla domanda, stabili e duraturi nel tempo, con risorse comuni destinate ai consumatori europei".

Il ministro ha quindi chiesto a Stellantis di assumersi la **responsabilità sociale** del rilancio dell'auto italiana e di presentare "un vero, significativo e chiaro **piano industriale**, che entri nel dettaglio di ogni stabilimento in Italia e che preveda un significativo aumento degli investimenti nel nostro Paese". "Questa è la posizione del sistema Italia non solo del governo", ha sostenuto facendo riferimento alle mozioni parlamentari e allo sciopero dei sindacati delle scorse settimane.

"Stellantis ha un piano per l'Italia e lotteremo per difendere la nostra leadership. Modificare la regolamentazione in corsa non è una buona idea perché il mondo non tornerà indietro sulla elettrificazione e l'Italia è un Paese esportatore", ha risposto **Daniela Poggio**, vicepresidente communication & public affairs di Stellantis Italia, in occasione della riunione al Mimit. "In questo momento di transizione le politiche che garantiscono la stabilità delle regole sono più importanti che mai e i target del 2025 erano noti fin dal 2019, in quanto sono rimasti gli stessi decisi nella legislazione europea 2014-2019 - ha aggiunto Poggio -. Modificare ora gli obiettivi avrebbe effetti negativi perché l'industria automobilistica opera su tempi molto lunghi".

**Giuseppe Manca**, responsabile risorse umane di Stellantis Italia, nel suo intervento al tavolo ha assicurato invece che il Gruppo "non intende chiudere nessun stabilimento in Italia, così come non ha nessuna intenzione di fare licenziamenti collettivi. Stellantis ha un piano per l'Italia, che è stato condiviso coi nostri partner sindacali, e che oggi condividiamo a questo tavolo".

(TELEBORSA) 14-11-2024 15:31

**Titoli citati nella notizia**

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
<a href="#">Stellantis</a>	12,794	+2,68	15.35.27	12,396	12,814	12,458

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN



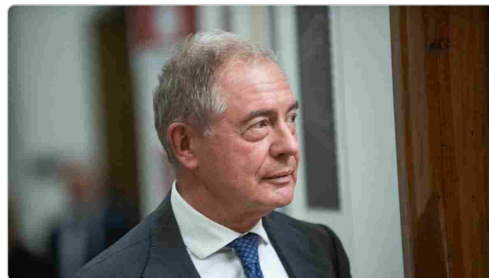
Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

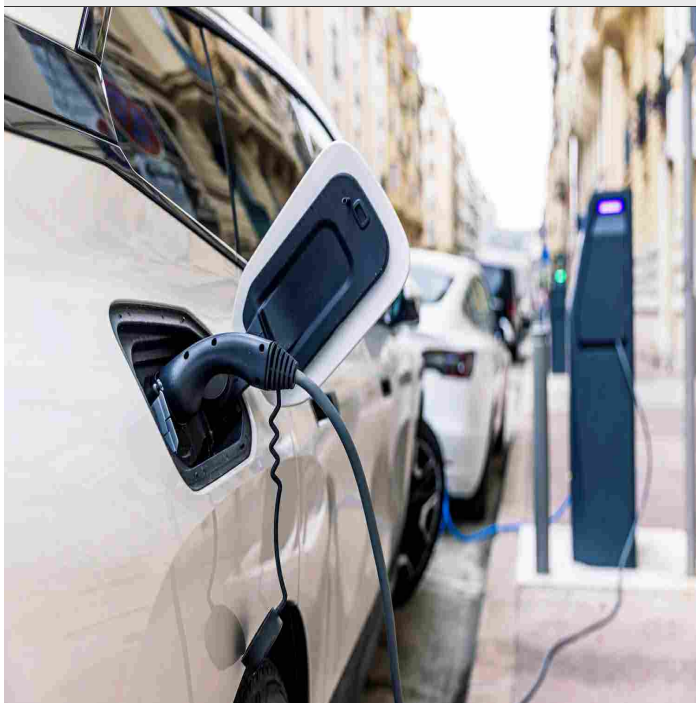
089849

## Urso: «Auto, pensiamo di aumentare il fondo in manovra». Stellantis: «Abbiamo un piano per l'Italia»

Durante il tavolo Stellantis in svolgimento al Mit, il ministro ha auspicato un cambio di rotta politica in Europa per salvare il comparto L'industria automobilistica europea «è al collasso. Dobbiamo intervenire subito, subito, subito, come dice anche Mario Draghi nel suo report sulla competitività». Il ministro Adolfo Urso al tavolo Stellantis al Mimit pensa agli annunci fatti in questi mesi da Volkswagen, che prevede la chiusura di tre stabilimenti in Germania, di Audi, che dismetterà le attività in Belgio e di importanti aziende della componentistica europea che cesseranno le proprie attività, quando si appella ai sindacati italiani, a Confindustria e [all'Anfia](#) affinché facciano «fronte comune con le vostre associazioni europee. Dobbiamo fare squadra», dice il ministro. Perché «è il momento delle scelte, altrimenti nei prossimi mesi, senza un cambio di rotta in Europa, dopo gli agricoltori anche gli operai bloccheranno le capitali europee e imporranno un cambio di rotta». L'aumento del fondo in manovra «Gli ecobonus svenano gli Stati ma non risolvono il problema. È come svuotare un oceano con dei secchielli ha argomentato Urso. Quest'anno abbiamo investito un miliardo di euro di intesa con Stellantis, che aveva sostenuto che la misura avrebbe aumentato la produzione in Italia. È accaduto esattamente il contrario e quindi, come preannunciato, non la riproporremo più. Destineremo tutte le risorse del fondo, che pensiamo di aumentare nel corso della manovra sul fronte dell'offerta, a sostegno delle imprese, soprattutto degli investimenti della filiera dell'automotive». Il ministro ha poi aggiunto la volontà di proporre «nel nostro "non paper" un piano automotive Ue con incentivi alla domanda, stabili e duraturi nel tempo, con risorse comuni destinate ai consumatori europei». Gli incontri in Europa Secondo Urso, l'inversione di rotta deve avvenire «subito, nei primi 100 giorni della nuova Commissione». Per questo, il ministero ha predisposto con il governo della Repubblica Ceca un "non paper" sull'auto che sarà discusso nel Consiglio Competitività del 28 novembre. «Giorno dopo giorno aumentano le adesioni», dice Urso, che venerdì prossimo sarà a Parigi, alla trilaterale Italia-Francia-Germania delle associazioni nazionali di impresa. «Affronterò il tema anche con il ministro e vicesegretario tedesco Habeck e il nuovo ministro dell'industria francese Ferracci», assicura il ministro. «Il problema non sono Trump e Cina, ma l'Europa» Rispetto alle preoccupazioni crescenti legate alla nuova elezione di Trump, Urso sgombera il campo sostenendo una tesi contraria: il problema secondo il ministro «non è Trump e non è nemmeno la Cina» perché «Biden ha alzato i dazi alle auto cinesi al 100 per cento. E la Cina ha investito sul Green deal europeo. Il problema è l'Europa». Secondo il ministro, «noi non possiamo decidere sulle scelte degli Usa, quello spetta agli elettori americani. Noi possiamo decidere sulle scelte dell'Europa e siamo obbligati a farlo, tenendo conto della realtà». 14 novembre 2024 ( modifica il 14 novembre 2024 | 14:41)



ClassificheSmallGiantsFood & BeverageTechLifestyleProfessionalsFuture of WorkSportsMoney



**BUSINESS** 14/11/2024 17:43

## L'elettrico frena, l'ibrido guadagna terreno: è l'ora dell'auto-scontro



Tommaso Carboni  
Contributor

Articolo tratto dal numero di novembre 2024 di Forbes Italia. [Abbonati!](#)

Forse è il momento di appassionarsi davvero all'**industria dell'auto**. E questo vale anche se guidare vi ha sempre annoiato, se le macchine vi sembrano più o meno tutte uguali, se di come funziona un motore non vi importa granché, basta arrivare dal punto A al punto B. Forse bisognerebbe interessarsi perché oggi l'industria dell'auto è una delle grandi arene di scontro. In ballo ci sono interessi economici, industriali, climatici e geopolitici. C'è la lotta per la supremazia tecnologica tra Cina e Stati Uniti. Con l'Europa nel mezzo, il continente più esposto, perché si è dato gli obiettivi climatici più ambiziosi e perché come mercato è quello più dipendente dagli scambi internazionali.

Gli obiettivi ambiziosi per ora restano, malgrado tutte le incertezze. Il governo italiano ha chiesto di posticipare lo stop alla produzione di veicoli con motori endotermici (cioè benzina e diesel) oltre il 2035. Ma Germania, Spagna e Francia non sono d'accordo. Dicono che è importante mantenere i target climatici per non disperdere i grandi investimenti fatti finora nella transizione verso l'elettrico.

L'altro motivo d'attrito riguarda i **dazi**. Questo ha a che fare con la strategia migliore per gestire la Cina: è meglio il duro protezionismo americano o la via di mezzo europea? Biden ha alzato un muro contro le auto elettriche cinesi: tariffe proibitive del 100%. Cosa che l'Europa non ha potuto né voluto fare.

## L'Europa nel mezzo

L'Europa, dicevamo, è più esposta agli scambi: importa ed esporta di più dalla Cina rispetto agli Stati Uniti. Il risultato è un compromesso, che comunque non soddisfa tutti. Il 4 ottobre l'Unione europea ha deciso di confermare dazi fino al **45%** sulle auto elettriche cinesi, accusando la Cina di pratiche commerciali sleali, ossia aiuti alle aziende tali da falsare il mercato. Ma anche qui c'è un battibecco tra paesi europei. Molti sono a favore di dazi più alti, tra cui Italia e Francia. Altri sono contrari, e in questa cordata il paese più importante è la Germania. Difatti la Commissione europea non ha chiuso alla possibilità di un accordo in futuro, facendo sapere che “i negoziati con Pechino continuano”.

Bmw, Mercedes e Volkswagen hanno paura di ritorsioni dato che esportano ancora molto in Cina. Ma le loro macchine fanno anche il tragitto inverso. Prendiamo l'esempio della joint venture tra Bmw e la cinese Great Wall. Le due società producono insieme in Cina la crossover elettrica Mini Aceman, il cui prezzo in Europa, a causa dei nuovi dazi, rischia di aumentare del 38%.

Pechino, nel frattempo, ha una strategia chiara: aggirare i dazi investendo in Europa. Build Your Dream (Byd), la più grande casa d'auto cinese, **sta costruendo una fabbrica in Ungheria**, e altre aziende seguono lo stesso percorso. L'Europa pensa di poterci guadagnare in occupazione e nuovi investimenti, e anche di accedere al know-how dei cinesi, che sull'elettrico sono all'avanguardia. Dall'altra parte dell'oceano, invece, Biden conferma l'**escalation di protezionismo**. Per motivi di sicurezza ha addirittura proposto di mettere al bando il software cinese installato sulle automobili, temendo che dati sensibili americani finiscano nelle mani sbagliate.

È debole l'Europa o gli Stati Uniti si stanno chiudendo troppo? Ognuno cerca il proprio equilibrio tra sicurezza, competizione globale e sostenibilità climatica. L'industria dell'auto vale circa il **7% del Pil europeo** e dà lavoro direttamente e indirettamente a 12 milioni di persone. Bruxelles si trova nel mezzo di un dilemma: da una parte proteggere il settore automobilistico, dall'altra accelerare la transizione pulita. Come se non bastasse, si è aggiunto un ulteriore elemento di incertezza: l'elettrico, dopo miliardi di dollari d'investimenti, è nel pieno di una frenata che potrebbe cambiare di nuovo gli equilibri.

## L'ascesa delle auto ibride

Cerchiamo di fare il punto della situazione. L'industria dell'auto sta sostituendo il petrolio con le batterie, tuttavia molti consumatori vogliono tenere aperte entrambe le opzioni. Risultato: **le vendite di auto ibride plug-in sono esplose**, vuoi perché le macchine completamente elettriche sono ancora troppo care, vuoi perché c'è ancora poca disponibilità di stazioni di ricarica. Un po' di numeri, cominciando dall'anno scorso: nel 2023, a livello globale, le vendite di auto solo a batteria (Bev) sono state più del doppio rispetto a quelle di elettriche ibride plug-in (Phev), ma il divario si sta riducendo. Le vendite globali di Phev sono aumentate del 50% nei primi sette mesi del 2024, rispetto all'8% dei Bev, secondo le stime di Bernstein, una società di ricerca.

Ora c'è da capire quanto durerà l'entusiasmo per gli ibridi. È destinato a restare o l'elettrico la spunterà comunque e sbaglia chi oggi **rallenta gli investimenti**? Intanto, i produttori fanno le loro mosse. Ford ha abbandonato i piani per un Suv totalmente elettrico, optando per una motorizzazione ibrida. Stessa cosa Hyundai, mentre Volvo **ha appena ritrattato** il suo obiettivo di diventare tutta elettrica entro il 2030.

Anche Volkswagen sta investendo di più negli ibridi, dopo aver puntato molto – troppo, dicono alcuni analisti – sulle auto a batteria, con fabbriche che oggi funzionano a capacità ridotta. In effetti gli ultimi dati sono impietosi: ad agosto un crollo delle vendite di auto full electric di quasi il 44% rispetto a un anno fa in Europa e di quasi il 69% in Germania. Così le difficoltà della casa tedesca sono diventate un monito per il resto del settore. “Non farò la fine di Volkswagen”, ha detto il ceo di Stellantis Carlos Tavares mentre annunciava l'arrivo a Mirafiori dal 2026 della 500 ibrida. Ibrida, appunto, non full electric.

## Perché le ibride sono il mezzo della transizione

Uno dei motivi per cui si preferiscono i Phev è il costo: rispetto alle auto puramente elettriche, gli ibridi, con batterie più piccole, sono più accessibili e meno costosi da mantenere, e l'opzione del motore a

benzina mette al riparo dalla cosiddetta ansia da autonomia. Il consumatore, in un certo senso, ha il meglio dei due mondi. E per le case d'auto è un vantaggio: dagli ibridi si ricavano margini di profitto più alti (le elettriche a volte finiscono in perdita).

Nella lunga transizione che abbiamo davanti – “dieci, quindici anni”, spiega a *Forbes Italia* Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (Associazione nazionale della filiera automobilistica) – i veicoli ibridi servono a introdurre il pubblico alle macchine elettriche. “Oggi abbiamo veicoli ibridi plug-in con un'autonomia elettrica di 100 km, il che consente di muoversi senza tanti patemi d'animo, senza guardare continuamente la carica delle batterie, poi ci sono 40-50 litri di benzina per spostarsi su distanze maggiori”, dice Vavassori. “Questo tipo di auto crescerà nei prossimi anni e diverse case, la stessa Stellantis in Italia, ci investono proprio perché l'elettrico puro vende meno delle attese, anche per diffidenze culturali”.

Ma nel lungo periodo chi vincerà la battaglia? L'elettrico è davvero spacciato? No, secondo molti analisti, compresa Bernstein. La loro previsione è che i Phev conquisteranno una quota crescente di mercato fino al 2030 circa, ma che le vendite si stabilizzeranno e alla fine diminuiranno quando ci sarà **un'accelerazione di acquisti di auto solo elettriche**. Per almeno due motivi, dicono questi analisti.

## Perché l'elettrico non è spacciato

Il primo riguarda l'avanzamento tecnologico. **I prezzi delle batterie stanno scendendo** e dovrebbero continuare a farlo man mano che la produzione cresce e si sviluppano nuove sostanze chimiche. Società come Renault hanno in cantiere modelli elettrici che dovrebbero costare molto meno di quelli attuali, grazie al pungolo della concorrenza cinese. Anche le reti di ricarica stanno aumentando in fretta.

La seconda ragione dipende dalle **restrizioni ambientali**. Cominciamo dal mercato statunitense. Le regole della California, seguite da altri 16 stati, prevedono che entro il 2035 solo il 20% delle nuove auto vendute potrà essere ibrido plug-in, mentre il resto dovrà essere completamente elettrico. Poi c'è l'Europa, dove il divieto, almeno in teoria, sarà ancora più ferreo. In teoria, perché secondo molti, tra cui Vavassori, il blocco al 2035 dei motori endotermici finirà per essere prorogato. Questo perché il taglio di CO2 non sta rispettando le quote stipulate, quindi bisogna fare i conti con la realtà.

Ma la realtà non cambia poi di molto. Qualche anno in più o in meno non fa grande differenza. Gli ibridi stanno vincendo ora. Sono il veicolo di transizione perfetto, mentre nell'elettrico ci sono costi ancora troppo alti per le famiglie e l'infrastruttura di ricarica ha bisogno di grandi capitali. Ma la direzione è quella. Le case d'auto sbaglierebbero a interrompere gli investimenti. Oggi vince l'ibrido, domani la spunterà l'elettrico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per altri contenuti iscriviti alla newsletter di Forbes.it [CLICCANDO QUI](#) 

Forbes.it è anche su WhatsApp: puoi iscriverti al canale [CLICCANDO QUI](#) 

**TAG:** [AUTO](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [MOBILITÀ](#)

CONDIVIDI

## Leggi anche



di Matteo Sportelli

di Forbes.it

di Forbes.it