



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 23 al 29 gennaio 2024

Torino, 2 febbraio 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Informazione.it	23/01/2024	Obiettivo 1 milione di veicoli, partono i tavoli al ministero sull'auto	2
	Ladige.it	23/01/2024	Ripartiti gli ecoincentivi sui veicoli non inquinanti, per le elettriche fino a 13.750 euro	4
	It.motor1.com	24/01/2024	Auto, Meloni: I gioielli italiani vanno prodotti in Italia	6
	Ossolanews.it	24/01/2024	Mercato auto Piemonte: il 2023 si e' chiuso con immatricolazioni in aumento del 50%	9
	Ansa.it	25/01/2024	Anfia, +22,5% veicoli commerciali leggeri nel 2023	10
	Ansa.it	25/01/2024	Anfia, +22,5% veicoli commerciali leggeri nel 2023 - Industria e Analisi - Ansa.it	13
	Askaneews.it	25/01/2024	Anfia: in 2023 mercato Lcv +22,5%. Diesel domina, bev al 3%	14
7	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	25/01/2024	Mobilita' sostenibile, Cgil ospita il convegno	17
	Autobusweb.com	25/01/2024	Tutti i numeri del mercato dell'autobus Italia 2023	18
	FormulaPassion.it	25/01/2024	Quali modelli nascono in Italia? La produzione auto lungo lo Stivale	21
	Gazzetta.it	25/01/2024	Il diesel domina tra auto usate e veicoli commerciali leggeri	22
	Ilgiornaledelmeccanico.it	25/01/2024	ANFIA rilascia il nuovo report 2023 sui veicoli commerciali ed industriali	24
	Ilgiornaleditorino.it	25/01/2024	Anfia: in 2023 mercato Lcv +22,5%. Diesel domina, bev al 3%	25
	Ilmondodeitrasporti.com	25/01/2024	ANFIA I veicoli commerciali crescono nel 2023 del 22,5% rispetto al 2022 e del 6,7% rispetto al 2021	26
	Mobilita.news	25/01/2024	Anfia: Focus Italia mercato veicoli commerciali ed industriali nel 2023	27
	Ansa.it	26/01/2024	Anfia, dazi uguali tra Ue e Cina per attrarre nuovo produttore - Mondo Motori - Ansa.it	28
	Ansa.it	26/01/2024	'Torino diventi capitale della mobilita' sostenibile'	29
1+7	Il Sole 24 Ore	26/01/2024	Auto italiana in ripresa (+9,6%) ma non basta (F.Greco)	30
21	Il Sole 24 Ore	26/01/2024	Imprese metallurgiche: "Da regole ambientali Ue rischio desertificazione" (G.Mancini)	31
11	Bresciaoggi	26/01/2024	Industria e rischio desertificazione: Brescia rafforza il richiamo all'Ue	33
30	Giornale di Brescia	26/01/2024	Gozzi: "Con questa Europa il rischio e' la desertificazione Industriale"	35
	Ilgiornale.it	26/01/2024	Urso sfida il numero uno di Stellantis: "Pronto a un confronto tv con Tavares"	36
	Rainews.it	26/01/2024	De Palma (Fiom): "Meloni e Tavares si incontrino qui a Mirafiori"	38
	Sicuraauto.it	26/01/2024	ANFIA: equiparare dazi per attrarre produttori auto cinesi in Italia - SicurAUTO.it	40
	Uominietrasporti.it	26/01/2024	Camion elettrici a passo lento in Italia: ecco il confronto (negativo) con i Paesi europei	44
14	Il Messaggero	27/01/2024	Anfia: dazi uguali tra Ue e Cina per attrarre un nuovo produttore	47
7	Il Giornale	27/01/2024	E Urso sfida il numero uno di Stellantis: "Pronto a un confronto tv con Tavares" (P.Bonora)	48
8	L'Eco di Bergamo	27/01/2024	Per i veicoli commerciali nel 2023 crescita del 22,5%	49
11	Torino Cronacaqui	27/01/2024	L'invito per Tavares e la Meloni. "Incontro a Torino per l'auto"	50
	Chivassoggi.it	27/01/2024	Nuovo produttore auto? Torino osserva interessata. Giorda: "Un cinese, o magari Tesla. Le condizioni	52
	IlNordEstQuotidiano.it	27/01/2024	Dazi auto, serve parita' di trattamento tra prodotti europei e cinesi	54
	Motori.ilmattino.it	27/01/2024	https://motori.ilmattino.it/economia/anfia_dazi_uguali_tra_ue_e_cina_per_attrarre_nuovo_prodottor_e_g	56
23	Giornale di Brescia	28/01/2024	Immatricolazioni: le elettriche non sfondano, Italia fanalino	58
25	Giornale di Brescia	28/01/2024	"La metallurgia dice si' alla transizione ma a pari condizioni dei concorrenti"	59
	LeaseNews.it	29/01/2024	Anfia: focus mercato veicoli commerciali e industriali 2023	61

Notizie a Confronto

Comunicati Stampa

Social News

Offerte di Lavoro

informazione.it

Notizie a Confronto

Prima pagina

Ultime notizie

Interni

Esteri

Economia

Scienza...

Spettacolo...

Salute

Sport

Notizie locali



Obiettivo 1 milione di veicoli, partono i tavoli al ministero sull'auto



22/01/2024 ECONOMIA

[Tutti gli articoli](#) | [Condividi](#) | [Avvisami](#) | [Mia Informazione](#)

TORINO - L'obiettivo è chiudere l'intesa a marzo. Riprendono oggi con questo scopo le riunioni dei **sottogruppi** del Tavolo **Stellantis** tra l'azienda, **l'Anfia**, associazione che raggruppa la filiera dell'indotto, i sindacati e i tecnici del ministero delle Imprese e del Made in Italy. Obiettivo? Arrivare a un accordo per incrementare la produzione di veicoli in **Italia**, ritornando in prima battuta a 1... ([la Repubblica](#))

Segui informazione.it su



informazione.it sul tuo sito

informazione.it widget

Desideri pubblicare le notizie presenti su **informazione.it** sul tuo sito? Sei libero di farlo. **Scopri come...**

Su altri giornali

Nicola Ricci, segretario generale della **Cgil Campania**, la fine della **cassa**

integrazione alla **Stellantis** di Pomigliano è una buona notizia? (*Orticalab*)

41 che **dice** "...l'attività economica è libera ma non può recare danno alla società, alla sicurezza, alla libertà e alla dignità umana". (*Automoto.it*)

C'è posta per l'indotto automobilistico italiano? Sì secondo l'ex ministro e leader di Azione **Carlo Calenda**, e non solo lui, e non sono **buone notizie**. (*Milano Finanza*)



Stellantis investe ancora in Francia come dimostra l'operazione con 2L Logistics

Senatore Calenda, la de-industrializzazione è una delle questioni italiane più gravi. Non crede che si parli troppo poco della responsabilità di alcuni gruppi economici nell'indebolimento della nostra competitività? «Io credo che questo discorso debba riguardare anzitutto **Stellantis** (*ilmessaggero.it*)

Dopo la comunicazione con la quale invitava i propri dipendenti a 'crearsi un futuro fuori dall'azienda', **Stellantis** avrebbe inviato una nuova missiva che è destinata a fare discutere parecchio. (*Today.it*)

La 2L Logistics, oggetto di interesse da parte di **Stellantis**, è uno dei principali protagonisti nel settore della logistica automobilistica, gestendo oltre 300 convogli di **bisarche** e disponendo di 12.000 posti di stoccaggio. (*ClubAlfa.it*)

Altri articoli



Stellantis: botta e risposta tra Tavares e i politici italiani - Quattroruote.it



Calenda: «Stellantis non è più italiana ma ci chiede ancora soldi per restare»



Stellantis, il grido di allarme delle Pmi. «A Torino serve un altro produttore»



Stellantis è sempre meno italiana e il governo non fa nulla per trattenerla. Tavares: «Vogliamo altri soldi per l'elettrico»

Leggi / Abbonati
l'Adige

martedì, 23 gennaio 2024



l'Adige.it

Comuni: Trento Rovereto Pergine Riva - Arco Territori ▾

RADIO
Dolomiti

Ora in onda: La Luna E La Gatta-Takagi Ketra Ft Jova

Cronaca | Attualità | Economia | Cultura e Spettacoli | Salute e Benessere | Montagna | Tecnologia | Sport | Foto | Video

Hot Topics:

Podcast: La montagna ferita

Podcast: Il suono delle pagine

Podcast: Sara Pedri

Sei in: [Economia](#) » Ripartiti gli ecoincentivi sui... »

Mobilità / Contributi

Ripartiti gli ecoincentivi sui veicoli non inquinanti, per le elettriche fino a 13.750 euro

Prenotazioni sulla piattaforma Invitalia possibili da ora: il contributo viene riconosciuto come minor prezzo praticato dal concessionario in fattura al momento dell'acquisto di auto, motocicli, ciclomotori e veicoli commerciali

#EcoIncentivo Veicoli

#Trasporti

#Auto Meno Inquinanti

23 gennaio 2024 A- A+   

ROMA. Sono ripartite oggi le prenotazioni per l'incentivo Ecobonus in base ai criteri fissati già nel passato e in attesa delle nuove modalità alle quali il ministero delle Imprese del Made in Italy sta lavorando. Da questa mattina è infatti possibile inserire sulla piattaforma Ecobonus le prenotazioni per i contributi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria M1 (autoveicoli), L1e - L7e (motocicli e ciclomotori) e N1 e N2

I più letti

Precipita un elicottero da eliski con trentini e altoatesini a bordo, morti Heiner Jr. Oberrauch e Andreas Jr. Widmann

1

Lavis, auto fuori strada scavalca il guard-rail sulla statale del Brennero: ferito un ragazzo

2

Dramma in Tirolo: bus contro un'auto, morti una mamma altoatesina e due figli di 7 e 10 anni

3

Mezzano di Primiero, una nuova catasta artistica arricchisce la «collezione» del paese

4

Elisa, dalla val dei Mocheni al "bottino" ad Affari tuoi: con la mamma, vince 15 mila euro

5

(veicoli commerciali).

La richiesta è possibile da pochi minuti. Lo si legge sul sito del ministero delle Imprese e made in Italy in cui si precisa inoltre che, come annunciato, il Mise sta lavorando alla modifica del decreto vigente, al fine di migliorare l'incentivo, tenendo conto dell'andamento del mercato e delle esigenze dei consumatori.

Lo stanziamento totale messo a disposizione per il 2024 è pari a euro 610 milioni, più i residui non spesi nel 2022 pari a circa 300-380 milioni.

CRITERI

Il contributo viene riconosciuto come minor prezzo praticato dal concessionario in fattura al momento dell'acquisto.

Chi comprerà un'auto elettrica nel 2024 avrà un incentivo fino a 13.750 euro se ha un reddito familiare inferiore ai 30.000 euro e rottamerà una macchina tra Euro 0 e Euro 2.

Per chi ha un reddito più alto il bonus sarà di 11.000 euro.

Lo prevede il nuovo meccanismo di Ecobonus messo a punto dal ministero delle imprese e del Made in Italy, secondo quanto emerge dal tavolo per lo sviluppo dell'Automotive al quale partecipano Stellantis, **Anfia** e sindacati.

Le principali novità previste sono il potenziamento significativo del livello degli incentivi, soprattutto per l'elettrico, la differenziazione dei contributi a seconda della classe di euro della vettura rottamata: il contributo è maggiore se si rottama un'auto fra Euro 0 e Euro 2, la reintroduzione della maggiorazione del contributo per le famiglie con Isee basso (in vigore solo nel 2022), l'introduzione degli incentivi alle persone giuridiche, a eccezione dei concessionari auto (prima il contributo era previsto solo per le imprese di car sharing ed era dimezzato per le imprese di autonoleggio), il raddoppio del contributo previsto per i taxi e Ncc dal Decreto Asset.

Chi non ha un'auto da rottamare avrà un contributo di 6.000 euro che sale a 7.500 con Isee sotto i 30.000 euro. Chi rottama un Euro 3 avrà sulla base del reddito fino a 12.500 euro di sconto. Lo stesso meccanismo vale per le ibride plug-in, mentre per le auto termiche (fascia emissioni 61-135 grammi) l'incentivo sarà tra 1.500 e 3.000 euro e scatterà solo se si rottama (non ci sarà).

[#Ecoincentivo Veicoli](#)

[#Trasporti](#)

[#Auto Meno Inquinanti](#)

23 gennaio 2024 | A- | A+ | | |



Disqus seems to be taking longer than usual. Reload?

[Home](#) [News](#) [Attualità e mercato](#)

Auto, Meloni: “I gioielli italiani vanno prodotti in Italia”

Con l’obiettivo di produrre 1 milione di veicoli all’anno, la presidente del Consiglio punta su incentivi alle aziende e non solo



24 Gennaio 2024 alle 16:30

Di: [Riccardo Ciriaco](#)

Una parte “molto importante della storia industriale” e “un patrimonio economico che merita la massima attenzione”. Il settore dell’auto torna protagonista delle politiche del Governo. Ed è la presidente Giorgia Meloni in persona a scendere in campo per “difendere gli interessi nazionali” delle quattro ruote.

Lo fa due giorni dopo la stoccata alla famiglia Elkann, colpevole – secondo l’Esecutivo – di aver ceduto il gruppo Fiat alla Francia durante la fusione Fca-Psa.

Teatro della nuova alzata di scudi è Palazzo Montecitorio, dove il capo del Governo risponde all’interrogazione parlamentare dei deputati Matteo Richetti e altri (di Azione) sulle “iniziative volte a garantire la continuità produttiva e occupazionale presso gli stabilimenti italiani di Stellantis e di Magneti Marelli, nell’ambito di un piano di rilancio del comparto

Cerca un'auto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

automobilistico”.

“Vogliamo tornare a produrre 1 milione di veicoli all’anno con chi vuole investire davvero nella storica eccellenza italiana – la risposta di Meloni –. Significa che se si vuole vendere un’auto sul mercato mondiale pubblicizzandola come gioiello italiano, quell’auto deve essere prodotta in Italia. Queste sono le regole e valgono per tutti”.

La strategia

La presidente del Consiglio ribadisce così l’obiettivo dichiarato più volte dal ministro Adolfo Urso (responsabile delle Imprese e del Made in Italy), che in varie occasioni aveva rivelato la strategia dell’Esecutivo per il rilancio del settore nel Paese. Stando però alle ultime uscite, è probabile che il target produttivo potrà essere raggiunto solo con lo sbarco nella Penisola di una Casa straniera.



La presidente Giorgia Meloni risponde al Question Time alla Camera

ULTIMI ARTICOLI

- 17:0 Le 10 auto benzina più economiche da acquistare con gli incentivi 2024
- 16:30 Bugatti spiega perché la W16 Mistral è tanto speciale
- 16:27 Salone di Ginevra 2024, le novità e le informazioni
- 15:2 È ufficiale: Ferrari corre in barca a vela e lo fa con Giovanni Soldini
- 15:0 Secondo Akio Toyoda in futuro ci sarà ancora spazio per i motori termici
- 14:0 Le prime foto dell'Alfa Romeo Milano, il piccolo SUV del Biscione
- 13:00 Mercedes GLA ibrida plug-in (2024), la prova dei consumi reali

“Siamo passati da oltre 1 milione di auto prodotte nel 2017 a meno di 700.000 nel 2022, così come, secondo i sindacati, sono andati persi oltre 7.000 posti di lavoro dal 2021”, aggiunge infatti Meloni, che conclude rivelando la sua strategia, comprensiva di leggi per attirare capitali dall'estero:

“Cosa sta facendo il Governo? Vogliamo instaurare un rapporto equilibrato con Stellantis, tanto che il ministro Urso ha incontrato più volte le persone in questione per difendere produzione, occupazione e indotto in Italia.

Abbiamo sottoscritto un [protocollo Mimit-Anfia](#), istituito un Tavolo permanente per lo Sviluppo del settore e previsto [incentivi come l'ecobonus](#) per sostenere la domanda e misure di sostegno a nuovi investitori e Costruttori.

In ultimo, abbiamo modificato le norme incentivando chi torna a produrre in Italia e scoraggiando chi delocalizza, che dovrà restituire ogni beneficio o agevolazione pubblica ricevuti negli ultimi 10 anni”.

Auto e politica

[Carlos Tavares: gli incentivi auto? L'Italia ha perso 9 mesi](#)

[Lamborghini, se il Governo finanzia una Casa di proprietà straniera](#)

[Il Governo farà chiarezza sui nuovi incentivi auto il 1° febbraio](#)

[Incentivi auto per combattere le cinesi, l'Italia ci sta pensando](#)

DA NON PERDERE



[Le auto più vendute in Italia nel 2023. La classifica dell'anno](#)

[Le auto che consumano meno del 2023: classifica per alimentazione](#)

[Una giornata con Sportequipe 8, ibrida Plug-In da 317 CV](#)

[Promozione Dacia Duster GPL, perché conviene e perché no](#)

[Dacia Duster Coupé 2024: il SUV più rivoluzionario dell'anno](#)

Su quest'articolo:
Categoria [Attualità e mercato](#)

PRIMA PAGINA CRONACA ATTUALITÀ POLITICA EVENTI SANITÀ TERRITORIO **ECONOMIA** VIABILITÀ E TRASPORTI SCUOLA CULTURA SPORT TUTTE LE NOTIZIE

VALLI CITTÀ

/ ECONOMIA

f i X v w r e s Archivio Mobile

CHE TEMPO FA

ECONOMIA | 24 gennaio 2024, 10:04

RUBRICHE

Controluce
Ristorante didattico Inizio
Itinerarium
La storia intorno a noi
Mangiare consapevolmente
Il punto di Beppe Gandolfo
Mondo Studenti
L'oroscopo di Corinne
In e-bike nel Vco
La voce dei lettori
BuonGiro
Fotogallery
Videogallery
ADV

ACCADEVA UN ANNO FA



Attualità
Da stasera al via lo sciopero dei benzinai. Durerà due giorni



Cronaca
Nel 2022 sanzioni della Polizia Locale domesche per oltre 350mila per violazioni al codice della strada



Cronaca
Controlli intensificati nel week end sulle strade del Vco, ritirate 4 patenti

Leggi tutte le notizie

Mercato auto Piemonte: il 2023 si è chiuso con immatricolazioni in aumento del 50%

Nel Vco da 2.645 auto vendute si è passati a 3.174 nell'arco di dodici mesi



Ha chiuso in bellezza il mercato auto piemontese nel 2023. Lo dicono le ultime rilevazioni effettuate da parte dell'Anfia sulla base dei dati del ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti. Immatricolazioni in crescita in tutte le otto province ed in crescita del 50 per cento nell'arco di dodici mesi. La regione è passata da 101.256 a 160.777.

Per quanto riguarda il Verbano Cusio Ossola, la crescita non è stata così metta, ma c'è comunque stata: da 2.645 a 3.174, mentre i "cugini" novaresi fanno rilevare una crescita da 7.245 a 8.901. In linea generale sono andati bene soprattutto i Suv. Nella top 10 in Piemonte l'auto più immatricolata nel corso dell'anno che si è appena chiuso è stata la Fiat Panda (28.078), un dato questo che ha trovato conferme anche nella nostra provincia per lo più a carattere montano: 373 Panda vendute nel Vco. Ora gli esperti del mercato si attendono un 2024 positivo, che scacci tutti i fantasmi del lungo periodo pandemico che aveva letteralmente messo in ginocchio il mercato auto.

Alessandro Garavaldi



Segui il canale di OssolaNews.it su WhatsApp

ISCRIVITI

Ti potrebbero interessare anche:

IN BREVE

mercoledì 24 gennaio

Mercato auto Piemonte: il 2023 si è chiuso con immatricolazioni in aumento del 50%



Le offerte di lavoro della settimana nel Vco



martedì 23 gennaio

Caldo record e siccità, 2023 anno più bollente di sempre. Coldiretti: "Basta agire solo dopo le emergenze"



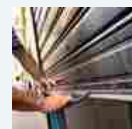
lunedì 22 gennaio

Sanremo 2024: nasce il Piatto del Festival, la Settimana Enogastronomica del Festival. Ecco come possono aderire i ristoratori italiani ed esteri



domenica 21 gennaio

Allarme rosso per i negozi sotto casa: in dieci anni il Piemonte ha visto le aperture crollare del 70%



Le istituzioni dell'UE: la Commissione europea e il potere di iniziativa legislativa



sabato 20 gennaio

Confartigianato Piemonte alza la voce: "Il Decreto Energia bis danneggia famiglie e pmi"



Il presidente di Cdo Piemonte Felice Vai diventa vicepresidente nazionale dell'associazione



Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Il Podcast dedicato alla rassegna stampa



Milano la città più pet friendly, poi Roma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Valeria Golino, lo pornstar in una Roma bollente



Le mostre del weekend, dalla Shoah a Colbert e Frare



Boom di trapianti nel 2023, superati i 4mila interventi

Temi caldi Gaza Meloni Australian Open Rummo Gigi Riva

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

/ **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

Anfia, +22,5% veicoli commerciali leggeri nel 2023

In calo i trainati, forte crescita per gli autobus (+56%)

TORINO, 25 gennaio 2024, 13:09

Redazione ANSA

- RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Nel 2023 il mercato dei veicoli commerciali leggeri, con 195.618 immatricolazioni, segna una crescita del 22,5% rispetto al 2022 e del 6,7% sul 2021. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nell'intero 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto al 2021 la crescita è stata invece del 13%. I dati sono **dell'Anfia**.

Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con portata superiore a 3.500 chili, nel 2023 il saldo è negativo: 15.533 mezzi e -7,9% immatricolazioni. Nel confronto con il 2021 la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%. Infine, il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore, +55,9% e 5.140 nuovi veicoli, grazie ai fondi del Pnrr, al Fondo complementare per la mobilità e al Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile, oltre che ai vari fondi locali. In questo mercato si registrano le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni.

089849

Anfia, +22,5% veicoli commerciali leggeri nel 2023 - Industria e Analisi - Ansa.it

In calo i trainati, forte crescita per gli autobus (+56%) Nel 2023 il mercato dei veicoli commerciali leggeri, con 195.618 immatricolazioni, segna una crescita del 22,5% rispetto al 2022 e del 6,7% sul 2021. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nell'intero 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto al 2021 la crescita è stata invece del 13%. I dati sono dell'Anfia. Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con portata superiore a 3.500 chili, nel 2023 il saldo è negativo: 15.533 mezzi e -7,9% immatricolazioni. Nel confronto con il 2021 la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%. Infine, il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore, +55,9% e 5.140 nuovi veicoli, grazie ai fondi del Pnrr, al Fondo complementare per la mobilità e al Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile, oltre che ai vari fondi locali. In questo mercato si registrano le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni. Riproduzione riservata © Copyright ANSA

25 gennaio 2024

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 8°C



askanews

POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI



Speciali:

LIBIA/SIRIA | ASIA | NUOVA EUROPA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | C7 ITALIA 2024 | PITTÌ 2024 | FESTIVAL SANREMO 2024



ECONOMIA MOTORI

Anfia: in 2023 mercato Lcv +22,5%. Diesel domina, bev al 3%

*Fra i brand Fiat prima nei furgoni, Iveco negli autocarri e bus*GEN 25, 2024  Auto

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

171.942 follower



Milano, 25 gen. (askanews) – Nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri registra una crescita del 22,5% rispetto al 2022 con 195.618 targhe. Se paragonato con il 2021 la crescita è del 6,7%. Lo rende noto Anfia nel focus sul settore. Fra le alimentazioni, domina il diesel che cresce del 27,7% a 156mila unità, pari a una quota del 79,6%, calano ibride e benzina mentre l'elettrico si attesta al 3,1%. Quanto ai segmenti, un terzo è rappresentato da furgoni medi e grandi (34,6%), seguiti da furgonette (15,5%), derivati da autovetture 16,5%, van (15,9%), furgoni piccoli (12,1%) e pick-up (5,4%). Come brand, in testa Fiat (26,1%), Ford (13,9%), Renault (9,3%) e Iveco (7,8%)

Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nell'intero 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto con il 2021, la crescita è stata invece del 13%. L'alimentazione dominante è il diesel (97%), quasi inesistente l'elettrico (0,3%). Fra i brand, Iveco guida le classifica (51,4%) degli autocarri con ptt fra 3,5 e 8 tonnellate seguita da Isuzu (28%), e sopra le 8 tonnellate (39,5%), in questo caso seguita da Volvo (16,7%) e Scania (15,7%). Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg, nel 2023 il saldo è negativo: 15.533 mezzi e -7,9% immatricolazioni. Nel confronto con il 2021, la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%.

Infine, il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore, +55,9% e 5.140 nuovi veicoli, grazie ai fondi del Pnrr, al Fondo Complementare per la mobilità e al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, oltre che ai vari fondi locali. In questo mercato si registrano le immatricolazioni più

alte degli ultimi 20 anni. Fra le alimentazioni cresce l'elettrico all'8,1% con 418 mezzi, mentre il diesel cresce in volumi (+27,7% a 3.152), ma perde quote di mercato (dal 75% al 61,3%). Oltre metà del mercato autobus è detenuta da Iveco (55%), seguita da Mercedes (19,5%).



Home
Politica
Economia
Esteri
Cronaca
Sport
Sociale
Cultura
Spettacolo
Videonews

Salute e
Benessere
Motori
Agrifood
Turismo
Transizione
Ecologica
Technofun
Scienza e
Innovazione

Moda
Sistema
Trasporti
Lifestyle e
Design
Made in Italy
Start Up
Ask@europe
Daily News
Info e Imprese
Servizi PCM

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania
Emilia Romagna
Friuli Venezia
Giulia
Lazio
Liguria
Lombardia
Marche

Molise
Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia
Toscana
Trentino Alto
Adige
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto

Libia/Siria
Asia
Nuova Europa
Nomi e Nomine
Crisi Climatica
TG Poste
G7 Italia 2024
Pitti 2024
Festival Sanremo
2024

Chi siamo
La Redazione
Area Clienti
Disclaimer e
Privacy
Informativa
Cookie
Whistleblowing
Pubblicità

askanews

Editore: askanews S.p.A.

Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma

Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma

Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze

Ph. +39 06695391

Capitale Sociale: € 1.615.416,00 i.v. - P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

© 2023 askanews S.p.A.

Clima lavoro

Mobilità
sostenibile,
Cgil ospita
il convegno

Torna a Torino, oggi e domani, il convegno dell'Alleanza Clima Lavoro «Mobilità sostenibile al lavoro», presso la Camera del Lavoro di via Carlo Pedrotti. Nel corso dell'evento si alterneranno 35 relatori tra rappresentanti istituzionali, esponenti di organizzazioni sindacali e accademici, per parlare di problemi e opportunità legati alla transizione ambientale e sociale. Diversi i temi sul piatto: dal futuro green dell'automobile alle prospettive produttive e occupazionali, e poi decarbonizzazione dei trasporti, nuova mobilità delle città ed economia circolare. «Il convegno di Torino — sottolinea il portavoce Giulio Marcon — corona un anno di impegno congiunto tra sindacato e organizzazioni ambientaliste, dimostrando nei fatti che il lavoro e la transizione ecologica non solo non sono in contrapposizione, ma si possono sostenere a vicenda se vengono messe al centro di politiche e di investimenti indirizzati a costruire il futuro del Paese». Tra gli ospiti: il presidente Alberto Cirio, l'ex ministro delle Infrastrutture, Federico Visentin il presidente di Federmeccanica, Enrico Giovannini, e Gianmarco Giorda, dg di [Anfia](#).

N. F. L. Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Abbonati

Chi SiamoNewsletterLa RivistaLa piattaformaAziende che contanoContatti

f t v o i n

Web

Cerca nel sito



Autobus news Tpl Bus elettrici Turismo In prova Componenti Vita da autista

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie ▾

Naviga per

marca ▾

Home ► Tutti i numeri del mercato dell'autobus Italia 2023

Tutti i numeri del mercato dell'autobus Italia 2023

5.140 immatricolazioni, 3.152 delle quali diesel, 418 elettriche, 2.530 firmate Iveco Bus, 2.295 i Classe II, Lombardia leader. Considerando il mercato dell'autobus italiano nel suo complesso, ovvero mettendo insieme i dati **Anfia** dalle 8 tonnellate in su con quelli dei "leggeri", dalle 3,5 alle 8 ton, questi sono alcuni dei numeri che balzano all'occhio e [...]

25 Gennaio 2024 di Admin



5.140 immatricolazioni, 3.152 delle quali diesel, 418 elettriche, 2.530 firmate Iveco Bus, 2.295 i Classe II, Lombardia leader. Considerando il mercato dell'autobus italiano nel suo complesso, ovvero mettendo insieme i dati **Anfia** dalle 8 tonnellate in su con quelli dei "leggeri", dalle 3,5 alle 8 ton, questi sono alcuni dei numeri che balzano all'occhio e che è bene approfondire.

Mercato bus Italia 2023: alimentazioni e segmenti

Rispetto alle immatricolazioni totali del 2022 (3.298), nel corso dei dodici mesi che ci siamo lasciati alle spalle qualche settimana fa, si contano ben 5.140 nuove targhe, al **61,3% a motorizzazione diesel** (come detto 3.152 unità). Balzo importante del metano con 899 veicoli (erano 500 nel 2022), dell'ibrido gasolio-elettrico (577 contro le 119 del 2022) e si contano ben 418 e-bus, pari all'8,1% delle immatricolazioni totali (rispetto alle 125 dello scorso anno).

Potrebbe interessarti

Il mercato bus Italia 2023 sfonda il tetto delle 4.000 immatricolazioni. I leader

🕒 9 Gennaio 2024 📁 Autobus news

Gli interurbani si confermano i re del mercato con 2.295 mezzi, il 44,6% del totale.

Spinti dai finanziamenti messi in campo dal Pnrr crescono in maniera sensibile gli urbani, che toccano quota 1.476. Tornano a respirare un po' di ossigeno i turistici: i Classe III sono 831 a cui si sommano 538 scuolabus.

Potrebbe interessarti

Il mercato dell'autobus italiano sotto le 8 tonnellate: 1.097 immatricolazioni nel 2023

🕒 16 Gennaio 2024 📁 Autobus news

Iveco market leader

Il market share di Iveco Bus è del 55%, grazie alle 2.530 unità immatricolate.

Secondo gradino del podio e medaglia d'argento per Daimler Buses: 897 i veicoli Mercedes-Benz ai quali si sommano i 219 Setra, per un totale quindi di 1.116. Il bronzo è per MAN, con 268 autobus. Ma anche in questo caso sono da tenere in considerazione i turistici Neoplan, 50: 318 il totale del Leone di Monaco di Baviera. È stato un anno positivo anche per Scania a quota 227, considerando anche i mezzi Irizar su telaio del Grifone. Nota di merito per Otis che cresce in modo importante e si attesta a quota 9. Byd.

This Website uses cookies, small text files placed by the site on the computer or mobile device, which automatically collect some information X

that the user does not provide directly. Cookie Policy

ACCEPT

Cookie settings

Il mercato da Nord a Sud

La regione che ha immatricolato più di tutte è stata la Lombardia con 732 mezzi.

Segue il Lazio con 614, quindi la Puglia con 461. Sono 7 le immatricolazioni in Valle d'Aosta, ma è comprensibile per dimensioni, mentre il Molise nonostante le piccole dimensioni mette a segno 145 targhe (+184,3% sul 2022). Il Nord Italia pesa per il 45,4% (23,9% il Nord-Ovest e il 21,5% il Nord-Est). Bene il Sud e le Isole con il 35,5%, mentre il Centro pesa sotto il 20%, fermandosi a 19,3%.

QUI IL REPORT COMPLETO ANFIA

(I DATI SUL MONDO BUS A PAGINA 16 – 17 – 18)

Articoli correlati

Siemens ha acquisito Heliox

🕒 25 Gennaio 2024 📁 Autobus news

Vandalizzati otto autobus dell'Azienda Napoletana Mobilità

🕒 24 Gennaio 2024 📁 Autobus news

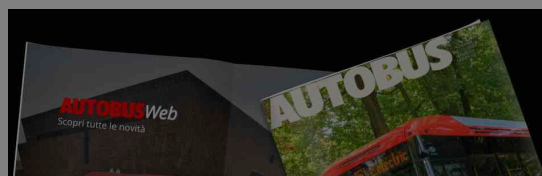
ANAV, trasporto commerciale con autobus: necessari nuovi fondi per il rinnovo del parco mezzi

🕒 24 Gennaio 2024 📁 Autobus news, Bus da turismo

Mercoledì 24 gennaio c'è lo sciopero nazionale trasporti

🕒 22 Gennaio 2024 📁 Autobus news

Sfoggia la nostra rivista online, non perderti gli ultimi articoli!



Leggi la rivista online

Quali modelli nascono in Italia? La produzione auto lungo lo Stivale

AutoMoto / Mondo Auto

Quali modelli nascono in Italia? La produzione auto lungo lo Stivale

Quali modelli sono costruiti lungo la Penisola, con i marchi attivi e le fabbriche che producono auto in Italia

Pubblicato il 25 Gennaio 2024 ore 19:45

4 minuti

Il tema della produzione auto in Italia è tornato al centro delle discussioni, con lo scontro tra il Governo presieduto da Giorgia Meloni e il gruppo Stellantis che ha riportato sotto i riflettori un argomento controverso e che negli ultimi anni ha visto un andamento altalenante, con una riduzione rispetto agli standard del passato ma che in alcuni casi, come ad esempio l'azienda guidata da Carlos Tavares, ha registrato un aumento di circa il 9,6% rispetto al 2022.

Il gruppo Stellantis e le auto prodotte in Italia

Ancora non si conoscono i dati complessivi del 2023, con le stime ANFIA che parlano di un totale di circa 875.000 veicoli assemblati in Italia di cui 540.000 automobili. Ma al di là della grande realtà nata dalla fusione tra FCA e PSA, quanti modelli e quali marchi operano in Italia? Andiamo a vedere quali sono le auto prodotte lungo lo Stivale. Partiamo proprio da Stellantis, attiva negli impianti di Mirafiori, Cassino, Pomigliano d'Arco e Melfi. Nel nuovo hub per la mobilità elettrica del gruppo vicino a Torino, nasce ad esempio la 500 elettrica ma anche la Abarth 500e che con il Cinquino a batteria ha una parentela diretta, senza dimenticare la gamma Maserati, con Ghibli, Levante, Quattroporte, GranTurismo e GranCabrio (quest'ultima arriverà con la nuova versione a breve). Rimanendo al Tridente, la MC20 con il motore Nettuno nasce invece a Modena mentre la Grecale viene assemblata a Cassino sulla piattaforma Giorgio.

Da Alfa Romeo a Fiat

Sull'architettura di Alfa Romeo nascono poi Giulia e Stelvio, realizzate proprio sulle linee della fabbrica in provincia di Frosinone. A Melfi invece nascono la Fiat 500X e le Jeep Renegade e Compass. Nel sito Lucano arriveranno in futuro 5 nuovi modelli del gruppo Stellantis, sulla piattaforma STLA Small. A Pomigliano d'Arco invece nasce attualmente la nuova Alfa Romeo Tonale, assieme alla gemella Dodge Hornet e infine alla Fiat Panda, la cui nuova generazione dovrebbe nascere invece in Serbia dal 2026.

Il fenomeno DR

In Molise invece c'è il grande hub produttivo del gruppo DR Automobili, che a Macchia d'Isernia produce DR 1.0 EV, DR 3.0, DR 4.0, DR 5.0, DR 6.0, DR 7.0, DR 8 e i modelli dei brand collegati come EVO e Sportequipe, oltre a ICXX, rispettivamente con EVO 3, EVO 4, EVO 5, ICXX K2, Sportequipe 5, Sportequipe 6 e Sportequipe 7.

La produzione delle supercar

Si passa poi al segmento delle supercar, che trova nella Motor Valley la presenza di Ferrari e Lamborghini. Maranello rimane il cuore unico e pulsante della produzione del Cavallino, che attualmente vede sulle linee la Roma (anche Spider), la 296 GTB e GTS, la SF90 Stradale e Spider, 812, Purosangue e Portofino M, senza dimenticare la gamma Icona e tutti i modelli più sportivi. Pochi chilometri di distanza e si arriva a Sant'Agata Bolognese, dove nella factory del Toro vedono la luce la Urus, la Revuelto e la Huracan. Sempre in Emilia Romagna c'è San Cesario sul Panaro, dove Pagani ha il suo atelier per Huayra e Utopia mentre a Parma, l'hub tecnologico dell'Ingegnere Dallara dà vita al suo sogno Stradale. Infine, a Cambiano, vengono costruite a mano le hypercar elettriche Battista di Automobili Pininfarina. Oltre a tutti questi grandi marchi, sempre in Italia operano diversi brand con produzioni limitate, come ad esempio la Ares di Modena, la Mazzanti di Pisa oppure la Automobili Amos attiva a Varese.

Ultimi di AutoMoto



Gazzetta **MOTORI**

MERCATO

Il diesel domina tra auto usate e veicoli commerciali leggeri

Gazzetta
MOTORIGazzetta
Motori:
tutte le notizieLa Mia Auto:
tutte
le notizieOfferte auto
nuove

Il 45,6% delle vetture passate di mano nel 2023 è alimentata a gasolio. Dominio del diesel anche tra furgoni e van

Emiliano Ragoni

25 gennaio - 15:01 - MILANO

L'offerta del mese di
CheAÙtoCompro.itpowered by
Gazzetta **MOTI**

La motorizzazione a gasolio, declinante da anni nel mercato delle auto nuove, continua ad essere leader nella seconda mano e nei veicoli commerciali leggeri secondo gli ultimi dati disponibili resi noti dalle associazioni di categoria Unrae e [Anfia](#).

LEGGI ANCHE



Auto usate diesel: i prezzi medi delle 10 preferite dagli italiani

SECONDA MANO – Il mercato delle auto usate ha registrato a novembre la dodicesima crescita consecutiva con 452.788 trasferimenti di proprietà, il 10,4% in più dello stesso periodo 2022 (a sua volta in calo dello 0,8% sul 2021). I dati sono

dell'Unrae. I trasferimenti netti aumentano dell'8,8% e le minivolture del 12,4%. Negli 11 mesi il mercato dell'usato amplia la crescita al +9,1% con 4.584.969 passaggi, verso i 4.203.397 degli 11 mesi 2022 (-10,6% su gennaio-novembre 2019). Il diesel conferma la prima posizione in novembre fra le motorizzazioni preferite nel mercato dell'usato, con il 45,6% (rispetto al 46,7% del 2022), al 47,6% nel cumulato; al secondo posto il motore a benzina al 39,6% (-2,1% al 39,1% negli 11 mesi). Le ibride occupano la terza posizione con il 6,3% in novembre e 5,3% nel cumulato, segue il Gpl (al 4,7% nel mese e 4,5% nel cumulato). Il metano si posiziona al 2,3%, mentre i trasferimenti netti di auto elettriche pure (Bev) e plug-in coprono rispettivamente una quota dello 0,7% e 0,8%.

[Gazzetta Motori è anche su Youtube!](#)
[Iscriviti al canale.](#)

LEGGI ANCHE

Auto usate, le 10 a benzina preferite dagli italiani

FURGONI E VAN – Invece nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri registra una crescita del 22,5% rispetto al 2022 con 195.618 targhe. Se paragonato con il 2021 la crescita è del 6,7%. Lo rende noto **Anfia** nel focus sul settore. Fra le alimentazioni, domina il diesel che cresce del 27,7% a 156 mila unità, pari a una quota del 79,6%, calano ibride e benzina mentre l'elettrico si attesta al 3,1%. Quanto ai segmenti, un terzo è rappresentato da furgoni medi e grandi (34,6%), seguiti da furgonette (15,5%), derivati da autovetture 16,5%), van (15,9%), furgoni piccoli (12,1%) e pick-up (5,4%). Come brand, in testa Fiat (26,1%), Ford (13,9%), Renault (9,3%) e Iveco (7,8%).



© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANFIA rilascia il nuovo report 2023 sui veicoli commerciali ed industriali

ANFIA ha presentato il nuovo report FY 2023, dedicato all'andamento del mercato italiano dei veicoli commerciali leggeri, autocarri, rimorchi & semirimorchi e autobus. Nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri segna una crescita del con targhe. Se paragonato con lo stesso periodo del 2021 la crescita è del 6,7%. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nel FY 2023 sono , con un aumento dell' . In confronto con lo stesso periodo del 2021, la crescita è stata invece del +13%. Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg il saldo è negativo con un calo del 7,9% di immatricolazioni e chiude con mezzi. In confronto allo stesso periodo del 2021, la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%. Il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore con e nuovi veicoli. L'incremento di immatricolazioni è grazie ai fondi del PNRR, del Fondo Complementare per la mobilità e del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dai vari fondi locali. Si registrano in questo mercato le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni. Guardando all'alimentazione, rimane evidente il dominio del diesel, che guida in tutti i settori: dei VCL, addirittura il degli autocarri. Leggera differenza nel settore degli autobus, fortemente spinto dal PNRR e dagli incentivi per la mobilità sostenibile: il diesel costituisce il delle nuove immatricolazioni, con a seguire il metano, al e l'ibrido gasolio-elettrico, Anche l'elettrico riesce a ricavarci una parte del mercato, con l' di nuove immatricolazioni. Leggi anche:



Anfia: in 2023 mercato Lcv +22,5%. Diesel domina, bev al 3%

Fra i brand Fiat prima nei furgoni, Iveco negli autocarri e bus. Milano, 25 gen. (askanews) Nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri registra una crescita del 22,5% rispetto al 2022 con 195.618 targhe. Se paragonato con il 2021 la crescita è del 6,7%. Lo rende noto **Anfia** nel focus sul settore. Fra le alimentazioni, domina il diesel che cresce del 27,7% a 156mila unità, pari a una quota del 79,6%, calano ibride e benzina mentre l'elettrico si attesta al 3,1%. Quanto ai segmenti, un terzo è rappresentato da furgoni medi e grandi (34,6%), seguiti da furgonette (15,5%), derivati da autovetture (16,5%), van (15,9%), furgoni piccoli (12,1%) e pick-up (5,4%).

Come brand, in testa Fiat (26,1%), Ford (13,9%), Renault (9,3%) e Iveco (7,8%). Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nell'intero 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto con il 2021, la crescita è stata invece del 13%. L'alimentazione dominante è il diesel (97%), quasi inesistente l'elettrico (0,3%). Fra i brand, Iveco guida la classifica (51,4%) degli autocarri con ptt fra 3,5 e 8 tonnellate seguita da Isuzu (28%), e sopra le 8 tonnellate (39,5%), in questo caso seguita da Volvo (16,7%) e Scania (15,7%). Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg, nel 2023 il saldo è negativo: 15.533 mezzi e -7,9% immatricolazioni. Nel confronto con il 2021, la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%. Infine, il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore, +55,9% e 5.140 nuovi veicoli, grazie ai fondi del Pnrr, al Fondo Complementare per la mobilità e al Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, oltre che ai vari fondi locali. In questo mercato si registrano le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni. Fra le alimentazioni cresce l'elettrico all'8,1% con 418 mezzi, mentre il diesel cresce in volumi (+27,7% a 3.152), ma perde quote di mercato (dal 75% al 61,3%). Oltre metà del mercato autobus è detenuta da Iveco (55%), seguita da Mercedes (19,5%).





ANFIA I veicoli commerciali crescono nel 2023 del 22,5% rispetto al 2022 e del 6,7% rispetto al 2021

Giovedì, 25 Gennaio 2024



Nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri segna una crescita del 22,5% con 195.618 targhe. Se paragonato con lo stesso periodo del 2021 la crescita è del 6,7%. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nel FY 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto con lo stesso periodo del 2021, la crescita è stata invece del +13%.

Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg il saldo è negativo con un calo del 7,9% di immatricolazioni e chiude con 15.533 mezzi. In confronto allo stesso periodo del 2021, la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%. Il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore con

+55,9% e 5.140 nuovi veicoli.

L'incremento di immatricolazioni è grazie ai fondi del PNRR, del Fondo Complementare per la mobilità e del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dai vari fondi locali. Si registrano in questo mercato le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni.

Per quanto riguarda invece le alimentazioni preferite, per i veicoli dal peso uguale o inferiore di 3.500 kg, il diesel rappresenta il 79,6% delle preferenze, seguito da ibrida (BE) e benzina rispettivamente al 4,6% e 4,3%, e da ibrida (GE), elettrica e GPL con quote rispettivamente del 3,7%, 3,1% e 3,1%. Per biodiesel, phev e metano siamo sotto l'1%.

Compila il seguente modulo per ricevere la nostra newsletter:

☐ Autorizzo al trattamento dei miei dati ai sensi della legge sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso

Il Mondo dei Trasporti © 2024 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°327 del 04/05/1991

MDT in diretta © 2024 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°42 del 08/02/2013

MDT Players © 2024 - Testata registrata presso il Tribunale di Milano, n°3687 del 12/03/2021

Direzione, redazione e amministrazione: Via Ramazzotti 20, 20900 Monza - tel. 039/493101 fax 039/493103 - info@vegaeditrice.it
Sede Legale: Via Stresa 15 - 20125 Milano Direttore responsabile: Paolo Altieri - Editore: Vega Editrice - P.IVA 07336310151

Credits: Aleide

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. [Clicca qui per maggiori dettagli.](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mobilità

PRESS
AGENCY

Anfia: Focus Italia mercato veicoli commerciali ed industriali nel 2023 Ed immatricolazioni per il settore degli autocarri

 Provate per voi Lynk&Co 01: comfort e silenzio per la città

Scopriamo insieme le caratteristiche del Suv cinese ibrido - VIDEO

 24/11/2023 17:24 Più lette

Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica comunica in una nota che: "Nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri, con 195.618 targhe, segna una crescita del 22,5% rispetto al 2022, se paragonato con il 2021 la crescita è del 6,7%.

Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nell'intero 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto con il 2021, la crescita è stata invece del 13%.

Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3500 kg, nel 2023 il saldo è negativo: 15.533 mezzi e -7,9% immatricolazioni. Nel confronto con il 2021, la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%.

Infine, il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore, +55,9% e 5140 nuovi veicoli, grazie ai fondi del Pnrr (Piano nazionale ripresa e resilienza), al Fondo complementare per la mobilità ed al Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, oltre che ai vari fondi locali. In questo mercato si registrano le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni".

 Monfalcone: incidente ad un operaio che rimane in gravi condizioni

Crolla un ponteggio in un cantiere, vittima è un giovane di origini bengalesi

 19/01/2024 13:31 Mundys lancia il primo Sustainability-Linked Bond

Per un valore di 750 milioni di Euro, scadenza cinque anni

 18/01/2024 12:41

Anfia, dazi uguali tra Ue e Cina per attrarre nuovo produttore - Mondo Motori - Ansa.it

Giorda: 'discrepanza non aiuta il mercato' Equiparare i dazi tra esportazioni e importazioni Cina-Europa, che oggi hanno un differenziale del 15%, può favorire l'arrivo di costruttori cinesi in Italia. Lo ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, che ha partecipato a Torino all'incontro sulla mobilità elettrica e sostenibile, organizzato da Cgil e ambientalisti. "I cinesi stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina. Vediamo qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa. L'Italia si deve candidare. Il governo fa bene a lavorare per intercettare un secondo gruppo automotive". "Non siamo a favore di misure protezionistiche - ha spiegato Giorda - perché non aiutano il mercato. Oggi i dazi in ingresso in Europa sono pari a circa il 10%, mentre quelli in ingresso in Cina sono del 25%, è un differenziale che non aiuta la competitività dell'industria europea. Quello che si potrebbe fare a livello europeo è perequare le percentuali e far sì che i dazi siano uguali. La discrepanza non ha senso. Questo potrebbe favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi che potrebbero avere interesse a produrre in Europa e non a esportare dalla Cina. Stanno già arrivando, questa misura di perequazione dei dazi potrebbe essere un acceleratore". Secondo Giorda ci sono le condizioni per l'arrivo di un produttore - cinesi ma anche Tesla - perché in Italia c'è la componentistica più importante per valore e tecnologia dopo quella tedesca, che continua a crescere in termini di fatturato e di produzione all'estero", ma "bisogna lavorare sui fattori di competitività, come i costi di trasformazione, quello dell'energia più alta, produttività inferiore rispetto ad altri paesi, costi della logistica, certezza delle regole". Riproduzione riservata © Copyright ANSA



'Torino diventi capitale della mobilita' sostenibile'

Sindacati, ambientalisti e imprese, 'player cinese può aiutare' Sindacati e associazioni ambientaliste chiedono di accelerare la transizione ecologica e guardano a Torino come la capitale della nuova mobilità elettrica. Frena, invece, l'Anfia che ricorda come 400 aziende con 70.000 posti di lavoro, legate al motore endotermico, rischiano di non sopravvivere. Il focus è anche sul secondo produttore, magari cinese, che potrebbe arrivare in Italia. Sono i temi al centro dell'appuntamento annuale dell'Alleanza Clima Lavoro a Torino. Trentacinque relatori - rappresentanti istituzionali, esponenti di organizzazioni sindacali, imprenditoriali e ambientaliste, esperti - si sono alternati per due giorni sul palco della Camera del Lavoro per parlare di temi, problemi e opportunità connessi alla mobilità elettrica. "La produzione dell'auto si difende e si mantiene se prepara l'auto di domani, cioè l'auto elettrica. Abbiamo bisogno di avere prodotti compatibili con il nostro pianeta, ma quei prodotti devono essere giusti anche per chi li produce: con un giusto salario, un giusto orario e senza precarietà" spiega Giorgio Airaud, segretario della Cgil Piemonte, ispiratore dell'iniziativa. Fa da sfondo all'incontro la polemica con Stellantis, al centro delle cronache di questi giorni. "Non c'è nessuno scontro. C'è un confronto lineare, trasparente e diretto. Abbiamo insediato un tavolo Stellantis con l'obiettivo di produrre di più in Italia" chiarisce il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. "L'amministratore delegato di una grande multinazionale e il presidente del Consiglio non possono discutere sui giornali. La Fiom lancia una proposta: vediamoci a Torino, organizziamo un incontro con Tavares, il premier e i sindacati, magari a Mirafiori" afferma il numero uno della Fiom, Michele De Palma che, in vista del tavolo automotive al Mimit chiede che "si esca dal cinema e si entri nella realtà". Per Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, equiparare i dazi tra esportazioni e importazioni Cina-Europa, che oggi hanno un differenziale del 15%, potrebbe favorire l'arrivo di costruttori cinesi in Italia. "I cinesi - osserva Giorda - stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina. Vediamo qualche segnale di interesse a investire in Europa. L'Italia si deve candidare. Il governo fa bene a lavorare per intercettare un secondo gruppo automotive". Anche il presidente di Federmeccanica, Federico Visentin, parla della necessità "di attrarre player stranieri nel nostro Paese": "L'arrivo dei cinesi è già sotto agli occhi di tutti: avere la capacità di dirottarli in Italia per creare posti di lavoro e maggiore valore aggiunto, forzandoli magari a comprare componentistica in Italia, aiuterebbe nel breve". Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Auto italiana in ripresa (+9,6%) ma non basta

Filomena Greco — a pag. 7

Auto, produzione italiana in ripresa del 9,6% ma ancora lontana dal milione di veicoli

Il mercato

Il 2023 si è chiuso a quota 752.122 vetture compresi i commerciali leggeri

Filomena Greco

Riprenderà in salita la trattativa tra i vertici di Stellantis e il Governo italiano nel prossimo vertice dedicato all'automotive in calendario il primo febbraio prossimo. Ora i toni si sono inaspriti ma l'anno scorso in realtà le premesse per un dialogo costruttivo c'erano tutte, tanto che Carlos Tavares aveva accolto l'invito del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, a discutere dell'obiettivo di portare a un milione di veicoli i volumi produttivi del Gruppo in Italia. Peggio era andata al ministro francese Bruno Le Maire che aveva ottenuto dal ceo Tavares una risposta a muso duro alla richiesta di un maggiore patriottismo arrivata dall'esponente del governo francese.

Sul tavolo resta il tema dell'aumento della produzione del Gruppo in Italia. Se ne è parlato in settimana durante i tavoli tematici organizzati al Mimit su Competitività, Ricerca e sviluppo, Supply Chain, Volumi produttivi, Lavoro e Formazione a cui lavorano i manager di Stellantis accanto ai sindacati, alle Regioni che ospitano stabilimenti produttivi del Gruppo e all'Anfia, l'associazione

delle imprese della filiera auto italiana. Il 2023 ha archiviato una produzione in aumento del 9,6% rispetto al 2022, a quota 752.122 veicoli tra autovetture e commerciali leggeri, prodotti nello stabilimento di Atesa. «All'obiettivo di un milione di vetture in Italia manca un terzo dei volumi attuali, guardando ai dati risulta evidente quanto sia necessario rilanciare le produzioni di Cassino e di Mirafiori con nuovi modelli» ha sottolineato Ferdinando Uliano della segreteria nazionale della Fim-Cisl, sindacato che in una nota ha sottolineato la necessità di «evitare che il tema diventi oggetto di diatriba della polemica politica. È necessario invece chiedere impegni precisi rispetto agli investimenti negli stabilimenti italiani e all'assegnazione di nuove produzioni del Gruppo».

L'obiettivo del lavoro che si sta facendo al Tavolo Stellantis è trovare soluzioni condivise capaci di aumentare la competitività delle fabbriche italiane del Gruppo. Tutto questo in un contesto nel quale i concorrenti cinesi sono sempre più vicini, Stellantis ha visto crescere le immatricolazioni in Europa meno del mercato e Tavares sta allargando la base produttiva del Gruppo guardando a paesi come l'Algeria – dove è stato aperto un nuovo stabilimento – e il Marocco – dove PsA era già presente – per ridurre i costi di produzione. Questa la cornice dentro la quale la trattativa tra il Governo Meloni e Stellantis dovrà cercare di fare progressi, tra le bordate del presidente del Consiglio e le annotazioni di Stel-

lantis, che ribadisce di aver investito in Italia miliardi di euro «per nuovi prodotti e siti produttivi».

Il lavoro dei cinque tavoli tematici continuerà fino a metà febbraio per arrivare entro marzo ad un documento condiviso, redatto con il coordinamento dell'Anfia e il supporto di Alix Partners, con una serie di proposte di policy e strumenti di politica industriale capaci di colmare i gap di competitività dell'Italia e puntare ad aumentare la produzione a un milione di veicoli. Questa la condizione posta da Stellantis per garantire maggiori volumi produttivi ai cinque stabilimenti italiani del Gruppo.

Alcune delle scelte industriali della multinazionale italo-francese negli ultimi mesi però non hanno agevolato i buoni rapporti. La decisione di assegnare alla Polonia, ad esempio, la produzione della Fiat 600 o al Marocco l'assemblaggio delle Topolino, o ancora la scelta di portare all'estero un modello Alfa Romeo ha lasciato l'amaro in bocca ad un Esecutivo attento ai brand Made in Italy. Allo stesso tempo pesa la pressione che Stellantis sta facendo sulla filiera per aprire poli produttivi in Nord Africa non solo per servire le produzioni locali ma anche per rifornire, a costi minori, il mercato europeo. Il tema della italianità dei marchi, però, rappresenta un'arma a doppio taglio, lo sanno bene anche i sindacati che difendono le produzioni Jeep a Melfi, ad esempio, stabilimento dove tornerà il brand Lancia e dove si produrranno anche due modelli Ds.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Riprenderà in salita il confronto tra Stellantis e il Governo nel prossimo vertice in calendario il 1° febbraio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Imprese metallurgiche: «Da regole ambientali Ue rischio desertificazione»

Transizione ecologica

Le aziende bresciane lanciano l'allarme sul regolamento Cbam

Giovanna Mancini

L'allarme parte dalle imprese metallurgiche bresciane, una galassia industriale che conta 226 aziende con fatturato superiore ai 200mila euro di fatturato e nel 2022 ha raggiunto un valore di 15,1 miliardi di euro. Ma il timore di una «desertificazione industriale» come conseguenza di regole ambientali europee troppo stringenti e onerose per la manifattura è condiviso da tutto il comparto nazionale e anche dalle filiere produttive collegate, come l'automotive.

Al centro del dibattito – che ieri è stato affrontato da un convegno organizzato da Confindustria Brescia all'interno del roadshow Sette Ottavi – è l'introduzione del regolamento Cbam (Carbon Border Adjustment Mechanism), che impone una tassa sulle emissioni di CO₂ per i beni importati da Paesi extra-Ue che hanno regolamentazioni ambientali meno rigorose di quelle europee. Una misura nata dunque per proteggere l'industria europea, ma che rischia di aggiungere incombenze burocratiche e oneri alle aziende che lo devono applicare e che si presta a essere

facilmente aggirata. Inoltre, come ricordato il presidente di Federacciai Antonio Gozzi, trattandosi di una misura di protezione, la sua introduzione ha spinto Bruxelles a mettere in discussione un'altra misura di tutela, le quote gratuite per gli altiforni, che saranno progressivamente ridotte, fino a essere eliminate dal 2029. «Un problema enorme per l'industria europea dell'acciaio ma soprattutto dell'automotive – ha spiegato Gozzi –, perché comporterà un costo aggiuntivo per ogni tonnellata di acciaio d'altoforno prodotta, pari al 30% rispetto al costo di mercato». L'alternativa del forno elettrico – su cui l'Italia è all'avanguardia – ha un grosso limite, perché con i forni elettrici si può fare qualunque tipo di acciaio tranne il «profondo stampaggio», ovvero quello che serve a produrre le carrozzerie delle auto. «Non so se coscientemente o incoscientemente, l'Europa ha inferto un altro colpo all'industria automobilistica europea, dopo quello sull'elettrico, perché i produttori europei dovranno comprare l'acciaio da profondo stampaggio in Asia, quindi proprio dai concorrenti», osserva Gozzi.

«Non ci sottraiamo alla transizione ecologica, anzi, e siamo pronti a investire, a patto però che l'Europa ci tuteli in questa transizione – ha detto Giovanni Marinoni Martin, presidente del settore metallurgia, siderurgia e mineria di Confindustria Brescia –. A livello europeo la nostra industria dà lavoro a oltre 300mila dipen-

denti diretti e 1,5 milioni indiretti, con un totale di 150 miliardi di valore aggiunto. Siamo il motore d'Europa, ma il mix di queste norme sulle emissioni, come gli Ets e il Cibam, tolgono competitività al nostro sistema e disincentivano gli investimenti, con il rischio di una desertificazione industriale».

Un allarme condiviso da Roberto Vavassori, presidente di Anfia, e Paolo Strepavara, amministratore delegato del gruppo Strepavara e vice presidente Credito, Finanza e Fisco di Confindustria Brescia, entrambi intervenuti al convegno di ieri, oltre all'assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia, Guido Guidesi, e alle europarlamentari Isabella Tovaglieri e Patrizia Toia.

«Per cambiare questo trend, bisogna cambiare paradigma e cultura – ha detto Gozzi –. Occorre una riflessione non ideologica, ma pragmatica, sui reali obiettivi ambientali, che possono essere raggiunti senza desertificare industrialmente l'Europa. La decarbonizzazione si fa non contro le imprese, ma con le imprese e con la tecnologia». Gozzi è intervenuto anche sul futuro dell'Ilva, che getta più di un'ombra sul futuro dell'acciaio italiano: «Non si può chiedere ai privati di farsi carico dei debiti di Acciaierie d'Italia fatti da una gestione disimpegnata di Mittal. Lo Stato dovrà farsi carico dei debiti, circa 120 milioni solo verso le imprese dell'indotto. Inoltre bisogna fare una grande operazione di verità sullo stato degli impianti, su cui non si è investito per anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Gozzi: «Eliminazione
di quote gratuite
per gli altiforni un
problema enorme per
acciaio e automotive»**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

DISTRETTO BRESCIANO

15,1

I ricavi

Le imprese metallurgiche attive nella provincia di Brescia sono 226 e nel 2022 hanno generato un fatturato complessivo di 15,1 miliardi di euro, un valore aggiunto di 2,8 miliardi e un Ebitda di 1,8

16mila

Occupazione

Le imprese metallurgiche attive nel territorio danno lavoro a oltre 16mila persone



IMAGOECONOMICA

L'evoluzione. Transizione e sostenibilità passaggi cruciali anche per la siderurgia

L'incontro

Industria e rischio desertificazione: Brescia rafforza il richiamo all'Ue

• «Non rinunciamo alla transizione energetica, ma con misure come il Fit for 55 il pericolo per la manifattura non è indifferente»
MANUEL VENTURI

BRESCIA Un richiamo all'Europa, per garantire sostegno a filiere strategiche come l'automotive e la manifattura in generale. Il rischio, altrimenti, è la «desertificazione industriale». Produttori, associazioni e politica si sono ritrovati nella sede di Confindustria Bs, in occasione dell'appuntamento conclusivo di «SetteOttavi», il roadshow partito a fine 2022 per approfondire le tematiche care a tutti gli otto settori in cui è divisa l'associazione con sede in via Cefalonia: ieri è toccato a Metallurgia, Siderurgia e Mineraria. Come ha ricordato il presidente, Giovanni Marinoni Martin, il Settore conta «135 aziende e più di 12 mila dipendenti in provincia, oltre 300 mila dipendenti e 150 miliardi di euro di fatturato in Europa: è il motore del Vecchio Continente, non si sottrae alla transizione energetica ma con misure come il Fit for 55 e il Cbam rischiamo la desertificazione produttiva».

La prima tavola rotonda è stata dedicata al settore dell'automotive. «Preoccupa l'impatto sulla filiera, fatta per il 95% di piccole e medie imprese: se la domanda scenderà in maniera pesante, i problemi maggiori saranno per i piccoli, che stentano

a trovare una strada comune, da sostenere con incentivi», ha commentato Paolo Streparava, amministratore delegato del gruppo Streparava di Adro e vice presidente di Confindustria Bs con delega a Credito, finanza e fisco. Per Roberto Vavassori, presidente di Anfia, «i cinesi hanno un vantaggio di prezzo importante, a livello europeo dobbiamo parificare i dazi ai veicoli di quel Paese a quelli adottati da loro a quelli europei. E dobbiamo ridurre la dipendenza dagli altri Stati: stanno aprendo 30 gigafactory per batterie in Europa ma dipenderanno dalla Cina, bisognava finanziare massicciamente la ricerca».

Il punto di vista della politica è stato portato da Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia. «A Pamplona abbiamo inserito, oltre alla valutazione delle conseguenze ambientali della transizione, anche quelle economico-sociali. Non siamo riusciti a imporre sui biocarburanti». Guidesi ha ribadito il concetto della neutralità tecnologica, «partita che non possiamo perdere. La Commissione Ue ha adottato un atteggiamento irrazionale, se andiamo avanti così i produttori sono messi a rischio».

Scelte e rischi

Nel secondo panel si è parlato di manifattura, con l'analisi dei rischi connessi a decisioni continentali definite «ideologiche». Il Cbam (meccanismo europeo di adeguamento del carbonio alle frontiere), «contiene un cancro velenoso, come l'azzeramento delle quote gratuite per gli

altiforni dal 2029, con il costo dell'acciaio europeo che salirà del 20/30% - ha spiegato Antonio Gozzi, leader di Federacciai -. In Europa dominano un mercatismo globalista, la finanza e un ambientalismo estremista: contro l'asse franco-tedesco dobbiamo giocare la partita nel Mediterraneo, chiediamo a tutti i parlamentari di uscire da un atteggiamento che ha dimostrato di essere perdente. Non vorrei che, quando si scriverà la storia europea tra 20 anni, sia quella di un suicidio perfetto».

Il futuro del Vecchio continente «deve essere manifatturiero: l'Europa ha avuto un atteggiamento eccessivamente ideologico, tutti i dossier industriali sono stati quasi sempre trattati dalla Commissione ambiente», ha rimarcato l'europarlamentare leghista, Isabella Tovaglieri, mentre la collega Patrizia Tonia (Pd; entrambe fanno parte della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia) ha spiegato che «l'immagine dell'Ue che esce oggi è distopica. Le politiche europee possono aiutare: ci vuole maggiore coesione, l'Italia deve essere più forte».

IL VERTICE DI CONFINDUSTRIA

Gozzi, la corsa continua

«Antonio Gozzi non ritira la sua disponibilità a mettersi a servizio del sistema confindustriale. La partita è ancora in corso». Così, fonti vicine al presidente di Federacciai hanno smentito le voci secondo cui Gozzi - è anche leader di Duferco Italia Holding - avrebbe abbandonato la corsa per il vertice di viale dell'Astronomia per il dopo-Carlo Bonomi. Il primo febbraio ci sarà la nomina della commissione che sonderà il consenso sulle candidature. In campo, al momento, Edoardo Garrone, Emanuele Orsini e Albergo Marenghi.

Al centro dell'ampio confronto anche la filiera automotive che per il 95% consta di Pmi



In Confindustria Bs Da sinistra Franceschetti, Vavassori, Gozzi, Marinoni Martin, Guidesi, Toia, Stregarava e Schittone

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Gozzi: «Con questa Europa il rischio è la desertificazione industriale»

Il presidente di Federacciai all'incontro SetteOttavi: «All'Italia fanno le pulci, ci sia parità di trattamento»

Confindustria Bs

Paola Gregorio

BRESCIA. «Quando si scriverà la storia europea degli ultimi vent'anni, spero non si debba siglare la narrazione di un suicidio perfetto, di desertificazione industriale». E' severo il giudizio di Antonio Gozzi, presidente di Federacciai, sulle politiche industriali e di sostenibilità della Commissione europea. «Cosa ha caratterizzato la politica europea negli ultimi anni? Un estremismo ambientalista e un ideologismo mercatista», ha sintetizzato, ospite dell'ultima tappa di SetteOttavi 2023, il roadshow di Confindustria Brescia. Protagonisti proprio gli imprenditori del comparto metallurgia, siderurgia e mineraria.

Al centro dei lavori, la riflessione sull'industria sostenibile in Europa. Che pone obiettivi sfidanti, il meno 55% di emissioni entro il 2030. La siderurgia è pronta a cogliere la sfida ma all'Europa chiede di non mettere sullo stesso piano i Paesi europei e nazioni che inquinano di più, come la Cina. E di fornire alle imprese gli strumenti, anche legislativi, per innovare.

Il nodo della crescita. «Abbiamo avuto tre asset fondamentali in questi anni, il mercato più forte del mondo, tassi bassi e un'energia a basso costo. Nonostante questo non sia-

mo cresciuti a sufficienza - ha aggiunto Gozzi - L'Italia deve rivendicare parità di trattamento rispetto agli altri Paesi europei. Per i grandi gli aiuti vengono dati senza battere ciglio e a noi fanno le pulci. Chiediamo ai parlamentari di tutte le forze europee di uscire da un atteggiamento che si è dimostrato perdente». E sulla questione Ilva ha chiuso: «Al ministro Urso ho detto, di non fare l'errore di Calenda. Bisogna ponderare l'interesse industriale e non solo il prezzo. E garantire che i progetti di decarbonizzazione siano finanziati dallo Stato. L'unica strada è un' Ilva risanata e razionalizzata».

Giovanni Marinoni Martin, presidente del settore metallurgia, siderurgia e mineraria di Confindustria Brescia ha rimarcato: «Siamo pronti a investire sulla transizione energetica, a patto che l'Europa ci tuteli in questo passaggio. Per come è messa la situazione rischiamo di investire miliardi ed essere invasi dalla componentistica di altre parti del mondo».

Automotive. Roberto Vavassori, presidente di Anfia, che rappresenta l'automotive ha concordato: «Oggi dobbiamo rincorrere mercati come la Cina. O decidiamo di competere ad armi pari, perché nessuna altra regione del mondo ha imposto le emissioni zero, oppure non c'è vera competizione».

Guido Guidesi, assessore regionale allo Sviluppo Economico ha chiarito che Regione Lombardia condivide gli obiettivi di decarbonizzazio-

ne della Ue, «ma non bisogna mettere sullo stesso piano Europa e paesi come la Cina che inquinano di più altrimenti non è vera concorrenza».

Sulla politica della Commissione europea è stato lapidario. «Penso che peggio di così non si possa fare per l'irrazionalità, ai limiti del suicidio politico». Patrizia Toia, europarlamentare e vicepresidente della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia ha replicato: l'immagine fornita da Gozzi e Guidesi sull'Europa è distopica e sbagliata. Non vogliamo distruggere la manifattura. Ci vuole più Europa e non meno Europa». //



In Sala Beretta. Antonio Gozzi a SetteOttavi di Confindustria Brescia



IN EVIDENZA Sinner Sanremo 2024 Chiara Ferragni Guerra in Israele Guerra in Ucraina Australian Open

Ad

[Aziende](#)

Urso sfida il numero uno di Stellantis: "Pronto a un confronto tv con Tavares"

26 Gennaio 2024 - 20:51

Il ministro delle Imprese: "Con Torino nessuno scontro, solo un confronto sui fatti"



Pierluigi Bonora

0



Ascolta ora: "Urso sfida il numero uno di Stellantis: "Pronto a un confronto tv con Tavares""

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ad

La ferma volontà del governo di aprire le porte a un concorrente di Stellantis è stata ribadita da Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy. «La concorrenza fa bene al nostro Paese - ha affermato ieri a - e il nostro obiettivo è quello di produrre di più in Italia. Vogliamo che chi riceve interventi dello Stato, come Fiat ha ricevuto nel tempo, produca qui. E chi lascia l'Italia deve restituire le risorse ricevute negli ultimi 10 anni».

Quindi, la proposta lanciata dal ministro al conduttore del programma *L'aria che tira*: «Perché non organizzi nella trasmissione un confronto tra me e Tavares?». Un'idea, quella del faccia a faccia con l'ad di Stellantis, che piace anche al leader di Azione ed ex ministro Carlo Calenda: «Credo sia doveroso - le sue parole - che Tavares venga a spiegarci non cosa dobbiamo fare noi, ma quali sono gli investimenti previsti. Poi la seconda parte - "se volete di più dovete darci più agevolazioni e sconti" - è normale, ma viene dopo».

Urso ha voluto fare chiarezza sui rapporti tra Palazzo Chigi e il presidente di Stellantis, John Elkann, anche editore, attraverso Gedi, del quotidiano *La Repubblica*, che ha attaccato il premier Giorgia Meloni. «Non c'è alcuno scontro in atto, bensì un confronto trasparente e lineare. Con il presidente Elkann, l'ad Tavares e i loro rappresentanti mi sono incontrato più volte. Abbiamo insediato un "Tavolo Stellantis" con l'obiettivo di produrre di più in Italia, perché nel 2022 sono state realizzate appena 457mila vetture», ha spiegato.

Sempre Urso, nell'occasione, è tornato a mettere il dito nella piaga, evidenziando l'eccessivo sbilanciamento in chiave francese del gruppo nato dalla fusione di Psa con Fca. «Era subito chiaro - ha ricordato il ministro che all'epoca delle nozze, come presidente del Copasir, aveva presentato una relazione sull'operazione in atto - che quella fusione non avveniva per incorporazione e nemmeno era paritetica in quanto la rappresentanza francese risulta maggiore rispetto a quella italiana, e poi in quanto cambiano gli assetti azionari».

Resta da vedere se Tavares accetterà l'invito in tv di Urso a parlare pubblicamente di questi problemi. Alcune risposte, in verità, l'ad di Stellantis le aveva date al recente incontro, nello stabilimento abruzzese di Atesa, con alcuni giornalisti italiani. E sulla possibilità che un costruttore di auto raccogliesse l'invito del governo per investire e insediare la produzione in Italia, il top manager portoghese era stato categorico: «Se l'Italia vuole introdurre una concorrenza non interferisco, sono pronto a competere, poi valuteranno se tale scelta è giusta».

Il ministro Urso, inoltre, ha preso molto male il messaggio inviato da Stellantis ai fornitori sulle opportunità produttive offerte dal Marocco e i ponti d'oro di quel governo per gli investitori, lettera di cui era entrato in possesso il collega Calenda che poi ha diffuso. «Mi auguro che Stellantis smentisca questa lettera che circola e tenga invece fede agli impegni sulla produzione che ha preso», la sua reazione. «Il governo - concorda infine Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (Associazione filiera italiana automotive) - fa bene ad adoperarsi per intercettare un secondo costruttore di veicoli. Ma occorre lavorare sui fattori di competitività».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

De Palma (Fiom): "Meloni e Tavares si incontrino qui a Mirafiori"

La proposta dei metalmeccanici della CGIL: "Vengano qui e discutiamo di produzione"

26/01/2024 Fabio De Ponte

“ Invitiamo la presidente del Consiglio Giorgia Meloni e l'amministratore delegato Tavares ad un incontro proprio qui a Torino, magari a Mirafiori, facendo anche un salto a Grugliasco”. Entra così il **segretario generale della Fiom Michele De Palma**, a margine di un evento della CGIL dedicato all'impatto dell'elettrificazione sul lavoro, **nella polemica tra la premier e il capo di Stellantis sul futuro della produzione di auto in Italia**. “Siamo ormai - aggiunge - sotto le 500mila vetture all'anno, sono andati via più 11mila lavoratrici e lavoratori dagli impianti italiani. Siamo all'osso”.

Lo scoglio dell'elettrico

Se ne esce, dice De Palma, solo con investimenti in innovazione, che consentano anche di superare lo scoglio della **elettrificazione**. Pecora nera soprattutto della **componentistica**, che fatica a stare al passo con il tasso di innovazione di Germania, Francia e Spagna. **A subirne l'impatto saranno 60mila lavoratori di 400 aziende**.

Ma c'è speranza

Ma il quadro potrebbe essere meno fosco del previsto. Secondo un'indagine condotta dall'osservatorio Tea su oltre duecento imprese, l'effetto complessivo sul settore della transizione in Piemonte potrebbe essere addirittura di una leggera crescita dell'occupazione.

Nel servizio, le interviste a: Michele De Palma, segretario generale Fio-CGIL; Gianmarco Giorda, direttore generale Anfia; Giuseppe Calabrese, direttore CNR-Ircres

stellantis

FIOM

ANFIA

Torino

Gianmarco Giorda

Michele De Palma

Tematiche

Alessandria
Asti

Biella
Cuneo

Novara
Torino

VCO
Vercelli

Social



Redazioni

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania

Emilia Romagna
Friuli Venezia Giulia
Furlanija Julijska k...
Lazio

Liguria
Lombardia
Marche
Molise

Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia

Toscana
Trentino Alto Adig...
Trentino Alto Adig...
Tagesschau

Trail
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto



ANFIA: equiparare dazi per attrarre produttori auto cinesi in Italia

#CINA

Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Mercato auto, il monito di **ANFIA**:
"equiparare i dazi di ingresso per attrarre
produttori auto cinesi in Italia". Leggi le
dichiarazioni del direttore generale Giorda



26 Gennaio 2024 - 16:26

Il Governo italiano lavora da tempo per portare la produzione annuale di auto nel nostro Paese a 1 milione di pezzi, e su questo punto è in ballo da mesi una **trattativa con Stellantis**. È difficile però che il gruppo franco-italiano (più 'franco' che 'italiano', come ha ricordato di recente Meloni con una punta di fastidio) possa **farcela da solo**, per lo meno in tempi brevi. Ed è forse per questo che nei giorni scorsi il ministro Urso, titolare delle Imprese e del Made in Italy, ha parlato della necessità di un **secondo produttore**, su cui peraltro si starebbe già lavorando. Ma chi? Un suggerimento in tal senso è arrivato **dall'ANFIA**, associazione nazionale filiera industria automobilistica, che tramite il suo direttore **Gianmarco Giorda** ha auspicato un intervento sui **dazi di ingresso per attrarre produttori di auto cinesi in Italia**.

GIORDA (**ANFIA**): L'ITALIA SI CANDIDI AD ACCOGLIERE PRODUTTORI CINESI

Giorda ne ha parlato a Torino durante la tavola rotonda dal titolo 'La politica industriale per l'automotive italiano' nell'ambito del convegno '**Mobilità sostenibile al lavoro**' organizzato e promosso dall'Alleanza Clima Lavoro. *"I cinesi stanno iniziando a **vendere in Europa** volumi sempre più significativi di auto, per ora **prodotte principalmente in Cina**", ha spiegato il direttore generale di **ANFIA**. "Vediamo tuttavia qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa, e **l'Italia si deve candidare a riceverli**. Il Governo fa bene a lavorare per intercettare un secondo gruppo automotive".*



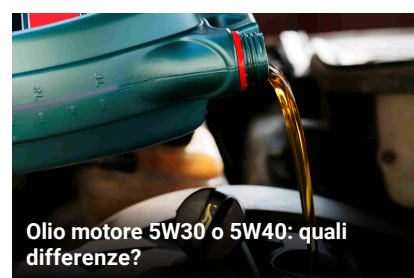
Ultime notizie



ANFIA:
equiparare dazi
per attrarre
produttori auto
cinesi in Italia



Migliori gomme
4 stagioni: lista
dei test



Olio motore 5W30 o 5W40: quali
differenze?

DISEGUAGLIANZA NEI DAZI DANNEGGIA L'INDUSTRIA EUROPEA

C'è però un importante ostacolo all'apertura di stabilimenti di auto cinesi in Europa e, di conseguenza, in Italia: il **differenziale dei dazi** che al momento non risulta equo. *"Non siamo a favore di misure protezionistiche", ha aggiunto Giorda, "perché non aiutano il mercato. Oggi i dazi in ingresso in Europa sono pari a circa il 10%, mentre quelli in ingresso in Cina sono del 25%: è un **differenziale del 15% che non aiuta la competitività dell'industria europea**. Quello che si potrebbe fare a livello UE è perequare le percentuali e far sì che i dazi siano uguali. La discrepanza non ha senso. Questo potrebbe favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi che potrebbero avere interesse a produrre in Europa (e in Italia) e non solo a esportare dalla Cina. In realtà stanno già arrivando, ma questa misura di perequazione dei dazi potrebbe fare da acceleratore".*



PERCHÉ L'ITALIA PUÒ ESSERE ATTRATTIVA PER I PRODUTTORI AUTO CINESI

Ma un'azienda cinese che vantaggi avrebbe a produrre auto in Italia? Perché dovrebbe venire proprio da noi? *"Perché in Italia c'è la componentistica più importante per valore e tecnologia dopo quella tedesca, e che continua a **crescere in termini di fatturato** e di produzione all'estero", ha risposto Giorda. Ammonendo però che non bisogna cullarsi sugli allori: *"Dobbiamo continuare a **lavorare sui fattori di competitività**, come i costi di trasformazione, quello dell'energia più alta, produttività inferiore rispetto ad altri Paesi,**

costi della logistica, certezza delle regole”.

QUALI SONO I PRODUTTORI AUTO CINESI IN PROCINTO DI SBARCARRE IN EUROPA?

Nell'attesa di chiarire la questione dei dazi, voci di corridoio confermano le parole di Giorda e segnalano la possibilità molto concreta che **alcuni produttori cinesi siano già sul punto di 'sbarcare' in Europa**: ad esempio **MG**, un tempo inglese e oggi di proprietà della Saic Motor con sede a Shanghai, ha già annunciato nei mesi scorsi di voler aprire una fabbrica nel vecchio continente, non escludendo l'Italia. Tra l'altro il sistema portuale italiano potrebbe rappresentare un valore aggiunto per noi. Anche il colosso **Byd**, che per il momento in Italia ha aperto solo dei punti vendita, così come MG, pare stia cercando un **Paese europeo dove impiantare una nuova fabbrica per produrre auto** (ne ha già una in Ungheria ma solo per autobus elettrici). Per adesso non risultano contatti con l'Italia, ma non si sa mai. E pure **Great Wall** vorrebbe aprire un sito produttivo in Europa, ma sembrerebbe più orientata su Germania, Ungheria o Repubblica Ceca. Ovviamente non va dimenticata **Tesla**, che non è cinese ma se decidesse di produrre automobili sul territorio sarebbe certamente la benvenuta. Chissà se Meloni e Salvini, che sembrano molto intimi con Musk, gliel'hanno già chiesto. O se si sono limitati ai selfie.

#CINA #MERCATO AUTO #PRODUZIONE

Raffaele Dambra - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Taboola Feed



Nissan QASHQAI

Nissan | Sponsorizzato



VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA

ACCEDI

ABBONAMENTO

**Uomini
e Trasporti**

NEWS PROFESSIONE ▾ PRODOTTO ▾ LE RISPOSTE DEGLI ESPERTI ▾ DOPOLAVORO ▾ BLOG ▾ LEGGI LA RIVISTA



Home › Professione › Finanza e mercato › Camion elettrici a passo lento in Italia: ecco il confronto (negativo) con i Paesi europei

PROFESSIONE FINANZA E MERCATO

Camion elettrici a passo lento in Italia: ecco il confronto (negativo) con i Paesi europei

Uno sguardo al mercato degli e-truck nel nostro Paese. Nel 2023 ne sono state immatricolate 72 unità, in aumento del 323% rispetto alle 17 unità del 2022. Ma parliamo ancora di cifre irrisorie, tant'è che la loro presenza sul mercato rappresenta ancora solo lo 0,3% del totale dei veicoli registrati in Italia

Nome utente
Password
Accedi
☐ Ricordami

Di **Massimiliano Barberis** - 26 Gennaio 2024

Facebook



Twitter



WhatsApp



LinkedIn



Il **mercato dell'elettromobilità pesante** fa fatica a decollare nel nostro Paese. Lo dicono i più recenti dati **Anfia**, apparentemente positivi, ma che nella realtà dei fatti fotografano un andamento ancora troppo poco incoraggiante. Perché nel 2023 vi è stata sì una crescita **(+323%** di immatricolazioni di camion elettrici), **ma parliamo di cifre irrisorie** (72 unità vendute nel 2023, contro le 17 dell'anno precedente). Di più: sempre facendo riferimento al 2023, la **presenza degli e-truck** sul mercato rappresenta complessivamente solo lo **0,3% del totale dei veicoli registrati in Italia**, percentuale relativamente modesta.

Se buttiamo un occhio anche alle altre alimentazioni alternative, scopriamo che c'è un leggero incremento delle immatricolazioni di veicoli a gas naturale compresso (GNC), passate da 278 a 307 unità, e anche degli ibridi diesel-elettrici, da 12 a 249 unità. In calo, invece, i camion alimentati a gas naturale liquefatto (GNL), scesi da 668 a 213 unità (-68,1%), principalmente a causa dell'incremento del costo del gas negli ultimi anni.

Regna invece ancora incontrastato il gasolio, con 28.587 unità immatricolate (+12,3% sul 2022).

Autocarri > 3.500kg

Alimentazione	2023	Quota	2022	Quota	Var% 23/22
DIESEL	27.750	97,0%	24.714	96,2%	12,3%
ELETTRICO	72	0,3%	17	0,1%	323,5%
GNL	232	0,8%	668	2,6%	-65,3%
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	252	0,9%	12	0,0%	2000,0%
METANO	317	1,1%	278	1,1%	14,0%
Totale	28.623	100,0%	25.689	100,0%	11,4%

Fonte: **Anfia**

Ma, tornando all'elettrico, resta evidente il «**passo lento**» fatto registrare da questa alimentazione, soprattutto se si confronta la **quota di penetrazione sul mercato (in Italia,**

ABBONATI ORA!

10 NUMERI di **UOMINI E TRASPORTI**

1 ANNO di **ABBONAMENTO ONLINE**

ACQUISTA

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - 393 novembre 2023 / gennaio 2024

Uomini e trasporti

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONI

393

Euro 3.50

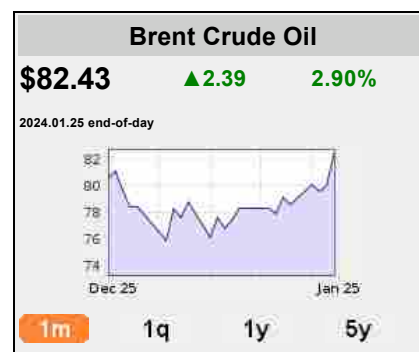
GLI AUTOTRASPORTATORI SPERIMENTANO L'H2O

700 MILIONI PER AVVIARE LA TRANSIZIONE

Test: Man T0X 18.550 TECH MACHINE

IVECO RINNOVA TUTTE LE GAMME E STRINGE PARTNERSHIP CON I METALLICA

HEAVY METAL ON THE ROAD



come detto, è dello 0,3%) in confronto alla media dei Paesi Ue (1,5%), con picchi addirittura del 10,9% in Norvegia, 8,6% in Svizzera, 7,1% in Olanda e 6,4% in Danimarca. E anche se volessimo escludere i Paesi del Nord Europa, da anni tradizionalmente più avanti nella transizione energetica, e guardassimo ai top 5 mercati europei, il confronto sarebbe comunque negativo, dal momento che Germania (2,3%), Regno Unito (2,8%), Francia e Spagna (1,2%) fanno registrare quote sensibilmente superiori a quella italiana.

Questo «gap» può essere spiegato, in buona parte, con l'analisi delle cifre degli incentivi statali. Guardando agli aiuti stanziati dai vari Governi ci si accorge infatti che in Paesi molto vicini all'Italia vengono attuate politiche più mirate al cambio di passo, più spinge «generose» a far cambiare abitudini ai clienti tradizionalmente legati ai combustibili fossili.

Giusto per fare qualche esempio: in Italia, i contributi per il periodo 2022-2025 sono di 50 milioni di euro (25 mila euro a mezzo). In Austria tra il 2023 e il 2025 la cifra stanziata è di 365 milioni di euro, pari a finanziare l'80% del nuovo camion. In Francia sono stanziati 534 milioni di euro dal 2023 al 2030 pari a una incentivazione di 100.000 euro per una motrice e 150.000 euro per un trattore. In Germania, invece, dal 2021 al 2024 il Bundestag ha messo a disposizione 1 miliardo e 600 mila euro pari all'80% dell'acquisto. Infine la Spagna ha messo sul piatto 174 milioni di euro dal 2022 al 2024 pari a coprire da 130 mila a 190 mila euro il costo di un mezzo elettrico. Cifre che lasciano l'Italia all'ultimo posto senza nessun appello.

Riproduzione riservata ©

Ti è piaciuto questo articolo? Condividilo con i tuoi amici



Per restare aggiornato, iscriviti alla newsletter

Email

Inserisci la tua Email

☐ Accetto la [Privacy Policy](#)

ISCRIVITI

TAG Anfia camion elettrici eTruck

Articolo precedente

La crisi mondiale continua a colpire i porti dell'Alto Adriatico

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto

Anfia: dazi uguali tra Ue e Cina per attrarre un nuovo produttore

Equiparare i dazi tra esportazioni e importazioni Cina-Europa, che oggi hanno un differenziale del 15%, può favorire l'arrivo di costruttori cinesi in Italia. Lo ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, l'associazione dei produttori di auto, che ha partecipato a Torino all'incontro sulla mobilità elettrica e sostenibile. «I cinesi stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina. Vediamo qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa. L'Italia si deve candidare. Il governo fa bene a lavorare per intercettare un secondo gruppo automotive». «Non siamo a favore di misure protezionistiche - ha spiegato Giorda - perché non aiutano il mercato. Oggi

i dazi in ingresso in Europa sono pari a circa il 10%, mentre quelli in ingresso in Cina sono del 25%, è un differenziale che non aiuta la competitività dell'industria europea. Quello che si potrebbe fare a livello europeo è perequare le percentuali e far sì che i dazi siano uguali. La discrepanza non ha senso. Questo potrebbe favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi che potrebbero avere interesse a produrre in Europa e non a esportare dalla Cina. Stanno già arrivando, questa misura di perequazione dei dazi potrebbe essere un acceleratore». Secondo Giorda ci sono le condizioni per l'arrivo di un produttore cinese perché in Italia c'è la componentistica più importante per valore e tecnologia dopo quella tedesca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

LA POLEMICA TRA IL GOVERNO E GLI AGNELLI

E Urso sfida il numero uno di Stellantis: «Pronto a un confronto tv con Tavares»

Il ministro delle Imprese: «Con Torino nessuno scontro, solo un confronto sui fatti»

Pierluigi Bonora

■ La ferma volontà del governo di aprire le porte a un concorrente di Stellantis è stata ribadita da Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy. «La concorrenza fa bene al nostro Paese - ha affermato ieri a *La7* - e il nostro obiettivo è quello di produrre di più in Italia. Vogliamo che chi riceve interventi dello Stato, come Fiat ha ricevuto nel tempo, produca qui. E chi lascia l'Italia deve restituire le risorse ricevute negli ultimi 10 anni».

Quindi, la proposta lanciata dal ministro al conduttore del programma *L'aria che tira*: «Perché non organizzzi nella trasmissione un confronto tra me e Tavares?». Un'idea, quella del faccia a faccia con l'ad di Stellantis, che piace anche al leader di Azione ed ex ministro Carlo Calenda: «Credo sia doveroso - le sue parole - che Tavares venga a spiegarci non cosa dobbiamo fare noi, ma quali sono gli investimenti previsti. Poi la seconda parte - "se volete di più dovete darci più agevolazioni e sconti" - è normale, ma viene dopo».

Urso ha voluto fare chiarezza sui rapporti tra Palazzo Chigi e il

presidente di Stellantis, John Elkann, anche editore, attraverso Gedi, del quotidiano *La Repubblica*, che ha attaccato il premier Giorgia Meloni. «Non c'è alcuno scontro in atto, bensì un confronto trasparente e lineare. Con il presidente Elkann, l'ad Tavares e i loro rappresentanti mi sono incontrato più volte. Abbiamo insediato un "Tavolo Stellantis" con l'obiettivo di produrre di più in Italia, perché nel 2022 sono state realizzate appena 457mila vetture», ha spiegato.

Sempre Urso, nell'occasione, è tornato a mettere il dito nella piaga, evidenziando l'eccessivo sbilanciamento in chiave francese del gruppo nato dalla fusione di PsA con Fca. «Era subito chiaro - ha ricordato il ministro che all'epoca delle nozze, come presidente del Copasir, aveva presentato una relazione sull'operazione in atto - che quella fusione non avveniva per incorporazione e nemmeno era paritetica in quanto la rappresentanza francese risulta maggiore rispetto a quella italiana, e poi in quanto cambiano gli assetti azionari».

Resta da vedere se Tavares accetterà l'invito in tv di Urso a parlare

pubblicamente di questi problemi. Alcune risposte, in verità, l'ad di Stellantis le aveva date al recente incontro, nello stabilimento abruzzese di Atesa, con alcuni giornalisti italiani. E sulla possibilità che un costruttore di auto raccogliesse l'invito del governo per investire e insediare la produzione in Italia, il top manager portoghese era stato categorico: «Se l'Italia vuole introdurre una concorrenza non interferisco, sono pronto a competere, poi valuteranno se tale scelta è giusta».

Il ministro Urso, inoltre, ha preso molto male il messaggio inviato da Stellantis ai fornitori sulle opportunità produttive offerte dal Marocco e i ponti d'oro di quel governo per gli investitori, lettera di cui era entrato in possesso il collega Calenda che poi ha diffuso. «Mi auguro che Stellantis smentisca questa lettera che circola e tenga invece fede agli impegni sulla produzione che ha preso», la sua reazione.

«Il governo - concorda infine Gianmarco Giorda, direttore generale di *Anfia* (Associazione filiera italiana automotive) - fa bene ad adoperarsi per intercettare un secondo costruttore di veicoli. Ma occorre lavorare sui fattori di competitività».



AI FERRI
CORTI
Il ministro
delle Imprese
e del Made
in Italy,
Adolfo Urso
e, a destra,
l'ad del
gruppo
Stellantis,
Carlos Tavares



Per i veicoli commerciali nel 2023 crescita del 22,5%

Nel 2023, secondo **Anfia**, il mercato dei veicoli commerciali leggeri, con 195.618 targhe, ha segnato una crescita del 22,5% rispetto al 2022



LA VITA DELLA CITTÀ

IL CONVEGNO L'Anfia: «Per attrarre nuovi produttori equipariamo i dazi con la Cina»

L'invito per Tavares e la Meloni «Incontro a Torino per l'auto»

Uscire dallo scontro politico a colpi di dichiarazioni a distanza e sedersi a un tavolo, magari proprio nella città dell'auto, per discutere del futuro dell'occupazione e di Stellantis. Questo l'invito del segretario generale della Fiom Michele De Palma, rivolto tanto all'azienda quanto al governo. «Sia Meloni che Tavares parlano in nome dei lavoratori. Permettetemi di dire che siamo noi che abbiamo provato a difenderli» tuona De Palma e auspica la riduzione degli orari di lavoro per mantenere i livelli occupazionali e maggiore rappresentanza di genere nelle fabbriche italiane.

Equiparare i dazi

C'è poi un tema che riguarda i dazi sull'esportazione dei prodotti da affrontare. Oggi le tasse verso la Cina e verso l'Europa hanno un differenziale che incide sulle scelte produttive e «non aiuta la nostra industria» sottolinea Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). I primi sono del 25%, mentre i secondi del 10%. «Dovremmo lavorare a livello europeo per far sì che i dazi siano uguali» sottolinea. «Questo potrebbe favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi, che potrebbero avere un interesse a produrre qui e non a esportare». Stanno già arrivando, si lascia poi scappare Giorda. «I cinesi stanno

vendendo in Europa volumi sempre più significativi - aggiunge -. Un segnale di interesse importante e per cui il governo fa bene a lavorare in questa direzione. Potrebbe esserci anche Tesla interessante a investire». L'ecosistema, in ogni caso, in Italia c'è. «Qui abbiamo un'industria componentistica d'eccellenza. Bisogna lavorare sui fattori di competitività. Ad esempio, serve intervenire sul costo dell'energia che oggi è più alto rispetto ad altri paesi». troppo velata arriva ancora una volta da De Palma, segretario generale della Fiom, a margine del convegno «Alleanza, Clima Lavoro per la mobilità sostenibile e la giusta transizione». «Il sindaco di Torino dovrebbe occuparsi di tutelare i lavoratori di

Torino. Gli altri sindaci sponsorizzavano auto prodotte a Mirafiori e Grugliasco - spiega il segretario generale -. Il fatto che si sponsorizzino auto del Made in Italy che si producono altrove non è una buona rendita per i torinesi. È pubblicità ingannevole». E ancora: «Capiamoci su cos'è il Made in Italy. Usciamo da uno scontro politico ed entriamo nel merito. Sia Meloni che Tavares parlano in nome dei lavoratori. In realtà siamo noi che lo facciamo e l'abbiamo anche pagato a caro prezzo». Da qui l'invito del segretario della Fiom a organizzare un incontro a Torino con le parti sociali.

Adele Palumbo

L'attacco al sindaco

Nel frattempo, il sindaco di Torino fa pubblicità ingannevole? La critica nemmeno



In alto, il segretario generale della Cgil Piemonte Giorgio Airaudo e quello della Fiom Cgil, Michele De Palma. I due hanno preso parte ieri al convegno "Mobilità sostenibile al lavoro" di Alleanza Clima Lavoro. Ha preso parte al dibattito anche Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Chivassoggi

Edizione locale **ilNazionale.it**

[Prima Pagina](#) [Cronaca](#) [Politica](#) [Economia e lavoro](#) [Attualità](#) [Eventi](#) [Cultura](#) [Sanità](#) [Viabilità e trasporti](#) [Scuola e formazione](#) [Sport](#) [Tutte le notizie](#)[Chivasso](#) [Torino](#) [Brandizzo](#) [Caluso](#) [Volpiano](#) [Oltrepo](#) [Canavese](#) [Regione](#) [Europa](#)

ABBONATI

[f](#) [ig](#) [x](#) [yt](#) [wh](#) [rs](#) [en](#) [m](#) [s](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#) [h](#) [i](#) [v](#) [a](#) [s](#) [s](#) [o](#) [g](#) [g](#) [i](#) [i](#) [t](#) [a](#) [r](#) [c](#)

Europa e Cina: qui il dazio per l'ingresso è al 10%, mentre da loro è al 25%. In questo modo si rischia di aumentare le difficoltà per il mercato".

La transizione mette a rischio 130 aziende piemontesi

E sulla transizione, i timori non mancano: "Stimiamo ci siano almeno 400 aziende a rischio in Italia perché legate a lavorazioni tradizionali, con circa 70mila lavoratori che potrebbero essere a rischio. Un terzo di queste realtà sono in Piemonte".



Massimiliano Sciuolo

TI RICORDI COSA È SUCCESSO L'ANNO SCORSO A GENNAIO?
Ascolta il podcast con le notizie da non dimenticare

Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare" su [Spreker](#).



Ricevi le nostre ultime notizie da Google News

SEGUICI

Ti potrebbero interessare anche:

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2017 - 2024 [IlNazionale.it](#) - Partita Iva: IT 03401570043 - [Credits](#) | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)

IL NORDEST QUOTIDIANO

NEWS ECONOMIA POLITICA SOCIETÀ CULTURA CRONACA TERRITORIO ALTRE CATEGORIE

Home > Motori > Dazi auto, serve parità di trattamento tra prodotti europei e cinesi

Motori

Dazi auto, serve parità di trattamento tra prodotti europei e cinesi

Anfia richiama l'Europa ad una politica daziaria che superi le odierne disparità che penalizzano il mercato dei 27.

By Redazione - 27 Gennaio 2024

0



Il mercato europeo necessita di una politica più equa in fatto di dazi auto, equiparandoli tra esportazioni e importazioni Cina-Europa, che oggi hanno un differenziale di 15 punti. Lo ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, la filiera automotive italiana, partecipando a Torino all'incontro sulla mobilità elettrica e sostenibile, organizzato dagli ambientalisti.

«I cinesi stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina. Vediamo qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa. L'Italia si deve candidare. Il governo fa bene a lavorare per intercettare un secondo gruppo automotive».

TREND NEWS



Conti correnti bancari sempre più cari: il costo di gestione sale...



Mattarella "L'Italia non tollera l'antisemitismo"



Shoah, Piantadosi "Manifestazioni pro Palestina sono state rinviate"



A Fieragricola 2024 il futuro tra innovazione e sostenibilità



I PIU' POPOLARI



Australian Open, Sinner batte Khachanov e vola ai quarti

21 Gennaio 2024



Miranchuk e Scamacca in gol, Atalanta-Udinese 2-0

27 Gennaio 2024



La Corte di Appello di Milano proscioglie Paolo Lanzi dalle accuse...

23 Gennaio 2024



Medio Oriente, Tajani "Herzog sembra disponibile a nascita Palestina"

21 Gennaio 2024

Load more

Categorie

In tema di **dazi auto** «**non siamo a favore di misure protezionistiche** – ha spiegato **Giorda** – perché **non aiutano il mercato**. Oggi i **dazi in ingresso in Europa** sono pari a circa il **10%**, mentre quelli in **ingresso in Cina** sono del **25%**, è un **differenziale** che **non aiuta la competitività dell'industria europea**. A livello europeo sarebbe **necessario perequare le percentuali** facendo sì che i **dazi auto siano uguali**. La **discrepanza non ha senso**».

Una **maggiore equità fiscale**, secondo **Giorda**, «**potrebbe favorire l'arrivo** nei prossimi anni di **costruttori cinesi** che potrebbero avere **interesse a produrre in Europa e non a esportare dalla Cina**. Stanno già arrivando, questa misura di perequazione dei dazi auto potrebbe essere un acceleratore».

Secondo **Giorda** ci sono le **condizioni** per l'**arrivo di un produttore – cinese**, ma anche l'**americana Tesla** – perché «in **Italia c'è la componentistica più importante per valore e tecnologia dopo quella tedesca**, che **continua a crescere** in termini di **fatturato** e di **produzione all'estero**», ma «**bisogna lavorare sui fattori di competitività**, come i **costi di trasformazione**, quello dell'**energia** più alta, **produttività inferiore** rispetto ad altri paesi, costi della **logistica**, **certezza delle regole**». Compiti, questi, decisamente più ostici e difficili che non aumentare la produzione nazionale di veicoli dopo il sostanziale abbandono di **Stellantis**.

Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de "Il NordEst Quotidiano" e "Dario d'Italia", iscrivetevi al canale Telegram per non perdere i lanci e consultate i canali social della Testata.

Telegram

<https://t.me/ilnordest>

LinkedIn

<https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/>

Facebook

<https://www.facebook.com/ilnordestquotidian/>

© Riproduzione Riservata

TAGS Anfia attrarre produttore cinese in Italia Dazi auto differenza penalizzante europa
Interesse produrre in europa invece esportare da cina superare odierno differenziale europa cina



Previous article

Eredità Ursula: 5 anni di fallimenti ideologici lasciano un'Europa pavida

Ambiente
Ambiente Alto Adige
Ambiente Emilia-Romagna
Ambiente Friuli-Venezia Giulia
Ambiente Italia
Ambiente NordEst
Ambiente Trentino
Ambiente Veneto
Aziende del NordEst
Aziende del NordEst
Bianco & Nero
Cronaca
Cronaca Alto Adige
Cronaca Emilia-Romagna
Cronaca Friuli-Venezia Giulia
Cronaca Italia
Cronaca NordEst
Cronaca Trentino
Cronaca Veneto
Cultura Alto Adige
Cultura e Spettacoli
Cultura e Spettacoli NordEst
Cultura Emilia-Romagna
Cultura Friuli-Venezia Giulia
Cultura Italia
Cultura Trentino
Cultura Veneto
Dalla Terra Al palato
Economia
Economia Alto Adige
Economia Emilia-Romagna
Economia Friuli-Venezia Giulia
Economia Italia
Economia NordEst
Economia Trentino
Economia Veneto
Fashion
Focus ViViItalia Tv
Focus ViViItalia Tv
Hi-Tech
Inchieste
Italiani nel Mondo
Lo Schiacciasassi
Lo schiacciasassi
Motori

IL MATTINO

ACCEDI - REGISTRATI

PRIMO PIANO ECONOMIA CULTURA SPETTACOLI SOCIETÀ SPORT TECNOLOGIA LE ALTRE SEZIONI ▼

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE ALTRE SEZIONI ▼ VIDEO FOTO

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



Anfia, dazi uguali tra UE e Cina per attrarre nuovo produttore. Giorda: «Discrepanza non aiuta il mercato»

condividi l'articolo



Equiparare i dazi tra esportazioni e importazioni Cina-Europa, che oggi hanno un differenziale del 15%, può favorire l'arrivo di costruttori cinesi in Italia. Lo ha sottolineato Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, che ha partecipato a Torino all'incontro sulla mobilità elettrica e sostenibile, organizzato da Cgil e ambientalisti. «I cinesi stanno iniziando a vendere in Europa volumi sempre più significativi di auto, per ora prodotte principalmente in Cina. Vediamo qualche segnale di interesse da parte dei cinesi a fare investimenti in Europa. L'Italia si deve candidare. Il governo fa bene a lavorare per intercettare un secondo gruppo automotive». «Non siamo a favore di misure protezionistiche - ha spiegato Giorda - perché non aiutano il mercato.

Oggi i dazi in ingresso in Europa sono pari a circa il 10%, mentre quelli in ingresso in Cina sono del 25%, è un differenziale che non aiuta la competitività dell'industria europea. Quello che si potrebbe fare a livello europeo è perequare le percentuali e far sì che i dazi siano uguali. La discrepanza non ha senso. Questo potrebbe favorire l'arrivo nei prossimi anni di costruttori cinesi che potrebbero avere interesse a produrre in Europa e non a esportare dalla Cina. Stanno già arrivando, questa misura di perequazione dei dazi potrebbe essere un acceleratore». Secondo Giorda ci sono le condizioni per l'arrivo di un produttore cinese ma anche Tesla - perché in Italia c'è la componentistica più importante per valore e tecnologia dopo quella tedesca, che continua a crescere in termini di fatturato e di produzione all'estero, ma «bisogna lavorare sui fattori di competitività, come i costi di trasformazione, quello dell'energia più alta, produttività inferiore rispetto ad altri paesi, costi della logistica, certezza delle regole».

ECONOMIA



L'ALLARME

Elon Musk categorico: «Senza dazi sulle auto cinesi ci demoliranno». Il commento dopo i risultati deludenti di Tesla



INDUSTRIA

Honda e General Motors, parte la joint-venture FCSM in Nordamerica per le fuel cell a idrogeno



condividi l'articolo



Sabato 27 Gennaio 2024 - Ultimo aggiornamento: 20:33 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Elon Musk categorico: «Senza dazi sulle auto cinesi ci demoliranno». Il commento dopo i risultati deludenti di Tesla



Anfia, dazi uguali tra UE e Cina per attrarre nuovo produttore. Giorda: «Discrepanza non aiuta il mercato»



Honda e General Motors, parte la joint-venture FCSM in Nordamerica per le fuel cell a idrogeno

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



La notte delle Jaguar. Nel secondo ePrix di Diriyah Cassidy precede Frijns (Envision) e il poleman Rowland (Nissan)



Ferrari ha scelto, il futuro è Charles Leclerc: prolungato il contratto



Rowland guida la Nissan in Pole nel secondo ePrix di Diriyah. Sorpresa" Daruvala (Maserati), parte quinto

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Moto Guzzi V7 Stone Ten è un tributo a passione guzzista. Allestimento dedicato ai 10 anni della community The Clan



BMW R18 One Eight C firmata Paul Yaffe. Debutto a Verona per one-off su base R18 Transcontinental



Piaggio lancia la Vespa 946 Dragon, serie limitata prodotta in 1.888 esemplari in omaggio al nuovo anno lunare

Immatricolazioni: le elettriche non sfondano, Italia fanalino



A dicembre, per il settimo mese consecutivo, in Europa la quota di penetrazione delle vetture elettriche pure (Bev), pari al 19,6%, ha superato la quota delle vetture diesel (10,8%) immatricolate nel mese. Anche nel cumulo 2023, la quota di mercato delle Bev (15,7%) resta quindi superiore a quella delle auto diesel (11,9%). In Italia, invece, l'immatricolato diesel pesa per il 15,2% nel mese, contro il 6,1% delle

elettriche, ad evidenziare quanto la quota delle auto elettriche sia ancora distante da quella dei maggiori Paesi europei. L'Anfia prevede che nell'anno appena iniziato il mercato auto europeo rallenti la crescita al +3% circa, considerando i rischi di recessione di economie trainanti come quella tedesca, le condizioni del credito ancora restrittive e la diffusa riduzione degli incentivi per l'acquisto delle vetture elettriche.



«La metallurgia dice sì alla transizione ma a pari condizioni dei concorrenti»

Ultima tappa di SetteOttavi dedicata alla siderurgia Gussalli Beretta: «Un'asse portante dell'economia»

Paola Gregorio

BRESCIA. Sulla transizione energetica la siderurgia italiana c'è. Ma il giudizio sulle politiche della Ue, dal Fit for 55, il pacchetto per allineare la legislazione europea all'obiettivo 2030 di riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 55%, al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere, è senza sconti. Se regole devono essere sulla sostenibilità, la partita deve essere giocata ad armi pari, altrimenti non c'è competizione.

Il riferimento è a Paesi come la Cina, che inquinano di più perché non hanno gli stessi patenti europei e quindi produco-

no con meno costi. Antonio Gozzi, presidente di Federacciai, Roberto Vavassori, presidente di Anfia e Giovanni Marinoni Martin, presidente del settore Metallurgia, siderurgia e mineraria di Confindustria Brescia, Paolo Strepavara, vicepresidente di Confindustria Brescia non le hanno mandate a dire alla politica durante l'incontro SetteOttavi 2023. Protagonisti, proprio gli imprenditori siderurgici e metallurgici, al centro dei lavori, moderati dal giornalista Roberto Ragazzi, la riflessione sull'industria sostenibile in Europa.

Metalli in primo piano. Il presidente di Confindustria Brescia, Franco Gussalli Beretta, ha premesso: «Il settore siderurgia e metallurgia è una delle assi portanti del sistema Brescia e della nostra associazione». Gozzi è

stato tranchant. «Se non si cambia rotta, si rischia di andare in Europa verso la desertificazione industriale. Siamo tutti d'accordo sulla decarbonizzazione ma la politica della Commissione europea, caratterizzata da estremismo ambientalista e ideologismo mercatista, deve voltare pagina. Chiediamo ai parlamentari di tutte le forze europee di uscire da un atteggiamento che si è dimostrato perdente».

D'accordo Marinoni Martin: «Siamo pronti a investire sulla transizione energetica, a patto che l'Europa ci tuteli in questo passaggio. Per come è messa la situazione rischiamo di investire miliardi ed essere invasi dalla componentistica cinese».

Auto elettrica. Per Vavassori «oggi in Europa non ci sono le condizioni per far crescere a suf-

ficienza il mercato dell'auto elettrica. Adesso in assenza di incentivi, dobbiamo fare un passo ulteriore, parificare i dazi per l'importazione delle automobili dalla Cina a quelli europei». Paolo Strepavara, ha aggiunto: «Non sono contrario all'elettrico. Ma la dimensione delle aziende italiane è zero rispetto a quella di altri Paesi. Bisogna fare rete tra i piccoli, per riuscire a cimentarsi con l'innovazione». Filippo Schittone, direttore generale dell'associazione di via Cefalonia ha chiosato: «Il Green Deal è partito con un atteggiamento ideologico. Negli ultimi anni sta cambiando pelle. È avanti sulla sostenibilità, indietro sulla digitalizzazione». Chiusa l'edizione 2023 di SetteOttavi, ha anticipato il vicepresidente, Francesco Franceschetti, «comincia il lavoro per il percorso sui territori». //





I protagonisti. Gli ospiti dell'ultimo incontro di SetteOttavi



Presidente di settore. Giovanni Marinoni


**La fotogallery
dell'evento
sul sito:
giornaledibrescia.it/
economia**



Il presidente. Antonio Gozzi alla guida di Federacciai



Automotive. Streparava, Guidesi e Vavassori alla tavola rotonda



Confindustria Bs. Il direttore Filippo Schittone



Fare rete. Un'occasione per conoscere colleghi di settore

Anfia: focus mercato veicoli commerciali e industriali 2023

Secondo i dati diffusi dall'Anfia nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali segna una crescita del 22,5%. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri sono cresciute dell'11,4%. Nel 2023, il mercato dei veicoli commerciali leggeri segna una crescita del 22,5% con 195.618 targhe. Se paragonato con lo stesso periodo del 2021 la crescita è del 6,7%. Le immatricolazioni per il mercato degli autocarri pesanti nel FY 2023 sono 28.623, con un aumento dell'11,4%. In confronto con lo stesso periodo del 2021, la crescita è stata invece del +13%. Per il settore dei veicoli trainati (rimorchi e semirimorchi) con ptt superiore a 3.500 Kg il saldo è negativo con un calo del 7,9% di immatricolazioni e chiude con 15.533 mezzi. In confronto allo stesso periodo del 2021, la registrazione di nuovi libretti è pari a +2,7%. Il settore degli autobus nel 2023 registra la crescita maggiore con +55,9% e 5.140 nuovi veicoli. L'incremento di immatricolazioni è grazie ai fondi del PNRR, del Fondo Complementare per la mobilità e del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e dai vari fondi locali. Si registrano in questo mercato le immatricolazioni più alte degli ultimi 20 anni. Nel terzo trimestre del 2023 si stima che il prodotto interno lordo (Pil), espresso in valori concatenati con anno di riferimento 2015, corretto per gli effetti di calendario e destagionalizzato, sia rimasto stazionario sia rispetto al trimestre precedente, sia rispetto al terzo trimestre del 2022. Il terzo trimestre del 2023 ha avuto tre giornate lavorative in più rispetto al trimestre precedente e una giornata lavorativa in meno rispetto al terzo trimestre del 2022. La variazione congiunturale è la sintesi di una diminuzione del valore aggiunto nel comparto dell'agricoltura, silvicoltura e pesca, di un aumento in quello dell'industria e di una stazionarietà in quello dei servizi. Dal lato della domanda, vi è un contributo negativo della componente nazionale (al lordo delle scorte) e un apporto positivo della componente estera netta. La variazione acquisita per il 2023 è pari a +0,7%. Sul fronte del mercato del lavoro, a ottobre 2023, rispetto al mese precedente, aumentano gli occupati e i disoccupati mentre gli inattivi diminuiscono. L'aumento dell'occupazione (+0,1%, pari a +27mila unità) è diffuso tra uomini, donne, dipendenti permanenti e in tutte le classi d'età tranne i 35-49enni che risultano sostanzialmente stabili; in calo i dipendenti a termine e gli autonomi. Il tasso di occupazione sale al 61,8% (+0,1 punti). Anche la crescita del numero di persone in cerca di lavoro (+2,3%, pari a +45mila unità) coinvolge sia gli uomini sia le donne e riguarda tutte le classi d'età a eccezione dei 35-49 che registrano un lieve calo. Il tasso di disoccupazione totale sale al 7,8% (+0,1 punti), quello giovanile al 24,7% (+1,5 punti)... continua a leggere il Focus Italia mercato veicoli commerciali e industriali FY 2023

