



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 3 al 9 dicembre 2024

Torino, 12 dicembre 2024

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1	Fleet & Business Quattroruote	01/12/2024	<i>Special Edition - Un 2025 complicato per l'automotive</i>	2
12	Fleet & Business Quattroruote	01/12/2024	<i>Special Edition - In ordine sparso tra politica e mercato</i>	3
13	Fleet & Business Quattroruote	01/12/2024	<i>Special Edition - No dazi, si' quote e pieno sostegno</i>	4
30/33	Parts	01/12/2024	<i>Componenti automotive tra cri'si' e rinnovamento</i>	5
	Adnkronos.com	03/12/2024	<i>Calo delle vendite di automobili in Italia, -10,8% da novembre</i>	9
	Ansa.it	03/12/2024	<i>Stellantis lavora al rilancio, un piano per l'Italia</i>	11
1+4/5	Il Gazzettino	03/12/2024	<i>Stellantis, i nodi da sciogliere (G.Ursicino)</i>	16
5	Il Gazzettino	03/12/2024	<i>L'elettrico non decolla e frena tutto il mercato: il 2024 chiuderà a -1%</i>	18
3	Il Mattino di Padova	03/12/2024	<i>Componenti, in Veneto e Fvg il 22/ della filiera</i>	19
I	Il Tirreno Ed. Pisa-Pontedera-Empoli	03/12/2024	<i>La filiera dell'automotive in Toscana tra mercati e transizione tecnologica</i>	20
33	La Stampa - Ed. Torino	03/12/2024	<i>La filiera scommette nella svolta "Piu' tutele per i componentisti" (F.Mun.)</i>	21
4/5	La Verita'	03/12/2024	<i>Con Tavares tagli e vendite a picco ma lui si becca premi per 100 milioni (T.De Stefano)</i>	22
9	L'Eco di Bergamo	03/12/2024	<i>"La crisi continua, il governo Sostenga imprese e ricerca"</i>	24
8	RMotore (La Repubblica)	03/12/2024	<i>Incentivi addio fondi ridotti e solo all'indotto (D.Longhin)</i>	25
	Eventi.news	03/12/2024	<i>Mercato italiano - Cresce l'incertezza: pesano le politiche per la transizione</i>	27
	Ilmessaggero.it	03/12/2024	<i>Auto, a novembre le Bev risalgono a quota 5,3%. -12,7% immatricolazioni benzina, -21,3% diesel. Zero</i>	29
	Ilmessaggero.it	03/12/2024	<i>Unrae, prioritaria in UE e' una politica chiara per transizione energetica. Anfia, mercato in caduta</i>	30
	Lastampa.it	03/12/2024	<i>Auto, dopo l'addio di Tavares la filiera scommette nella svolta: Piu' tutele per i componentisti</i>	32
	Lifegate.it	03/12/2024	<i>Industria automotive: come cambia il mondo dell'aftermarket secondo gli esperti</i>	33
	Quattroruote.it	03/12/2024	<i>Mercato italiano Cresce l'incertezza: pesano le politiche per la transizione</i>	42
	Adnkronos.com	04/12/2024	<i>Stellantis, Urso: "Al tavolo del 17 dicembre mi aspetto novita' concrete"</i>	45
	Dire.it	04/12/2024	<i>Al Mimit convocato il tavolo su Stellantis il 17 dicembre</i>	48
19	Il Sole 24 Ore	04/12/2024	<i>Batterie, colonnine e biocarburanti: il Sud e' gia' un hub della mobilita' sostenibile (V.Viola)</i>	49
1+5	Il Tirreno - Livorno-Cecina-Rosignano-Piombino-Elba	04/12/2024	<i>Ora l'automotive punta sullo spazio</i>	50
5	Il Tirreno - Livorno-Cecina-Rosignano-Piombino-Elba	04/12/2024	<i>"Occorre restare sulla frontiera dell'innovazione"</i>	52
6	L'Eco di Bergamo	04/12/2024	<i>L'azienda vuole il rilancio Va avanti il nuovo piano</i>	53
	Agenparl.eu	04/12/2024	<i>Invito stampa ACI-FIF: 11 dic a Roma presentazione Fiera Internazionale Fuoristrada</i>	54
	Autobusweb.com	04/12/2024	<i>5.700 autobus immatricolati in Italia fino ad oggi, di cui 755 elettrici. Boom del gas, il diesel pe</i>	58
	Borsaitaliana.it	04/12/2024	<i>Stellantis: arrivata convocazione incontro al Mimit per il 17 dicembre alle 14</i>	61
	Geagency.it	04/12/2024	<i>Stellantis, arrivata convocazione per tavolo Mimit 17/12 alle 14</i>	62



UN 2025 COMPLICATO PER L'AUTOMOTIVE

L mese scorso, su questa pagina di abbrivio alla lettura, si dava conto della decisione del governo di rivedere il meccanismo dei fringe benefit per favorire l'ingresso nelle flotte di Bev e Phev, ricordando come tale iniziativa andasse letta come un tentativo di forzare un'adozione ancora zoppicante. Qualche giorno dopo la messa in stampa di quella pagina, è arrivata la notizia che Roma ha deciso – con un secondo colpo di mano ancora più inaspettato – di apportare un taglio drastico al cosiddetto fondo automotive, che era stato introdotto nel 2022 per rilanciare il comparto grazie a una dotazione iniziale di 8,7 miliardi di euro, che quest'anno è stata già ridotta a circa 5,75 miliardi (750 milioni per il 2025 e 1 miliardo l'anno dal 2026 al 2030): come ha comunicato **L'Anfia**, grande è stato lo sconcerto nell'apprendere che dal fondo sono stati tolti addirittura 4,7 miliardi di euro. Posto che, nel momento in cui scrivo, sindacati e associazioni stanno cercando di convincere l'esecutivo Meloni a ridurre il taglio del fondo, sono due mazzate tremende per l'automotive italiano, che vive uno dei momenti più bui della sua storia, sia sotto il profilo commerciale (con un mercato fermatosi nella seconda metà dell'anno) sia sotto quello industriale (il 2024 si chiuderà verosimilmente con meno di mezzo milione di automobili prodotte: nel 2023 erano state oltre 750 mila). E soprattutto sono due eloquenti segnali che le pur buone intenzioni espresse dai ministri Urso e Giorgetti non hanno retto all'impatto della realtà, ché i miracoli – quando i soldi mancano – non è possibile farli. Mi sbaglierò, ma ho l'impressione che i bilanci in gran spolvero degli ultimi anni, perlomeno per quanto riguarda i car maker, non aiutino a sollecitare comprensione in chi fa le regole: se avete guadagnato così tanto, sembra dire il policy maker alle Case, di certo non avete bisogno di sostegni miliardari a carico della collettività. Da un certo punto di vista, la convinzione ha una sua legittimità. Però rimane il dato di fatto che le ultime mosse contribuiscono a rannuvolare ulteriormente un cielo già alquanto oscuro, dove ormai pare evidente che le parti coinvolte in prima battuta – Case, mondo fleet, dealer e filiera – faticino a trovare una condivisione di obiettivi strategici. Ai costruttori interessa soltanto evitare le multe sull'eccesso di CO₂ che diverranno pesantissime nel 2025. L'Aniasa giustamente sottolinea come la nuova normativa sui fringe benefit avrà come conseguenza quella di raffreddare le immatricolazioni del Nlt, ché molti vorranno allungare i contratti, rallentando ulteriormente la transizione. Federauto fa presente che i concessionari sono il vaso di coccio di una guerra giocata sulle loro teste, fra autoimmatricolazioni imposte e la grana di dover gestire l'usato con la spina che nessuno vuole. **L'Anfia** è contraria ai dazi alle Bev cinesi e propone quote d'importazione, come fu fatto anni fa con i giapponesi. Prevedo un 2025 complicato per tutti, e francamente mi piacerebbe essere facile profeta.

Gian Luca Pellegrini

IN ORDINE SPARSO TRA POLITICA E MERCATO

Mario Rossi

La filiera del settore nella morsa di Roma, che taglia il fondo automotive, e in quella di Bruxelles, che mette i dazi sulle elettriche cinesi, ma tira dritto sul phase out del 2035. Ecco che cosa ne pensano i presidenti di Anfia, Aniasa, Federauto e Unrae



A scompaginare le carte, quest'anno, ci ha pensato il governo italiano con un nodo che ha sorpreso e stordito un po' tutti. Da un lato con la clamorosa decisione di tagliare di 4,6 miliardi di euro il cosiddetto fondo automotive 2025-2030, rinunciando, di fatto, a ogni forma di sostegno del mercato nella prospettiva della transizione ecologica. Con appena 200 milioni di euro all'anno a disposizione, reclamati peraltro a gran voce dalle industrie della componentistica, alla possibilità di dover fare a meno degli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni sembrano essersi rassegnati un po' tutti. Dall'altro con la sorprendente decisione di riformare la tassazione del fringe benefit auto aziendale, passando da un'impostazione basata sulle emissioni di anidride carbonica a una formula acriticamente modulata sulle alimentazioni,

rinnegando proprio quel principio di neutralità tecnologica che lo stesso governo italiano aveva invocato e continua a invocare sui tavoli europei nel percorso che dovrà portare al phase out del 2035. Secondo gli addetti ai lavori, il provvedimento avrà un duplice effetto, quantomeno nell'immediato: un aumento della pressione fiscale sulle auto concesse in uso promiscuo (lo Stato si attende un incremento del gettito); e un riorientamento del mercato verso l'usato e l'estensione dei contratti esistenti. Si vedrà, anche perché entrambe le misure, pur essendo ben incardinate, non sono ancora definitive. Anzi, il governo ha già mostrato significative aperture, in particolare sul fondo automotive.

Lo spettro del 2035

Allargando lo sguardo a livello continentale, invece, preoccupa la decisione dell'Unione Europea del 30 ottobre

scorso di confermare i dazi alle auto elettriche prodotte in Cina, senza dubbio ispirata dalla necessità di proteggere l'industria europea – colpita, negli ultimi mesi, anche da un'inaspettata crisi del mercato del Paese asiatico –, ma che avrà conseguenze imprevedibili in altri settori dell'economia e che, comunque, si pone in aperta contraddizione con l'obiettivo di decarbonizzare il trasporto privato entro il 2035.

E, a proposito di 2035, e di "tagliando" da fare nel 2026, il mondo dell'auto resta ancora diviso tra chi spera e chi invece teme una revisione dei target e delle tappe intermedie di un percorso che, pur rappresentando un'opportunità, rischia di far male un po' a tutti: all'industria, alla distribuzione e agli automobilisti. Ecco che cosa ne pensano i presidenti di Anfia (Roberto Vavassori), Aniasa (Alberto Viano), Federauto (Massimo Artusi) e Unrae (Michele Crisci). **F&B**

NO DAZI, SÌ QUOTE E PIENO SOSTEGNO ALL'INDUSTRIA



Roberto Vavassori

Classe 1959, laurea in economia, è consigliere d'amministrazione della Brembo. Guida l'Anfia - di cui era già stato presidente tra il 2012 e il 2015 - dal giugno 2023. Anfia è l'associazione di Confindustria che raggruppa le imprese che operano nella filiera dell'industria automobilistica.



Appello al governo del presidente dell'Anfia: rifinanzi il fondo automotive e destini tutte le risorse alla filiera. E all'Unione Europea dice: apra ai biocarburanti e, per le Bev cinesi, punti sul contingentamento

Stop incentivi al mercato, i residui fondi statali siano destinati all'industria. È la richiesta al governo dell'Anfia dopo il taglio di 4,6 miliardi di euro nascosto nelle pieghe del ddl Bilancio, che ha ridotto da un miliardo ad appena 200 milioni all'anno il fondo automotive. "Non tutti i fondi tagliati devono essere considerati persi. C'è una possibilità di recuperarne una parte, di salire a 400-500 milioni annui", dice Roberto Vavassori, presidente dell'associazione delle imprese della filiera automobilistica, a Fleet & Business. Però, "tutto quello che arriverà dovrà essere dato all'industria, che in questi anni, tra l'altro, è stata penalizzata nell'allocazione delle risorse. Anche perché", sottolinea, "è necessario mantenere in vita una filiera che non può vivere con 200 mila Ducato, 100 mila Panda e con i marchi tedeschi che stanno riducendo la produzione". Un'accusa al gruppo Stellantis? No, "non si può mettere sotto accusa Stellantis perché non produce in Italia. Il gruppo guidato da Tavares risponde a una logica di mercato, ai suoi azionisti: è il governo che deve creare le condizioni per indurla a produrre di più in Italia". E, a proposito di politica, due sono i temi attorno ai quali ci si accapiglia nel dibattito pubblico: i dazi alle auto elettriche cinesi e il "tagliando" al percorso della transizione tecnologica, fissato al 2026, ma che molti, Anfia tra questi, vorrebbero anticipare al 2025. "Sia chiaro", premette Vavassori, "l'Anfia non contesta la data del 2035, contesta la mancanza di neutralità tecnologica. Certo, sono stati ammessi gli e-fuel, ma non i biocarburanti, che anzi sono discriminati con il pretesto della minaccia ai terre-

ni agricoli e delle quantità limitate disponibili. Il vero tema, però, è decarbonizzare, non uccidere una tecnologia che, anzi, può utilizzare vettori energetici neutri o che addirittura riducono la carbon footprint a meno di zero prendendo in considerazione il concetto di life cycle assessment. Dunque, dobbiamo cambiare il target del 2035 appena di qualche grado, evitando di prendere di mira i pistoni e le bielle come fossero il nemico pubblico numero uno e disegnando, invece, una transizione che guardi davvero alla decarbonizzazione. Abbiamo 330 milioni di veicoli in Europa, per la maggior parte inquinanti. In dieci anni potremmo togliere molta più anidride carbonica di quanta ne sottrarrebbe l'immissione di nuovi veicoli a zero emissioni. Non dimentichiamo che l'obiettivo 2030 è un mercato con emissioni medie a 50 g/km di CO₂. Se nel 2025 passasse il concetto di neutralità tecnologica, lo raggiungeremmo facilmente. Anzi, sono convinto che solo quando smarcheremo questo concetto potremo dedicarci alla transizione. Se lo facessimo, verrebbe meno la foglia di fico che oggi ci impedisce di abbracciare completamente l'elettrificazione". Anche sui dazi alle elettriche made in China, Vavassori ha le idee chiare: "Non sono una risposta definitiva, però possono essere una misura temporanea finalizzata a un obiettivo, ovvero sedersi e negoziare una soluzione". Quale? "Potrebbero essere le quote, come quelle che furono applicate 40 anni fa alle auto prodotte in Giappone. L'abbiamo fatto con i giapponesi - che infatti negli anni 80 non ci hanno mangiato: al contrario, ci hanno dato lo stimolo per fare meglio - possiamo farlo con i cinesi". **F&B**

A approfondimenti

Componenti auto tra crisi e rinnovam

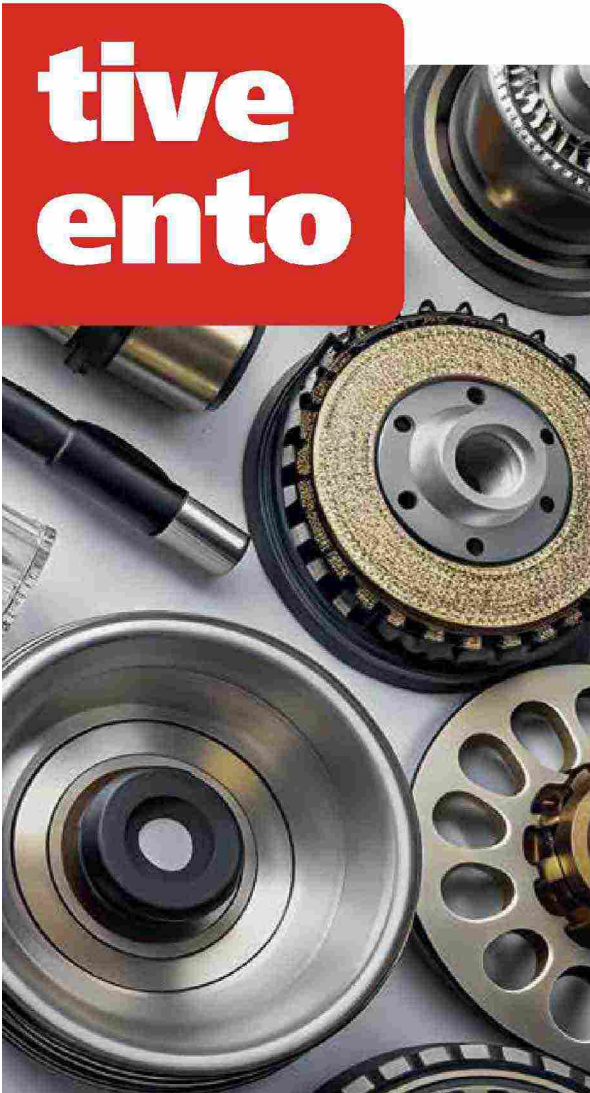


La tradizionale indagine di Anfia e della Camera di Commercio di Torino presenta un quadro non molto incoraggiante, offrendo però spunti di riflessione e opportunità. Il Piemonte, tradizionalmente considerato cuore pulsante della filiera automotive, si trova a ripensare il proprio ruolo in un contesto globale in rapida evoluzione. L'aftermarket è l'unico settore che cresce

di Alessandro Nicolucci
e Francesco Oriolo

Le statistiche fornite dall'ultima edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive, realizzata da Anfia in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino e presentata nella cornice prestigiosa dell'Auditorium del MAUTO, Museo dell'Auto di Torino, offrono un quadro dettagliato delle attuali sfide del settore. Certo non è un caso che le slides presentate al numero pubblico intervenuto, composto in maggioranza da operatori del settore, aves-

sero come titolo "La tempesta perfetta", rammentando la lunga litania di accadimenti, dalla crisi dei microchip non ancora completamente superata alle guerre che accerchiano l'Europa, dai costi dell'energia al "Fit for 55" che, come vedremo più avanti, agita i sonni delle aziende del comparto. Sintetizza con efficacia la situazione del settore il Presidente della Camera di Commercio di Torino, Dario Gallina: "Seppure i dati del 2023 siano ancora positivi, l'indagine descrive una filiera pessimista, preoccupata



Componentistica automotive italiana e servizi per la mobilità

CENTRO DI RICERCA E ANALISI ECONOMICHE ANFIA
Osservatorio 2024

Lo scenario globale

Domanda	autoveicoli 2023	93 mln (+11,9%)	Italia 1,8 mln (+19,1%)
	previsioni 2024	94 mln (+2%)	Italia 1,79 mln (-0,5%)
Produzione	autoveicoli 2023	93,5 mln (+10,3%)	Italia 880 mila (+10,6%)
	previsioni 2024	94,2 mln (+0,6%)	Italia 600 mila (-31%)

I numeri della componentistica italiana 2023

Imprese	2.135	713
Fatturato	58,8 mld (+3,1%)	20,4 mld (+5,9%)
Addetti	170.000 (stabili)	56.350 (-1,6%)

Le previsioni per il 2024

Saldi tre dichiarazioni di aumento e riduzione

Fatturato	-32% ↓	Ordini interni	-40% ↓	Ordini esteri	-30% ↓
-----------	---------------	----------------	---------------	---------------	---------------

Scadenza EU 2035

34% delle imprese cambia modello di business	21% mantiene produzione per motori ICE vs clienti extra UE
15% si orienta verso elettrico / idrogeno	12% valuta uscita dal settore automotive di business

Altre dinamiche della filiera

le imprese che vendono all'estero	79,4% in leggero calo	fatturato medio da vendite a Stellantis / Mecc	35,3% stabili (in calo risp. al 2021)
le imprese che investono in ricerca e sviluppo	66,0% stabili	fatturato medio aftermarket	29,0% in aumento

Imprese che hanno adottato azioni ESG

Environment	78% ↑	Social	83% ↑	Governance	72% ↑
-------------	--------------	--------	--------------	------------	--------------



per l'instabilità del quadro economico e per l'incertezza sui volumi produttivi e fortemente condizionata dalle strategie delle Case produttrici - spiega - Sebbene la maggioranza delle imprese realizzi prodotti destinati a qualunque tipo di autoveicolo, indipendentemente dalla sua alimentazione, la temuta scadenza europea impone un cambiamento del modello di business al 34% delle imprese, tra mantenimento della produzione per Paesi extra-UE, virata verso l'elettrico o addirittura uscita dal

settore automobilistico. In questo contesto di incertezza, sono stabili gli investimenti in R&S, si evidenzia un leggero calo delle imprese esportatrici e dei piani di sviluppo di nuovi powertrain, è diffusa l'adozione di azioni in ambito ESG".

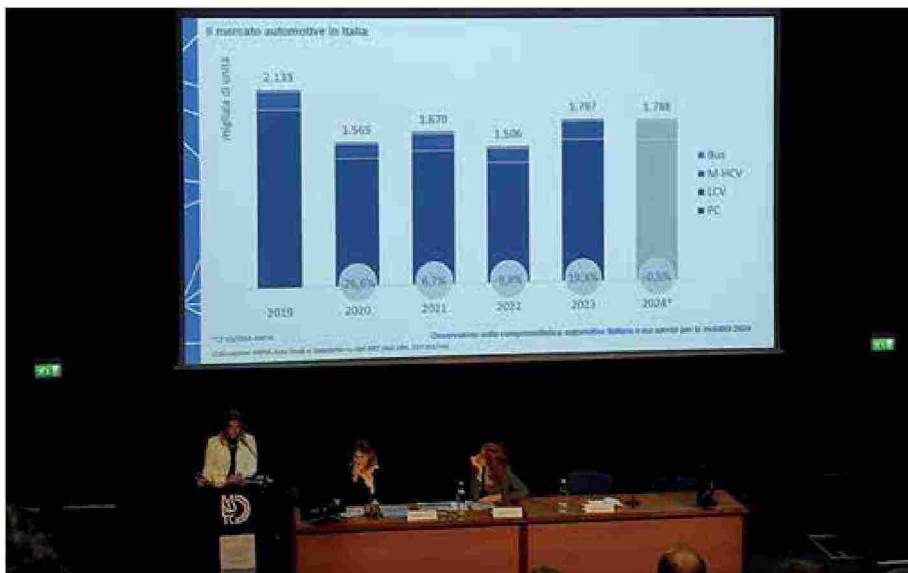
Navigare al centro della tempesta

Sebbene il saldo tra ottimisti e pessimisti indichi una certa apprensione, è fondamentale ricordare che ogni difficoltà può portare con sé

l'occasione di reinventarsi: previsioni di contrazione per il 55% delle imprese e saldo tra attese di aumento e riduzione del -32% a livello nazionale. Tuttavia, questa situazione può stimolare una riflessione su come migliorare l'efficienza e innovare nei processi produttivi. Le aziende potrebbero sfruttare queste difficoltà come un'opportunità per rivedere le proprie strategie e investire in tecnologie all'avanguardia. La maggiore debolezza viene avvertita anche per gli ordinativi interni ed esteri, ma questa situa-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

A approfondimenti



è soltanto una necessità, ma un'opportunità per definirsi come leader nel nuovo mercato globale. Le aziende che sapranno rispondere a queste sfide con creatività e proattività possono non solo superare le difficoltà, ma anche emergere come esempi di successo.

Il Piemonte consolida le vendite a Iveco e Stellantis

Nel 2023 si consolida la quota di imprese che risultano avere Stellantis e/o Iveco, direttamente o indirettamente, nel proprio portafoglio clienti: è pari al 69,4% (era il 68,4% nel 2022), ma nettamente inferiore sia al 2021, quando era del 72,9%, sia agli anni ancora precedenti. In Piemonte le vendite a Stellantis e/o Iveco riguardano una quota più alta di imprese, il 78,5%, ma anch'essa in riduzione se paragonata al 2021 (era l'80,6%).

Diminuisce tuttavia, nell'ultimo triennio, la quota di operatori che hanno generato da vendite a Stellantis/Iveco oltre il 50% del volume di affari (in Italia dal 39,6% del 2021 al 32,8% del 2023, in Piemonte dal 50,6% al 40,1%). Il fatturato medio generato da vendite a Stellantis/Iveco, dopo la forte riduzione evidenziata nel 2022, mostra una sostanziale stabilità, ma in Piemonte continua a ridursi.

zione può incentivare le aziende a diversificare i propri mercati e investire in nuove strategie. La ricerca di nuovi segmenti di mercato può aprire porte a partnership inaspettate e opportunità di crescita in settori ancora poco esplorati. Inoltre anche l'occupazione, rappresenta un'opportunità per un riassorbimento della forza lavoro in settori emergenti e innovativi. Questo panorama, sebbene complesso, offre alle aziende la possibilità di adattarsi e prosperare, stimolando una cultura dell'innovazione che può tradursi in vantaggi competitivi.

Il futuro della componentistica in Italia

L'Osservatorio ha identificato 2.135 imprese attive nel settore della componentistica automotive in Italia, impiegando circa 170.000 addetti e generando un fatturato intorno ai 59 miliardi di euro. Questi dati, sebbene mostrino sfide, rappresentano anche la base su cui costruire il futuro del settore. Le aziende devono essere pronte a rispondere a un contesto complesso e competitivo, ma anche a cogliere le opportunità di crescita e innovazione. La resilienza e la capacità di adattamento sono diventate abilità fondamentali per affrontare il

futuro. L'emergere di segmenti come l'elettrico e l'idrogeno può rappresentare un'ottima occasione per le imprese italiane di affermarsi in un panorama sempre più verde e sostenibile. L'innovazione tecnologica, unita a una maggiore consapevolezza ambientale, può portare a una nuova era di prosperità per il settore automotive. Investire in ricerca e sviluppo non



Richieste delle imprese e collaborazioni con le istituzioni

Le aziende si trovano in prima linea nell'affrontare la crisi e hanno fatto sentire la loro voce, esprimendo la necessità di misure urgenti da parte delle istituzioni pubbliche. Richieste come la riduzione dei costi energetici e l'accesso a finanziamenti specifici per la ricerca e sviluppo non sono solo misure di sostegno, ma anche opportunità per spingere l'innovazione e la transizione verso tecnologie più sostenibili. La collaborazione tra settore pubblico e privato diventa quindi fondamentale per costruire un ecosistema favorevole alla crescita e alla competitività. Le istituzioni, riconoscendo l'importanza della filiera automotive, possono incentivare politiche che promuovano l'innovazione e il sostegno alle piccole e medie imprese, creando così un ambiente fertile per la crescita. Questa sinergia potrà anche stimolare la creazione di reti locali di imprese, favorendo il trasferimento di conoscenze e competenze necessarie per affrontare le sfide future.

Transizione industriale

Secondo Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti Anfia, "l'attuale situazione del mercato dell'auto in Europa, sebbene difficile, offre spunti per un cambiamento necessario". I 56.000 posti di lavoro persi dal 2020 possono rappresentare l'occasione per ripensare le competenze e le professionalità richieste dal settore. "Le previsioni per il 2024 parlano di un ulteriore calo - spiega Stella - ma ciò potrebbe stimolare la formazione e la riqualificazione dei lavoratori, creando opportunità in nuovi ambiti tecnologici e produttivi. L'accento su competenze innovative potrà favorire la creazione di una forza lavoro altamente specializzata, in grado di affrontare le sfide del futuro". Le aziende italiane sono quindi chiamate a navigare in un mare di incertezze, ma la capacità di investire in nuove tecnologie e soluzioni innovative può trasformare queste sfide in vantaggi competitivi. Le sinergie tra istituzioni, università e industria possono dare vita a progetti di formazione avanzata, preparandosi così a restare rilevanti in un settore in



continua evoluzione. Investire nella formazione dei dipendenti non solo crea un capitale umano migliore, ma contribuisce anche a costruire una reputazione positiva per le imprese.

L'aftermarket unico settore in crescita

Nonostante le difficoltà previste per il 2024, è significativo notare che il 2023 ha registrato ancora una crescita del fatturato del +3,1% rispetto all'anno precedente. Questo segnale suggerisce che le imprese stanno già attuando strategie di adattamento, dimostrando una notevole capacità di risposta alle sfide. È importante guardare al futuro con un occhio ottimista: il settore dell'aftermarket, ad esempio, si dimostra più resistente e potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita per le aziende che sanno come cogliere le nuove tendenze di mercato. Le imprese stanno adattando i loro modelli di business in vista della scadenza europea del 2035, con un 34% che si orienta verso l'elettrico o l'idrogeno, mentre il 12% valuta l'uscita dal settore automotive. La crisi della domanda, l'aumento dei costi di produzione e il rallentamento degli investimenti nelle nuove tecnologie stanno influenzando l'occupazione nella componentistica automotive. In sostanza, gli specialisti dell'aftermarket e i fornitori di E&D

hanno visto aumenti, a differenza dei subfornitori che hanno registrato più che altro cali. La maggior parte delle imprese non prevede cambiamenti significativi, ma una certa porzione si sta già orientando verso veicoli elettrici e servizi correlati, mentre una parte significativa rimane legata alla tradizionale componentistica per motorizzazioni a combustione interna.

Un mercato globale in evoluzione continua

La domanda di autoveicoli ha mostrato segnali di crescita nel 2023, con l'Asia che continua a guadagnare terreno. Anche se l'Europa sta affrontando delle difficoltà, questa situazione rappresenta un incentivo per le aziende italiane a esplorare mercati emergenti e diversificare la propria offerta. Si prevede che la domanda mondiale superi i 94 milioni di veicoli nel 2024 e l'Italia potrebbe trovare stabilità, pur con una leggera contrazione dello 0,5%. Questo scenario invita a riflettere su come sfruttare al meglio le opportunità offerte dai mercati globali, adottando strategie flessibili e innovative. In questo panorama le aziende che sapranno adattarsi con agilità e visione potranno non solo affrontare le sfide, ma anche ritagliarsi un ruolo da protagonisti nel futuro del settore automotive. ■

Calo delle vendite di automobili in Italia, -10,8% da novembre

Nell'undicesimo mese del 2024 sono state immatricolate in Italia 124.251 autovetture 03 dicembre 2024 | 13.03 LETTURA: 5 minuti Calano le vendite di automobili in Italia. A novembre sono state immatricolate 124.251 autovetture con un calo rispetto allo stesso mese del 2023 del 10,8% mentre il consuntivo dei primi undici mesi dell'anno si è chiuso con 1.452.973 immatricolazioni e con un calo rispetto allo stesso periodo dello scorso anno dello 0,2%. Il Centro Studi Promotor spiega che "è legittimo prevedere che il consuntivo dell'intero anno chiuderà più o meno sui livelli del 2023, cioè a quota 1.566.000, con un calo sul livello dell'anno



che ha preceduto la pandemia, cioè sul 2019, del 18,3%. E a ciò si aggiunge che le prospettive per il 2025 non appaiono positive Dall'inchiesta congiunturale mensile condotta dal Csp a fine novembre emerge infatti che "solo il 5% dei concessionari interpellati prevede per i prossimi mesi vendite in aumento, mentre il 37% ipotizza stabilità sui bassi livelli attuali e il 58% si attende un calo delle immatricolazioni". In questo quadro, spiega il Csp, "non conforta certo il fatto che la situazione italiana non differisca significativamente da quella dell'Unione Europea. Le ragioni del mancato recupero da parte del mercato dell'auto dell'Unione dei livelli ante-pandemia vanno ricercate essenzialmente nella politica per la transizione energetica nella mobilità dettata all'Unione essenzialmente dall'ambientalismo ideologico. Le conseguenze sono ormai sotto gli occhi di tutti. I diktat, le multe miliardarie ai produttori di auto e la caduta delle vendite hanno determinato, come è noto, una gravissima crisi con chiusure di stabilimenti e licenziamenti in massa e il concreto pericolo dell'invasione dei mercati dell'Unione da parte di prodotti cinesi". Il mercato delle auto usate in crescita D'altra parte, sottolinea il Centro Studi Promotor, "i forti aumenti dei prezzi delle auto hanno prodotto un calo della domanda di auto nuove e un rinnovato interesse per il mercato delle auto usate che gode di ottima salute in quanto beneficia sia della domanda di ceti sociali che non possono più permettersi di acquistare un'auto nuova, che di quella di ceti emergenti, come gli immigrati, che si accontentano di auto usate che in altri tempi sarebbero state rottamate. A tutto questo si aggiunge il fatto che la maggior parte degli acquirenti di auto elettriche le compra come auto da aggiungere a quella o quelle già possedute. Per cui all'acquisto di un'auto elettrica corrisponde generalmente un incremento del parco". L'insieme degli elementi citati, afferma Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, "sta determinando nel nostro Paese una situazione per molti aspetti paradossale. Le vendite di auto nuove sono molto depresse, ma il parco circolante continua ad aumentare e ciò nonostante che la popolazione sia in calo. Prima della crisi da pandemia nel 2019, secondo l'Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), il tasso di motorizzazione in Italia era pari a 65,6. Ciò significa che per ogni 100 abitanti circolavano 65,6 autovetture. Nel 2023 questo tasso è salito a 69,4 ma è aumentata anche l'età media delle auto circolanti con ripercussioni negative sia sulla sicurezza della circolazione che sull'ambiente". -17,1% immatricolazioni auto elettriche Anche il mercato italiano delle auto elettriche rallenta a novembre. Il mese scorso, in particolare, sono state immatricolate 6.601 vetture full electric, in calo del 17,1% rispetto al novembre 2023, con una quota di mercato pari al 5,3% (dal 5,7% del novembre 2023). E' quanto emerge da un'elaborazione di Motus-E. Negli 11 mesi le auto elettriche registrate nella Penisola sono 59.126, in linea con lo stesso periodo dello scorso anno (-0,6%), con una market share pari al 4,1%, analoga al periodo gennaio-novembre 2023. Al 30 novembre il parco circolante elettrico italiano risulta composto da 272.105 auto. L'elettrico continua a confermarsi sostanzialmente allineato al mercato auto complessivo: negli 11 mesi il 53,5% delle immatricolazioni full electric fanno capo ai privati (il valore si attesta al 58,3% considerando tutte le alimentazioni), l'8,1% alle flotte aziendali (5,2% considerando tutte le alimentazioni), il 9,3% alle autoimmatricolazioni e concessionari (10,7% considerando tutte le alimentazioni) e il 29,1% ai noleggi (25,8% considerando tutte le alimentazioni). Sollevando lo sguardo sugli altri grandi Paesi europei, nei primi 10 mesi dell'anno la quota di mercato delle auto elettriche si attesta al 17% in Francia, al 13,3% in Germania, al 5,3% in Spagna e al 18,1% nel Regno Unito, con l'Italia sempre in coda tra i major market del Continente (nei 10 mesi la market share italiana delle auto elettriche è stata di poco superiore al 3,9%). "Stagnazione riflette l'incertezza normativa" Il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso, ritiene che "la pericolosa stagnazione del mercato auto italiano" rifletta "il generalizzato clima di incertezza che caratterizza il quadro normativo e il dibattito pubblico nazionale sulle prospettive dell'automotive". "In una fase decisiva per il settore come quella che stiamo attraversando - sottolinea Naso - è più che mai urgente un indirizzo strategico da parte delle Istituzioni chiaro e condiviso con l'industria, un grande coordinamento nazionale per il comparto, coerente con un contesto internazionale che vedrà la

competitività della filiera italiana passare fatalmente dalla capacità di intercettare i megatrend globali dell' "elettrificazione e della digitalizzazione". Anche Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** ha commentato i dati. "Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre - dice - ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili, pur se non sufficienti, sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo. Il presidente di Unrae Michele Crisci auspica vivamente che "la transizione energetica diventi una priorità cruciale nei primi 100 giorni di attività della nuova Commissione europea. Consumatori e imprese necessitano ormai urgentemente di indicazioni immediate e certe per orientarsi in questa complessa fase di trasformazione". Il mercato italiano delle autovetture, rileva Unrae, "continua a mostrare segni di crisi preoccupanti, con il quarto mese consecutivo in contrazione dopo il -13,4% di agosto, il -10,7% di settembre e il -9,0% di ottobre. Novembre chiude con 124.251 nuove immatricolazioni, un calo del 10,8% rispetto alle 139.319 dello stesso periodo dell'anno precedente, che aveva una giornata lavorativa in più. Il cumulato degli 11 mesi va in rosso per la prima volta da inizio anno, con una flessione dello 0,2%: 1.452.973 immatricolazioni rispetto a 1.455.320 nel periodo gennaio-novembre 2023. Rispetto al periodo pre-covid, gennaio-novembre 2019, il calo è del 18,2%. Le vetture Bev, sottolinea Unrae, "recuperano quota rispetto al 4,0% di ottobre, salendo al 5,3% (-0,3 punti rispetto allo stesso mese 2023), anche grazie alle consegne delle vetture ordinate in giugno con il breve beneficio degli incentivi, che sta generando un effetto altalenante nel corso dei mesi. Le auto Phev, invece, scendono al 3,1% dal 3,4% di ottobre, portando il totale di veicoli ricaricabili all'8,4%". Doctor's Life, formazione continua per i medici Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. Disponibile on demand su SKY

Menu

Siti Internazionali

Abbonati



Il Belgio è il primo Paese al mondo ad assicurare un contratto alle prostitute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

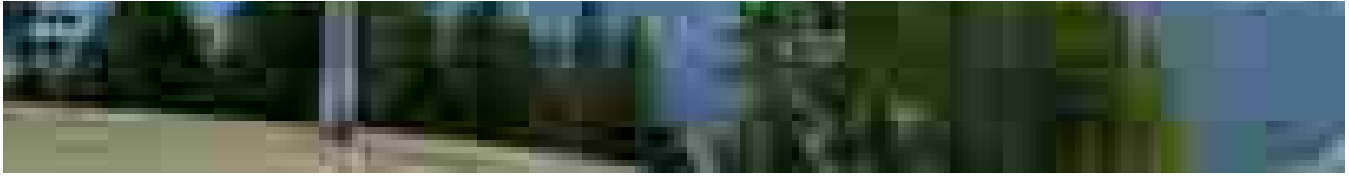


La mappa più dettagliata delle onde gravitazionali nell'universo VIDEO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

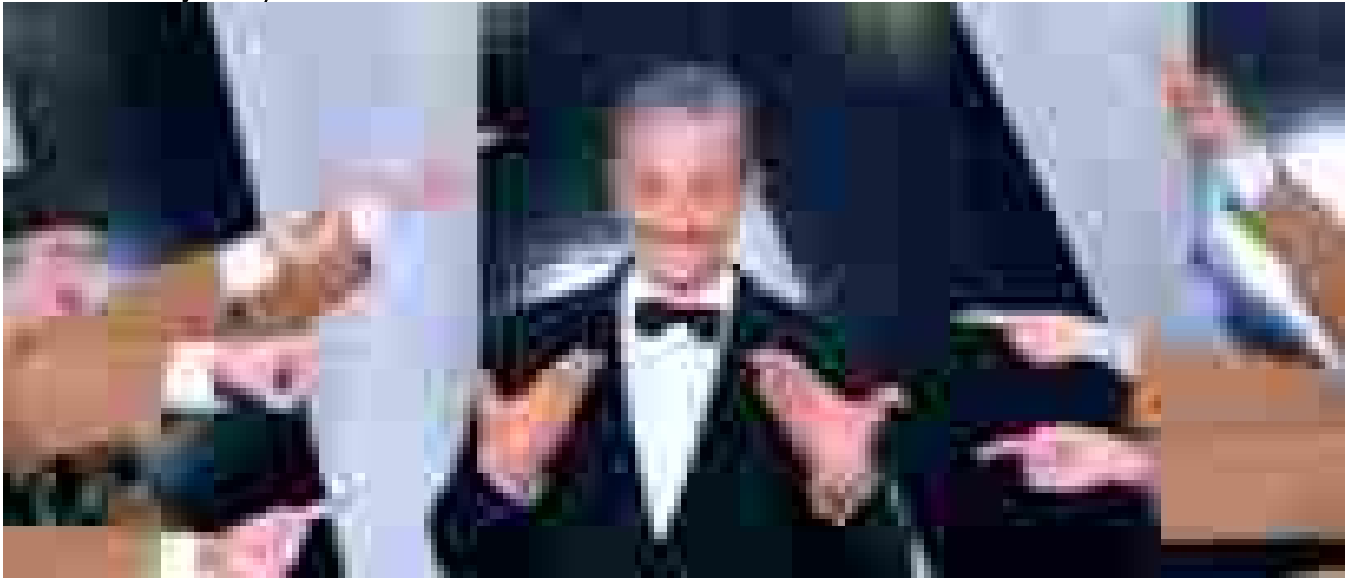
089849



Sulle Alpi un terzo di neve in meno in cent'anni



Trenta anni di Playstation, storia di una rivoluzione



A Fiorello il Rose d'Or Award alla carriera assegnato dall'Ebu

Temi caldi Stellantis Turetta Rigopiano Bortuzzo Corea del Sud / **MOTORI** / Industria e Analisi

Naviga :

Stellantis lavora al rilancio, un piano per l'Italia

L'ipotesi dei contratti di sviluppo e i nuovi modelli in arrivo

TORINO, 03 dicembre 2024, 20:40
Amalia Angotti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



↑ © ANSA/EPA

Luscita anticipata di Carlos Tavares non mette in discussione i programmi di Stellantis per l'Italia. Il piano con i modelli che l'azienda aveva portato al Mimit lo scorso 14 novembre andrà avanti, anche se restano nodi da sciogliere relativi alla produzione, ai modelli, all'occupazione e alla gigafactory.

Che cosa può succedere il 17 dicembre quando Stellantis, sindacati, Anfia e Regioni si ritroveranno di nuovo al tavolo convocato dal ministro Adolfo Urso? Il segnale di una svolta rispetto al passato, quando il confronto si è rivelato infruttuoso, potrebbe essere il dialogo con la premier Giorgia Meloni e il ministro Urso, subito avviato dal presidente John Elkann che, in attesa del nuovo amministratore delegato, ha preso le redini operative del gruppo.

Il confronto potrebbe entrare nel merito partendo dai risultati dei tavoli tecnici promossi sempre da Urso nei mesi scorsi. In questo caso, una leva su cui si potrebbe giocare è quella dei contratti di sviluppo con lo Stato che compartecipa agli investimenti di Stellantis, costringendo l'azienda a un cronoprogramma preciso relativo a ogni singola fabbrica con le relative garanzie occupazionali.

Tra i nodi da sciogliere ci sono quello del progetto della gigafactory, sospeso dall'azienda, e la possibilità che venga realizzata in Italia la nuova piattaforma per le auto di piccola dimensione che significherebbe coinvolgere e sostenere la componentistica italiana. Non è escluso che per dare forza agli impegni dell'azienda possa essere il responsabile dell'Europa di Stellantis, Jean-Philippe Imparato, a portare avanti la trattativa con il governo.

Sul fronte dei nuovi modelli, il piano di Stellantis ne prevede per Melfi cinque: nel 2025 uscirà nel primo trimestre la prima Ds e, nel terzo, la nuova Jeep Compass elettrica. Nel 2026 arriverà nel primo trimestre la seconda vettura Ds, nel secondo la Jeep Compass Ibrida e nel terzo la nuova Lancia Gamma.

Valutazioni sono in corso per nuovi progetti a Pomigliano, dove i sindacati chiedono un modello di grande

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

diffusione di segmento piccolo, mentre ad Atesa sarà prodotta la gamma elettrica del Ducato e a Cassino la Maserati Grecale andrà oltre il 2030. A Mirafiori arriverà la 500 ibrida che affiancherà quella elettrica e le Maserati.

Proprio il brand del Tridente è il punto debole del piano di Stellantis: al momento ci sono soltanto la GranTurismo e la GranCabrio, la Mc20 di Modena e il Grecale di Cassino. Non si parla più - lamentano i sindacati - della QuattroPorte elettrificata. L'uscita di scena di Tavares, fermo sostenitore dell'elettrico, potrebbe dare slancio ai modelli ibridi, in alcuni casi già in programma come per la 500 e la Jeep Compass.

I segretari generali della Uil, PierPaolo Bombardieri, e della Uilm, Rocco Palombella, chiedono che "il presidente Elkann incontri le organizzazioni sindacali prima del tavolo convocato al Mimit per il 17 dicembre, per fare piena chiarezza sugli impegni occupazionali, produttivi e industriali di Stellantis in Italia". "Tra i nodi da sciogliere c'è quello del nuovo ammortizzatore sociale visto che il prossimo anno con la fine della cassa integrazione sono a rischio 25.000 posti di lavoro tra Stellantis e indotto. Vogliamo garanzie sulle fabbriche e che non si proceda a licenziamenti unilaterali", aggiunge Ferdinando Uliano, segretario generale della Fim. "Tavares si è dimesso. I lavoratori italiani rimangono. E noi vogliamo un piano industriale e occupazionale subito" ha affermato il leader della Fiom Michele De Palma dopo le dimissioni dell'ad di Stellantis.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Condividi



Guarda anche

Le scelte francesi di Tavares e i modelli in arrivo

Pressing del Parlamento su Elkann, verso incentivi in manovra

Ultima ora

20:48

Presidente sudcoreano, 'la legge marziale sarà revocata'

20:35

Petrolio chiude in forte rialzo a New York a 70,05 dollari

20:01

Fontana, Elkann quanto prima in Parlamento, confronto necessario

19:51

Usa, voto contro legge marziale in Corea Sud sia rispettato

19:41

Madre vittima Rigopiano, potevano essere salvati

Video >

Macron, dimettermi? Fantapolitica, sto fino alla fine'



Tutte le news >
▶ Stellantis, gli operai di Mirafiori dopo le dimissioni di Tavares



▶ L'Ape dice addio all'Italia, Leone: "e' finito un mito"



▶ L'Ape dice "addio Italia", sarà fabbricata solo in India



▶ Vasco Rossi ironico influencer, sul 'CyberTruck' di Musk

Iscriviti alle newsletter



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, i nodi da sciogliere

► Tonfo in Borsa. Elkann ai dipendenti: «Tempi duri». L'incognita del nuovo ad. Meloni: «Difenderemo l'indotto»

Il giorno dopo lo tsunami l'atmosfera resta agitata. In Italia sono in pochi a rimpiangere Carlos Tavares. Tutto il mondo politico ha accolto le dimissioni con soddisfazione e solo qualcuno ha invitato a non

pensare che ora «tutti i problemi siano risolti». Stellantis ha un profilo internazionale, il gruppo è nato dalla fusione di tre realtà di paesi diversi, uno addirittura di un altro continente. Per questo che la non

facile ricerca del successore dovrà tenere presente anche questo aspetto. Unico comune denominatore di un'azienda tanto globale sono i mercati finanziari. Ebbene le borse non hanno gradito, con il titolo che

in giornata è arrivato a perdere il 10%. Elkann ha scritto ai dipendenti: «Tempi duri, li affronteremo». Sul tema è intervenuta anche Giorgia Meloni: «Difenderemo i livelli occupazionali e l'indotto».

Malfetano e Ursicino
alle pagine 2 e 4

Le dimissioni di Tavares

Stellantis cade in Borsa Messaggio ai dipendenti: tempi duri, li affronteremo

► Titolo giù di quasi il 7%. Il gruppo in cerca del nuovo ad, spunta il nome di Imparato
Vendite ancora in calo sul mercato italiano. Elkann prova a rassicurare i lavoratori

IL CASO

ROMA Il giorno dopo lo tsunami l'atmosfera resta agitata. In Italia sono pochi quelli che rimpiangono Carlos Tavares. Tutto il mondo politico ha accolto le dimissioni con soddisfazione e solo qualcuno ha invitato a non pensare che ora «tutti i problemi siano risolti». Fra le doti del manager portoghese, sicuramente, non emergeva la diplomazia e le divergenze con il nostro esecutivo dovevano essere smussate. Ma Stellantis ha un profilo internazionale, il gruppo è nato dalla fusione di tre realtà di paesi diversi, uno addirittura di un altro continente. Ed ognuna guarda in casa propria. Per questo che la non facile ricerca del successore dovrà tenere presente anche l'aspetto nazionalistico. Non sono passati molti anni da quando la Daimler (l'attuale Mercedes) fu costretta ad abbandonare la Chrysler mettendoci tre volte i soldi: per «comprarla», per rilanciarla, per fuggire via perché era impossibile che tedeschi ed americani andassero d'accordo. Unico comune denominatore di un'azienda tanto globale sono i mar-

cati finanziari visto che il gigante è quotato su più piazze. Ebbene, come si dice, le borse non hanno gradito con il titolo che in giornata è arrivato a perdere il 10% per poi ripiegare su un -6,3%. Bisogna tener conto, infatti, di alcuni aspetti. Tavares ha indubbiamente fatto bene sia in Renault-Nissan sia in PSA. È stato uno degli artefici, insieme a John Elkann, della nascita del colosso transatlantico. Lui ha messo tutti i manager nelle varie posizioni disegnando la società secondo la sua visione. In un momento in cui l'automotive naviga in acque tempestose non è affatto facile indirizzare il cavallo senza il suo fantino. La principale preoccupazione di Elkann è di individuare al più presto il nuovo timoniere. Anche perché non è il suo lavoro prioritario gestire un gigante dell'auto.

IL PASSAGGIO

Ci sono decine di fabbriche che producono in diversi continenti a tutte le ore del giorno, di cui bisogna conoscere tutte le esigenze e le necessità. È necessario, oltre ad essere bravi, metterci totalmente la testa e non pensare ad altro. Sullo sfondo c'è lo spettro Volkswagen attualmente in una situazione ben peggiore. Sul

fronte italiano certamente Elkann vorrà avere un rapporto migliore con l'esecutivo, ma non è facile stravolgere il piano "Dare Forward 2030" presentato nel marzo 2022 sul quale sono stati investiti decine di miliardi, che è nel bel mezzo della sua attuazione e che Tavares aveva inculcato a tutto il management. Sempre nel nostro Paese c'è in programma il nuovo atto del tavolo al Mimit con cui l'azienda dialoga con il Ministro Adolfo Urso che chiede «maggiore impegno e più garanzie» per elargire aiuti. L'incontro è previsto per il 17 dicembre, ma quasi sicuramente Elkann non ci sarà. Stellantis verrà rappresentata da Jean Philippe Imparato, responsabile per il mercato Europa e per i veicoli commerciali. Elkann, però, dopo aver avvisato Sergio Mattarella e Giorgia Meloni dello scossone al vertice, si è sentito anche con il ministro dello Sviluppo Economico. Non ci sono state dichiarazioni al riguardo, ma sembra che il manager francese arriverà a Roma con il mandato di chiudere un qualche accordo sul Piano Italia. Oltre alla soluzione de Meo, che però è esterna e quindi più complessa, circolano rumors che riguardano profili anche interni per la successione. Uno è proprio Imparato.

LE IPOTESI

Uomo forte di Tavares, con cui lavora insieme dai tempi della PSA, il dirigente conosce tutti i segreti del piano ed anche le strategie di Tavares per cui sarebbe più facile fare correttivi

senza combinare guai. In più, è un francese di origini italiane, parla benissimo la nostra lingua ed è più empatico di Carlos. È vero, recentemente ha dichiarato di «non avere lo spessore per guidare Stellantis», ma lo ha detto quando il «capo» era ancora in sella. Insomma potrebbe accontentare Parigi e Roma. L'altra figura interna forte è Antonio Filosa, in Fiat dal 1999 e, dopo essersi occupato del Sud America, è attualmente alla guida delle attività negli States, quindi non sarebbe visto come uno straniero dagli americani. In serata l'azienda ha divulgato i nomi dei manager che fanno parte del CEI, il Comitato Esecutivo ad Interim, che si occuperà della gestione insieme al presidente fino all'arrivo del nuovo ceo. Ci sono i 17 top manager fra cui Filosa, Imparato, François, Ficili e Picat. Elkann ha richiamato, ed inserito nel Comitato come «suo Special Advisor», Richard Palmer, ex direttore finanziario di FCA e poi di Stellantis, che aveva lasciato nell'era Tavares. Elkann ha anche scritto ai dipendenti da Auburn Hills: «Carlos ha lasciato, gli sarò sempre grato, ma nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi con il Consiglio. Sono tempi duri, li affronteremo insieme». Intanto ieri in Ministero ha divulgato le immatricolazioni di novembre e le vendite sono crollate per il quarto mese consecutivo a doppia cifra (-10,8%). Per la prima volta nel 2024 anche il cumulato va in rosso (-0,2%) e la chiusura dell'anno non promette nulla di buono. Sale leggermente il mercato elettrico con una quota del 5,3% (era al 4% ad ottobre), ma scendono le ibride plug-in. Stel-

lantis, chiaramente, è ancora sulla "strategia" Taveres: lo scorso mese ha venduto in Italia 30.817 vetture, il

24,6% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 29,3% al 24,7%. Negli undici mesi le im-

matricolazioni del gruppo sono state 428.205 auto, con una flessione del 9,4% rispetto allo stesso periodo

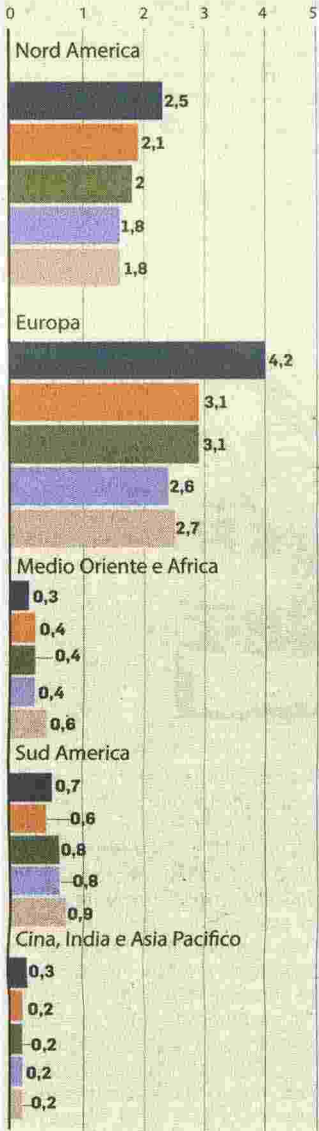
dell'anno scorso, mentre la quota di mercato è scesa dal 32,4% al 29,4%.

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vendite globali di Stellantis

Milioni di unità vendute



■ 2019 ■ 2020
■ Fca ■ Fca
■ 2021 ■ 2022
■ Stellantis* ■ Stellantis
■ 2023
■ Stellantis

*16 gennaio 2021: Nasce Stellantis (fusione Fca-Psa)

Fonte: Acea, Stellantis Withub

LA SFIDA DEL PROSSIMO CAPO AZIENDA SARÀ RIVEDERE IL PIANO «DARE FORWARD» GIÀ IN FASE AVANZATA DI ATTUAZIONE

SECONDO GLI ULTIMI DATI DELL'ANFIA LE IMMATRICOLAZIONI SONO SCESE DI OLTRE IL 24%



I loghi del gruppo Stellantis nella sede di Mirafiori a Torino. La casa automobilistica è nata nel 2021 dalla fusione fra Fiat Chrysler e la francese Psa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'elettrico non decolla e frena tutto il mercato: il 2024 chiuderà a -1%

IL MERCATO

ROMA A novembre 2024, il mercato italiano dell'auto totalizza 124.251 immatricolazioni, in ribasso del 10,8% rispetto a novembre 2023, che aveva totalizzato 139.319 unità. Nei primi undici mesi del 2024 i volumi complessivi si attestano a 1.452.973 unità, pressoché in linea con quelli di gennaio-novembre 2023 (-0,2%). «A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) - afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia -. Entrando nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023)».

«Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso - aggiunge - è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili, pur se non sufficienti, sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che



favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo».

Nel dettaglio, è il mancato decollo del mercato delle auto elettriche a frenare il settore. Il mese scorso, in particolare, sono state immatricolate in Italia 6.601 vetture full electric, in calo del 17,1% rispetto al novembre 2023, con una quota di mercato pari al 5,3% (dal 5,7% del novembre 2023). Il dato emerge da un'elaborazione di Motus-E. Negli 11 mesi le auto elettriche registrate nella Penisola sono 59.126, in linea con lo stesso periodo dello scorso anno (-0,6%), con una market share pari al 4,1%, analoga al periodo gennaio-novembre 2023. Al 30 novembre il parco circolante elettrico

italiano risulta composto da 272.105 auto.

Osservando i singoli canali di mercato, l'elettrico continua a confermarsi sostanzialmente allineato al mercato auto complessivo: negli 11 mesi il 53,5% delle immatricolazioni full electric fanno capo ai privati (il valore si attesta al 58,3% considerando tutte le alimentazioni), l'8,1% alle flotte aziendali (5,2% considerando tutte le alimentazioni), il 9,3% alle autoimmatricolazioni e concessionari (10,7% considerando tutte le alimentazioni) e il 29,1% ai noleggi (25,8% considerando tutte le alimentazioni). Sollevando lo sguardo sugli altri grandi Paesi europei, nei primi 10 mesi dell'anno la quota di mercato delle auto elettriche si attesta al 17% in Francia, al 13,3% in Germania, al 5,3% in Spagna e al 18,1% nel Regno Unito, con l'Italia sempre in coda tra i major market del Continente (nei 10 mesi la market share italiana delle auto elettriche è stata di poco superiore al 3,9%).

**IN NOVEMBRE
IL 10,8 PER CENTO
DI IMMATRICOLAZIONI
IN MENO IN ITALIA.
MENO DI 300 MILA
VETTURE IN STRADA**

IRIPRODUZIONE RISERVATA



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I NUMERI

Componenti, in Veneto e Fvg il 22% della filiera

VENEZIA

Anche a Nord Est si prospettano tempi duri per le aziende della filiera dell'automotive. In Veneto e in Friuli Venezia Giulia ha sede il 22% dei componentisti italiani e uno su due ha registrato nel 2024 un calo del fatturato. Sono i dati dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana dell'Anfia. Il Nord Est è una filiera estesa e plurale di fornitori per la componentistica dell'automotive, per la commercializzazione e per il post vendita. Il Veneto ospita 9% dei componentisti italiani, il Friuli Venezia Giulia l'1,1%, l'Emilia-Romagna il 10,4% e il Trentino Alto Adige 1%. Tra queste ci sono aziende importanti: la Sirmax con i suoi polimeri per le componenti in plastica, le grandi concerie del vicentino, da Gruppo Mastrotto alla Pasubio con il pellame per gli interni, Ufi Filter per i filtri, Fiamm e Midac per le batterie, Valbruna per l'acciaio. Nella filiera di fornitura dell'automotive le imprese venete spiccano per la maggiore intensità di beni e servizi forniti dalla meccanica e dai prodotti in metallo, seguiti dalle forniture di metallurgia, plastica, di elettrotecnica e Ict. Nel Friuli Venezia Giulia prevalgono invece le imprese che forniscono meccanica e prodotti in metallo, metallurgia e Ict, mentre nel Trentino Alto Adige è più intensa la fornitura di servizi di noleggio, seguita dai prodotti in metallo e dai servizi di trasporto e logistica. Complessivamente il Triveneto esporta oltre 3 miliardi di euro grazie anche al buon inserimento italiano nelle catene globali del valore dell'automotive, in particolare quella tedesca oggi però in pesante difficoltà. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La filiera dell'automotive in Toscana tra mercati e **transizione tecnologica**

Convegno promosso dall'Unione Industriale Pisana in collaborazione con **Anfia**

Pisa L'industria automobilistica e la sua filiera toscana saranno al centro di un importante convegno promosso dall'Unione Industriale Pisana in collaborazione con **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) in programma oggi, martedì 3 dicembre, alle 10.30 nella sede dell'Uip di via Volturino 40 a Pisa.

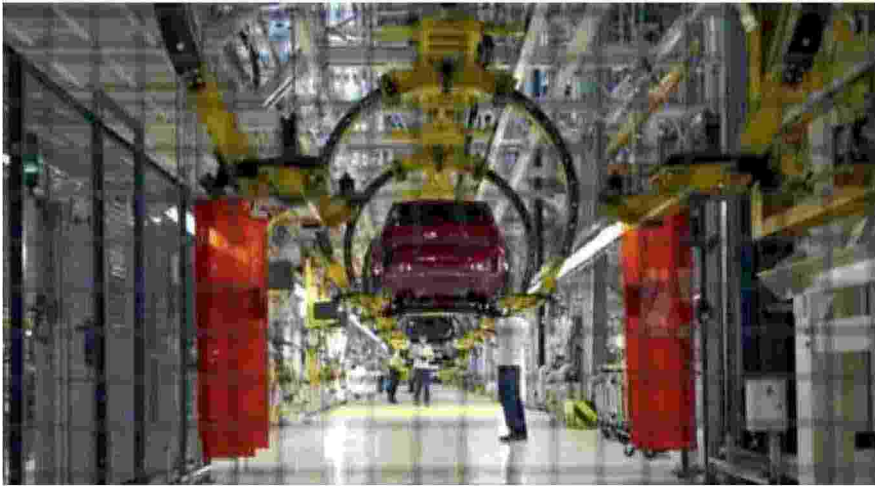
Il convegno dal titolo "La filiera dell'automotive in Toscana. Scenari e prospet-

tive" sarà aperto dai saluti di Andrea Madonna, presidente dell'Unione Industriale Pisana, e di Roberto Vavassori, presidente **Anfia**, e proseguirà con gli interventi di industriali e docenti universitari.

La relazione di Gianmarco Giorda, direttore dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, analizzerà la situazione dell'industria dell'auto: transizione tecnologica,

mercati nazionali e mercati internazionali, posizione dell'Europa e dell'Italia. Riccardo Toncelli, ad Dumarey, affronterà invece il tema "Non solo Bev (veicoli elettrici), ma anche combustibili non fossili nella mobilità leggera e pesante". Sergio Saponara, direttore del Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione dell'Università di Pisa si soffermerà su "Connettività e guida autonoma: quale livello di maturità?". An-

drea Bonaccorsi, docente di Ingegneria Gestionale all'Università di Pisa, tratterà di tecnologie e nuovi mercati: metodi e casi per il settore automobilistico. Infine Francesca Posarelli, presidente PMI Confindustria Toscana, parlerà dei rapporti di filiera. Seguirà un momento di dibattito. ●



Uno stabilimento del settore automotive: il tema è al centro del convegno Uip



Andrea Madonna
presidente dell'Unione Industriale Pisana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Le imprese dell'indotto sperano che il nuovo corso del gruppo risollevi il comparto dalla crisi Cellino (Api): "Serve una strategia". Scarlatelli (Cna): "Valorizzare le competenze del distretto"

La filiera scommette nella svolta "Più tutele per i componentisti"

LEREAZIONI

Il momento di sofferenza dello stabilimento più iconico dell'automotive europeo è la punta dell'iceberg di un cosmo fatto da piccole e medie imprese del territorio che ruotano attorno al business dell'auto. Ecco perché il mondo della componentistica intravede nelle dimissioni di Carlos Tavares l'opportunità di una svolta.

«Tutta la filiera italiana della componentistica sta soffrendo molto l'attuale crisi ed è importante ampliarne la possibilità di utilizzo. Per questo, c'è da parte nostra il massimo desiderio di collaborare con il successore di Carlos Tavares» ha fatto sapere Roberto Vavassori, presidente Anfia, Associazione nazionale filiera industria

**L'assessore Tronzano
"Speriamo che l'Italia
torni centrale
per l'azienda"**

automobilistica. «Rispetto ai piani fin qui noti del gruppo Stellantis abbiamo sempre avanzato due richieste: la possibilità razionale di incrementare i volumi produttivi di autoveicoli in Italia, che oggi rappresentano meno del 10% della produzione globale del gruppo, e un maggior coinvolgimento della componentistica italiana» ha aggiunto Vavassori.

Per il presidente di Cna Torino, Nicola Scarlatelli, «occorre lavorare subito alla stesura di un piano industriale condiviso tra associazioni datoriali e istituzioni e incontrare Stellantis anche prima dell'insediamento del nuovo ad». Un piano per il territorio che «deve coinvolgere tutti i soggetti istituzionali e parti-



In Piemonte la filiera dell'auto fa lavorare oltre 56 mila addetti



ROBERTO VAVASSORI
PRESIDENTE
ANFIA

**Tutto l'indotto
sta soffrendo molto
Occorre ampliarne
la possibilità
di utilizzo**

re dalla valorizzazione delle enormi competenze diffuse nel sistema manifatturiero locale centrali anche per l'automotive». «Al di là di Stellantis dobbiamo pensare – ha concluso Scarlatelli – a costruire per il nostro territorio un "piano territoriale manifatturiero" che valorizzi la nostra comunità manifatturiera nel suo insieme affinché possa esprimere tutte le sue potenzialità».

L'auspicio del presidente di Api Torino, Fabrizio Cellino, è che per il dopo Tavares «ci sia un amministratore delegato italiano, ma soprattutto vorrei che ci fosse leadership più lungimirante, soprattutto sulla supply chain, che è quella che in qualche modo noi rappresentiamo come as-

sociazioni di piccole e medie imprese. Credo che il know-how che Torino ha con i suoi componentisti, i suoi fornitori debba essere mantenuto perché la manifattura è fondamentale che prosegua». E sul ruolo di John Elkann: «Speriamo che essendo italiano, essendo comunque legato a Torino in qualche modo possa riconsiderare certe posizioni che sono state portate avanti da Tavares e io mi auguro che abbia questa sensibilità di essere più vicino alla catena dei fornitori».

L'assessore regionale alle Attività Produttive, Andrea Tronzano, non entra nel merito delle dimissioni di Tavares – «sono dinamiche aziendali che non commento, anche se queste dimissioni sono inaspettate» – ma dice che certamente l'auspicio è che l'Ita-

**Nella regione
ha sede il 33,6%
delle società
del settore**

lia ritorni centrale nella politica di Stellantis e che Mirafiori ritorni a produrre auto che è quello che sa fare. Le istituzioni stanno facendo la loro parte. Speriamo Stellantis dia segnali concreti e mantenga gli impegni presi».

Il Piemonte, secondo i dati dell'ultimo Osservatorio della componentistica automotive italiana, curato da Anfia e Camera di commercio, è il territorio con il maggior numero di imprese legate al comparto dell'auto: sono il 33,6% del totale nazionale - 2.135 imprese - pari a 713 aziende che nel 2023 hanno generato un fatturato di 20,4 miliardi di euro circa e dato lavoro a 56.356 addetti. L.D.P. - F.MUN. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



► L'AGONIA DELLA FIAT

Con Tavares tagli e vendite a picco ma lui si becca premi per 100 milioni

Maxi liquidazione anche per accelerare l'addio. Intanto la produzione in Italia è ferma fino a fine 2024. L'azienda internalizza alcuni servizi e costringe le società dell'indotto a licenziare centinaia di addetti

di **TOBIA DE STEFANO**

■ Cento milioni di euro. Potrebbe (in mancanza di comunicazioni ufficiali il condizionale è d'obbligo) essere questa la liquidazione di **Carlos Tavares**. Una cifra monstre destinata a far discutere per mille e più motivi e forse quello prettamente numerico è il meno stupefacente. Se infatti guardiamo la remunerazione, il 66enne portoghese percepiva circa 40 milioni all'anno, e se consideriamo i potenziali bonus che di solito accompagnano alla porta i manager delle grandi multinazionali, l'assegno per la pensione che l'ingegnere sarebbe riuscito a farsi staccare, riesce a inquadrarsi in una logica di mercato. Il punto è che il mercato guarda ai risultati e nel caso di **Tavares** i risultati sono disastrosi. Non solo in Italia e in Europa, ma praticamente in tutto il resto del mondo e soprattutto negli Stati Uniti. E se le cose per l'ex Fca si mettono male negli Stati Uniti la situazione diventa drammatica.

La serie di segni meno che ha caratterizzato i dati sulle vendite e le quote di mercato della multinazionale nata dalla fusione di Fca e Peugeot sono davvero impressionanti e anche la giornata di ieri non ha fatto eccezione, segnando un ulteriore peggioramento.

A novembre, emerge dai dati dell'Anfia, l'associazione della filiera dell'industria automobilistica, Stellantis ha immatricolato 30.893 auto, -24,9% rispetto allo scorso anno. Nei primi undici mesi del 2024, invece, «le registrazioni» complessive si sono fermate a 429.439 unità, con una quota di mercato del 29,6%. Cosa vuol dire? In-

nanzitutto che si tratta di un'escalation e che siamo nella piena fase espansiva della crisi. E poi che l'Italia è l'epicentro di questa crisi. Un'emergenza che parte dall'elettrico e dalla testardaggine di **Tavares**, unico manager tra le grandi case dell'auto a snobbare qualsiasi revisione al ribasso degli obiettivi irrealistici sulle emissioni imposti da Bruxelles, e arriva fino a scelte strategiche che indubbiamente hanno messo in secondo piano il mercato italiano.

«È ovvio», spiega alla *Verità* **Ferdinando Uliano**, segretario generale dei metalmeccanici della Cisl, «che tutti gli attori della filiera si augurino un cambio di passo dopo l'uscita di **Tavares**, ma i cambi di passo si misurano con i fatti. **John Elkann**, al di là dei richiami a riferire in Aula, ci deve dire se per esempio l'azienda ha intenzione di assegnare all'Italia una nuova piattaforma, quella Small, grazie alla quale in altri Paesi si producono le auto più popolari, dalla piccola Panda, per arrivare fino alla Lancia Ypsilon, alla Alfa Romeo Junior, alla Fiat 600 e alla Jeep Avenger. Si tratta di vetture di largo consumo, per le quali sono in ballo diversi concorrenti. Se il nuovo management dovesse decidere di portare in Italia questa piattaforma sarebbe un primo tangibile segnale che le cose stanno cambiando».

A oggi in Italia, a parte i drammatici cali della produzione di tutti i siti (a Torino ci si avvicina a un rosso del 70% e a Melfi si supera il 60%), la situazione per le prossime settimane vede gli stabilimenti di Pomigliano, Cassino, Melfi e Mirafiori aver praticamente chiuso l'anno. È tutto fermo. E si galleggia

grazie alla cassa integrazione e alla solidarietà. Non solo, perché al di là delle parole e delle promesse sugli esuberanti («Stellantis non licenzierà in Italia», ha garantito più di una volta l'azienda) i tagli già ci sono.

Non diretti, ma indiretti. «Stellantis», spiega il responsabile auto e segretario nazionale della Uilm, **Gianluca Fico**, «sta riportando dentro diversi servizi che prima affidava all'esterno. Così aziende che spesso hanno un unico committente vedono cessare il contratto di appalto e sono costrette a chiudere. È quello che sta succedendo ai lavoratori di Trasnova (saranno licenziati 100 dipendenti) a Pomigliano. La società di logistica ha altri contratti dello stesso tipo in altri siti del gruppo e non è l'unica che si trova in questa situazione. Soprattutto a Cassino e Melfi ci sono tanti casi simili. Sono in ballo centinaia di posti di lavoro e proprio per questo motivo abbiamo chiesto a Stellantis e al governo di dimostrare responsabilità sociale anche verso queste realtà».

Ed ecco che si torna a bomba alla buonuscita di **Tavares** e alle indiscrezioni che stanno trapelando nelle ultime ore. Sembra che le dimissioni più che spontanee siano state parecchio spinte e che una parte della spinta sia stata appunto anche economica. I risultati si stavano deteriorando e pare che nelle intenzioni del manager non ci fosse un repentino cambio di strategia.

Proprio per questo motivo la spaccatura con gli altri membri del consiglio è stata molto forte, tant'è che la caccia al successore, almeno così lascia trapelare l'azienda, è

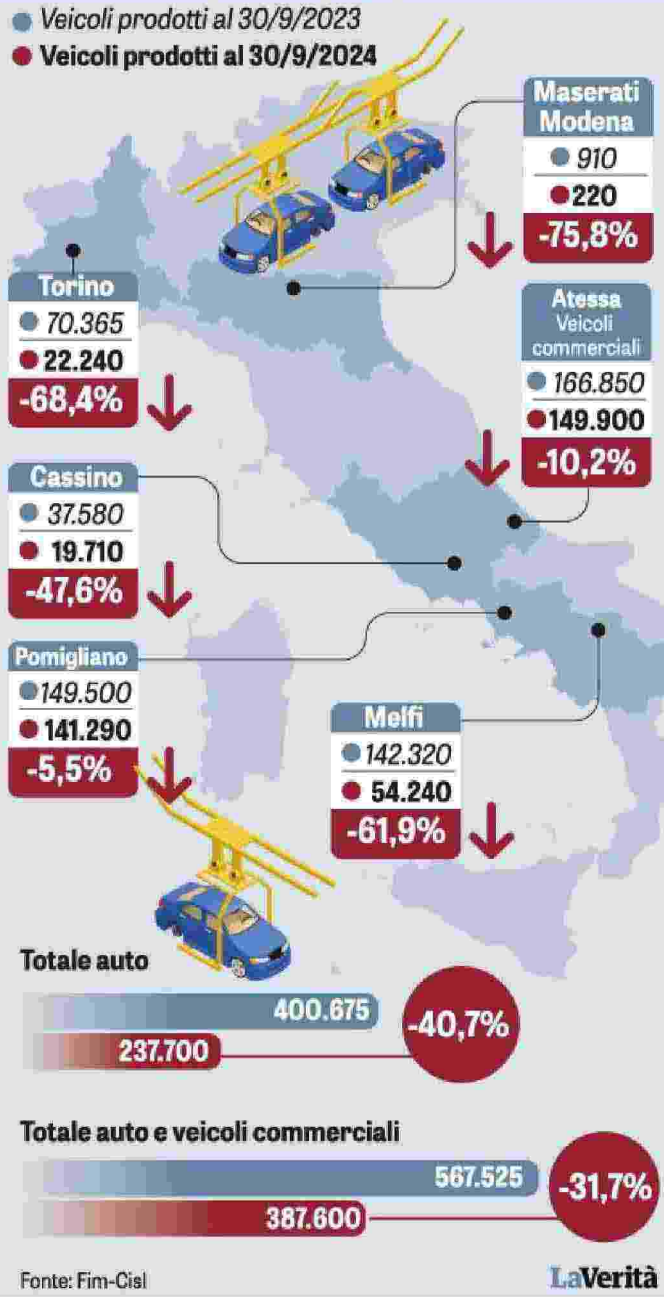
già a un buon punto. E quindi probabilmente aveva subito una brusca accelerazione già da qualche giorno.

«Speriamo», aggiunge ancora **Fico**, «che l'addio di **Tavares** segni anche un cambio di passo rispetto alla strategia verso l'elettrico senza se e senza ma che di certo ha contribuito ad acuire la crisi».

Lo speriamo tutti. Darebbe un significato alla liquidazione, altrimenti senza senso, che viene pagata a un manager che ha condotto Stellantis e i suoi lavoratori nell'abisso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA MAPPA DEL DISASTRO



A novembre sono state immatricolate 30.893 auto, -24,9% sullo scorso anno

Con la piattaforma Small, l'Italia produrrebbe l'Alfa Junior e la Fiat 600

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

VAVASSORI (ANFIA)

«La crisi continua, il governo sostenga imprese e ricerca»

La crisi dell'auto non si ferma: lo testimoniano i numeri di novembre. «Il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) - afferma il bergamasco Roberto Vavassori, presidente di Anfia e Chief Public Affairs & institutional relations of-

ficer di Brembo -. Entrando nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni (-1% circa rispetto al 2023)».

Per Vavassori, «adesso è importante che il Governo concentri le risorse al momento dispo-

nibili pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo». A livello di diplomazia, oltre

al piano «italo-ceco», appena presentato a Bruxelles, diventa strategico anche il ruolo della Lombardia, appena diventata capofila, attraverso la presidenza dell'assessore regionale Guidesi, dell'alleanza tra 36 regioni europee impegnate ad agevolare la transizione dell'industria automobilistica e dell'indotto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Italia

Incentivi addio
fondi ridotti
e solo all'indotto

di Diego Longhin

Gli incentivi per acquistare auto elettriche si sono esauriti nel giro di poche ore. Quelli per comprare le auto ibride sono durati di più, al contrario del passato, e sono terminati qualche settimana fa. «Poco importa», avrà pensato qualcuno. «Mi rifarò al prossimo giro». Un pensiero sbagliato. Perché? Semplice, gli incentivi per comprare auto, da quelle elettriche a quelle ibride passando per le plug-in (versioni per cui sono disponibili ancora più di 70 milioni di euro per il 2024), il prossimo anno non ci saranno più. Il governo ha detto basta. O meglio. Prima ha deciso di tagliare il fondo automotive dell'80%, dirottando altrove circa 4,6 miliardi di euro al 2030, e poi all'ultimo tavolo con Stellantis, Anfia e sindacati ha recuperato 200 milioni per il 2025 che, aggiunti ai 200 rimasti, fanno 400 milioni. Se poi il ministro delle Imprese Adolfo Urso riuscirà a recuperare altri 240 milioni, soldi risparmiati dai sussidi per comprare auto, si arriverà a 640 milioni. Ma non un centesimo andrà per sovvenzionare l'acquisto di nuovi veicoli e la rottamazione di quelli vecchi. Poco importa che l'ad di Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla anche Repubblica, dica che i sussidi «servono ai consumatori, non a noi, per rendere la transizione più facile e le auto più accessibili».

L'ultimo giro di incentivi, pensato dal ministero di Urso, ha funzionato. Ma non ha raggiunto l'obiettivo: incrementare la produzione in Italia. Per cui il governo ha deciso di usare i pochi fondi

che rimangono in modo diverso: andranno a sostenere la filiera dell'indotto auto. E pazienza se le elettriche costano dal 30 al 40% in più e si vendono solo nei Paesi dove sono incentivate, vedi Spagna e Francia. E poco importa se la crisi generale ha rallentato l'acquisto di macchine, anche perché dal 2003 al 2023 secondo Istat i prezzi delle auto nuove sono praticamente raddoppiati, con un incremento del 99%, mentre i redditi medi netti sono cresciuti solo del 22%.

Restringendo l'analisi agli ultimi 10 anni il prezzo medio di un'automobile è passato da circa 18.000 euro a 26.000, segnando un incremento del 44%. Oggi per pagare una vettura bisogna investire quasi otto stipendi, prima del Covid erano poco più di sei. E il parco auto ha superato i 40 milioni di pezzi con una vecchiaia che oscilla intorno ai 13 anni. Numeri che fanno pensare anche dal punto di vista ambientale. Nulla da fare, nel 2025 zero incentivi, così come negli anni a venire. Poco importa anche se gli incentivi hanno provocato una vampata estiva di vendite con un aumento a giugno superiore del 15% e poi un decalage dei numeri fino a raggiungere il poco lusinghiero dato di agosto (-13,36%), di settembre (-10,74%) e poi di ottobre (-9,1%).

Se il mercato non va, anche la produzione non riesce a riprendersi. È proprio questa la questione a cui si attacca Urso per dire «basta con gli incentivi». Il ministro sostiene che gli incentivi erano stati condivisi con Stellantis, ma la produzione in Italia non è cresciuta. Semmai è diminuita. Altro tasto dolente. Secondo i dati diffusi da Fim-Cisl, da genna-

io a settembre 2024 sono stati prodotti 387.600 veicoli, in calo del 31,7%. Ormai non si parla più di tornare a produrre 1 milione di auto nel 2030, obiettivo fissato da Urso in armonia con Stellantis, e nemmeno di portare un produttore cinese a fare veicoli in Italia: possibilità che secondo il ministro delle Imprese era ad un soffio dal realizzarsi. Poi sono

arrivati i dazi sulle auto elettriche cinesi, votati anche dall'Italia, e il diktat di Pechino di bloccare gli investimenti delle case produttrici nel Vecchio Continente. È rimasta impantanata anche l'Italia.

I sindacati metalmeccanici, oltre la Fim anche la Fiom e la Uilm, sono convinti che «il tavolo al ministero delle imprese sia ormai controproducente». E aggiungono: «Ci convochi Meloni a Palazzo Chigi». Difficile che la premier decida di metterci la faccia. Si terrà ben lontana da quello che rischia di essere un fallimento in assenza di un accordo dopo un anno e mezzo di discussioni. A meno che non succeda qualche cosa e il 16 dicembre, durante il prossimo tavolo automotive, il governo non trovi la formula giusta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Premier

Il governo guidato da Giorgia Meloni ha tagliato i fondi per il settore auto

Nonostante le vendite al palo l'esecutivo ha deciso di cancellare gli aiuti all'acquisto di veicoli ecologici perché non è aumentata la produzione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

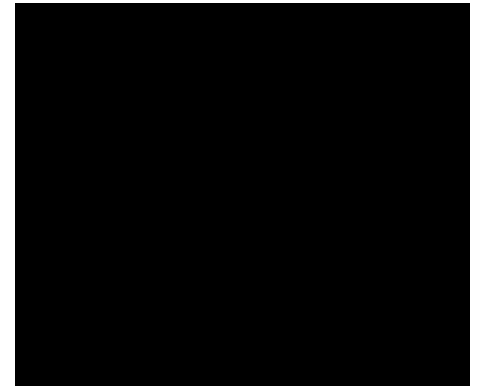
Mercato italiano - Cresce l'incertezza: pesano le politiche per la transizione

Motori Dec 3, 2024 0 16

[Aggiungi elenco di lettura](#)


Novembre è il **quarto mese consecutivo** con immatricolazioni in calo per il mercato italiano dell'auto. Il motivo, leggendo i commenti di associazioni di rappresentanza ed esperti del settore, è da individuare nella crescente incertezza legata soprattutto alle politiche europee per la transizione ecologica. A tal proposito, il presidente dell'Unrae, Michele Crisci, auspica che la transizione energetica "diventi una priorità cruciale nei primi 100 giorni di attività della nuova Commissione europea: consumatori e imprese necessitano urgentemente di indicazioni immediate e certe per orientarsi in questa complessa fase di trasformazione".

Le proposte delle associazioni. Dunque, servono maggiori certezze e soprattutto un piano per il rilancio di un settore oggi in una situazione destinata a peggiorare. Lo dimostrano le prime previsioni sul consuntivo 2024. Dataforce Italia ipotizza 1,58 milioni di targhe, mentre **l'Anfia** si ferma poco sopra gli 1,55 milioni (nel 2023 le registrazioni sono state 1.566.448). Anche per questo, il numero uno dell'associazione della filiera, Roberto Vavassori, sottolinea la persistente necessità di "un piano di politica industriale per il settore" e chiede al governo di concentrare "le **risorse al momento disponibili** - pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo". Di incertezza parla anche Motus-E, l'associazione per la promozione della mobilità elettrica: "La pericolosa stagnazione del mercato auto italiano riflette il generalizzato clima di incertezza che caratterizza il



ARTICOLI PIÙ POPOLARI

Aston Villa-Juventus e Bologna-Lille, dove vedere la Ch...

Redazione Eventi e News
 Nov 26, 2024 0 4033

Grande Fratello, tutti contro Lorenzo Spolverato. Signo...

Redazione Eventi e News
 Nov 20, 2024 0 802

Cosa è successo a Ballando con le Stelle? Guillermo Mar...

Redazione Eventi e News
 Dec 1, 2024 0 780

App di Intesa Sanpaolo down per molti utenti, saltano s...

Redazione Eventi e News
 Dec 2, 2024 0 739

Il mistero del Grande Fratello: segreti e rivelazioni i...

Redazione Eventi e News
 Dec 3, 2024 0 656

LE NOSTRE SCELTE

quadro normativo e il dibattito pubblico nazionale sulle prospettive dell'automotive", osserva il segretario generale Francesco Naso. " più che mai urgente un indirizzo strategico da parte delle istituzioni chiaro e condiviso con l'industria, un grande coordinamento nazionale per il comparto".

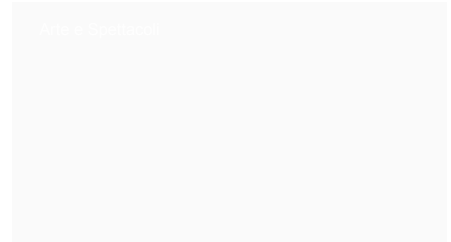
Concessionari ed esperti. Ancor più duro il parere dei concessionari. Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, parla di "pressione eccessiva" sulla rete per colpa di un Green Deal "che, con tutti i limiti di una decarbonizzazione misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato" e lancia l'allarme sulle conseguenze delle **molte previste dalle normative europee** per lo sfioramento dei limiti alle emissioni. A tal proposito, preoccupante è l'avvertimento di Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia: "In Europa, per non pagare multe, bisognerà vendere un'elettrica ogni quattro termiche. L'Italia, se nel 2025 volessimo fare gli stessi volumi 2024, raddoppiando la quota di Bev e Phev, pagherebbe multe per circa 3 miliardi di euro. Se nel 2025 il mercato italiano non volesse pagare multe, sempre raddoppiando la quota di Bev e Phev, chiuderebbe a quota 650.000 unità, praticamente il collasso del sistema". Insomma, come segnalato dal Centro Studi Promotor, il mercato paga l'impatto di una transizione energetica nella mobilità "dettata all'Unione dall'ambientalismo ideologico".



Qual è la vostra reazione?

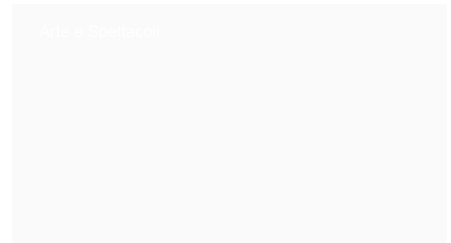



Redazione Eventi e News
La Redazione di Eventi e News in Italia.



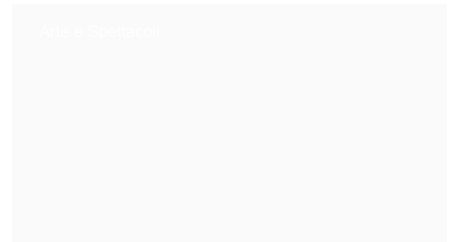
NINTENDO ARRIVA A ZOOMARINE CON LA PRIMA NINTENDO GAME...

Redazione Eventi e News | Dec 2, 2024 | 0 | 90



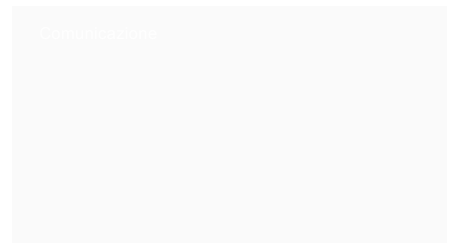
Genova, Palazzo Ducale e altri luoghi della Liguria 22 ...

Gruppo GAG | Dec 1, 2024 | 0 | 135



AL TRIANON VIVIANI, LE RONDINELLA E GIANNI FIORELLINO

Redazione Eventi e News | Nov 30, 2024 | 0 | 127



Esplorare il mondo in sicurezza: l'importanza dell'assi...

Redazione Eventi e News | Nov 30, 2024 | 0 | 257

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Auto, a novembre le Bev risalgono a quota 5,3%. -12,7% immatricolazioni benzina, -21,3% diesel. Zero vendite a metano

condividi l'articolo



Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di novembre in calo del 12,7%, con quota di mercato al 27,5%; allo stesso modo, le diesel calano del 21,3%, con quota al 12,6%. Nel cumulo dei primi undici mesi del 2024, le immatricolazioni di auto a benzina aumentano del 2,9% e quelle delle auto diesel calano del 21,6%, rispettivamente con quote di mercato del 29,3% e del 13,9%. Le autovetture mild e full hybrid calano dello 0,4% nel mese, con una quota del 42,3%; nel cumulo crescono del 10,1%, con una quota del 40%. E' quanto emerge dall'analisi **Anfia** sui dati delle vendite di auto a novembre. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) calano del 23,3% a novembre e rappresentano l'8,4% del mercato del mese (a novembre 2023 era il 9,8%); nel cumulo calano del 12,7% e hanno una quota del 7,4% (in calo di 1,1 punti percentuali rispetto al cumulo dei primi undici mesi del 2023).

Nel dettaglio, le auto elettriche (Bev) hanno una quota del 5,3% nel mese e del 4,1% nel cumulo; le vendite calano del 17,5% a novembre, ma mantengono una variazione positiva dello 0,6% nel cumulo. Le ibride plug-in calano del 31,3% a novembre e del 24,9% nel cumulo. Esse rappresentano il 3,1% delle immatricolazioni del singolo mese e il 3,3% del totale da inizio anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,1% dell'immatricolato di novembre, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo: -17,5% nel mese). La quota mensile delle autovetture a metano è, per la prima volta, completamente azzerata (a novembre non ci sono vetture immatricolate); nel cumulo, le auto a metano calano del 25%. Da inizio anno le Gpl crescono del 2,5%. Insieme, negli undici mesi, le due alimentazioni costituiscono il 9,5% del mercato.

ECONOMIA



MITICO

L'Ape dice "addio all'Italia", sarà fabbricato solo in India. Dopo 76 anni la Piaggio ferma la produzione a Pontedera



I NUMERI

Autotorino, il 2024 si chiude a 2,65 mld fatturato (+24%) e 73.000 vetture vendute (+22%)



IL CROLLO

Stellantis, la caduta non si arresta: -24,6% a 30.817 immatricolazioni novembre, -9,4% nel 2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Unrae, prioritaria in UE è una politica chiara per transizione energetica. Anfia, mercato in caduta, chiusura anno a -1%

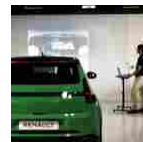
condividi l'articolo



Il mercato italiano dell'auto "continua a mostrare segni di crisi preoccupanti, con il quarto mese consecutivo in contrazione dopo il -13,4% di agosto, il -10,7% di settembre e il -9% di ottobre". Così l'Unrae, Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, commenta i dati di novembre chiuso con un calo del 10,8% e "il cumulato degli 11 mesi va in rosso per la prima volta da inizio anno", con una flessione dello 0,16%. "La lenta penetrazione dei veicoli elettrici solleva perplessità sui target intermedi di riduzione delle emissioni previsti, che potrebbero comportare significative sanzioni per i costruttori di auto, nell'ordine dei 15 miliardi di euro", sottolinea il presidente di Unrae, Michele Crisci, auspicando che "la transizione energetica diventi una priorità cruciale nei primi 100 giorni di attività della nuova Commissione europea. Consumatori e imprese necessitano ormai urgentemente di indicazioni immediate e certe per orientarsi in questa complessa fase di trasformazione".

"A novembre il mercato auto italiano prosegue la caduta, registrando il quarto calo consecutivo (-10,8%) – afferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia - Entrando oggi nell'ultimo mese del 2024, possiamo ormai ragionevolmente confermare che la chiusura d'anno si attesterà a poco sopra 1.550.000 immatricolazioni complessive (-1% circa rispetto al 2023)". «Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione

ECONOMIA



TAGLIO DEL NASTRO
Renault, nuovo software center di Ampere inaugurato a Nizza. Accelererà sviluppo del Software Defined Vehicle (SDV)



L'OPINIONE
Urso: «Ora si apre nuova fase. Ci auguriamo che l'Italia torni centrale per Stellantis»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

del rifinanziamento del fondo automotive, permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso - aggiunge - è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili, pur se non sufficienti, sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo”.

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



Martedì 3 Dicembre 2024 - Ultimo aggiornamento: 17:31 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Renault, nuovo software center di Ampere inaugurato a Nizza. Accelererà sviluppo del Software Defined Vehicle (SDV)



Urso: «Ora si apre nuova fase. Ci auguriamo che l'Italia torni centrale per Stellantis»



Unrae, prioritaria in UE è una politica chiara per transizione energetica. Anfia, mercato in caduta, chiusura anno a -1%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Alpine lascia libero Ocon, ad Abu Dhabi debutta Doohan, figlio del 5 volte campione della classe 500 di MotoGiuliano



FE, Cupra Kiro, così il marchio spagnolo resta nel mondiale elettrico. Questa volta con un powertrain del gruppo Volkswagen



Dakar 2025 sempre più dura, 400 km di cronometrate in più. Confermati la prova maratona di 48 ore e l'Empty Quarter

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



In sella alla Honda NT1100 2025, con le sospensioni elettroniche è ancora più appagante



Streetfighter V4 è la nuda votata alla fight formula. Protagonista del nuovo episodio della Ducati World Première



Ancma, in Italia la filiera delle due ruote vale 14,8 miliardi ma mancano sostegni a ricerca e infrastrutture

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, dopo l'addio di Tavares la filiera scommette nella svolta: Piu' tutele per i componentisti

Nelle imprese dell'indotto lavorano 56.000 persone. Cellino (Api): «Serve una strategia». Scarlatelli (Cna): «Valorizzare le competenze del distretto»

Il momento di sofferenza dello stabilimento più iconico dell'automotive europeo è la punta dell'iceberg di un cosmo fatto da piccole e medie imprese del territorio che ruotano attorno al business dell'auto. Ecco perché il mondo della componentistica intravede nelle dimissioni di Carlos Tavares l'opportunità di una svolta. «Tutta la filiera italiana della componentistica sta soffrendo molto l'attuale crisi ed è importante ampliarne la possibilità di utilizzo. Per questo, c'è da parte nostra il massimo desiderio di collaborare con il successore di Carlos Tavares» ha fatto sapere Roberto Vavassori, presidente **Anfia**, Associazione nazionale filiera industria automobilistica. «Rispetto ai piani fin qui noti del gruppo Stellantis abbiamo sempre avanzato due richieste: la possibilità razionale di incrementare i volumi produttivi di autoveicoli in Italia, che oggi rappresentano meno del 10% della produzione globale del gruppo, e un maggior coinvolgimento della componentistica italiana» ha aggiunto Vavassori. Per il presidente di Cna Torino, Nicola Scarlatelli, «occorre lavorare subito alla stesura di un piano industriale condiviso tra associazioni datoriali e istituzioni e incontrare Stellantis anche prima dell'insediamento del nuovo ad». Un piano per il territorio che «deve coinvolgere tutti i soggetti istituzionali e partire dalla valorizzazione delle enormi competenze diffuse nel sistema manifatturiero locale centrali anche per l'automotive». «Al di là di Stellantis dobbiamo pensare a costruire per il nostro territorio un piano territoriale manifatturiero che valorizzi la nostra comunità manifatturiera nel suo insieme affinché possa esprimere tutte le sue potenzialità». L'auspicio del presidente di Api Torino, Fabrizio Cellino, è che per il dopo Tavares «ci sia un amministratore delegato italiano, ma soprattutto vorrei che ci fosse leadership più lungimirante, soprattutto sulla supply chain, che è quella che in qualche modo noi rappresentiamo come associazioni di piccole e medie imprese. Credo che il know-how che Torino ha con i suoi componentisti, i suoi fornitori debba essere mantenuto perché la manifattura è fondamentale che prosegua». E sul ruolo di John Elkann: «Speriamo che essendo italiano, essendo comunque legato a Torino in qualche modo possa riconsiderare certe posizioni che sono state portate avanti da Tavares e io mi auguro che abbia questa sensibilità di essere più vicino alla catena dei fornitori». L'assessore regionale alle Attività Produttive, Andrea Tronzano, non entra nel merito delle dimissioni di Tavares «sono dinamiche aziendali che non commento, anche se queste dimissioni sono inaspettate» ma dice che «certamente l'auspicio è che l'Italia ritorni centrale nella politica di Stellantis e che Mirafiori ritorni a produrre auto che è quello che sa fare. Le istituzioni stanno facendo la loro parte. Speriamo Stellantis dia segnali concreti e mantenga gli impegni presi». Il Piemonte, secondo i dati dell'ultimo Osservatorio della componentistica automotive italiana, curato da **Anfia** e Camera di commercio, è il territorio con il maggior numero di imprese legate al comparto dell'auto: sono il 33,6% del totale nazionale - 2.135 imprese - pari a 713 aziende che nel 2023 hanno generato un fatturato di 20,4 miliardi di euro circa e dato lavoro a 56.356 addetti.



Industria automotive: come cambia il mondo dell'aftermarket secondo gli esperti



Autopromotec talk©Autopromotec

3 dicembre 2024, di [Redazione](#)

Nei primi due talk organizzati da Autopromotec si è parlato di come, dietro l'auto, si celi un mondo (perlopiù invisibile) di piccole e grandi realtà che investono in innovazione e sostenibilità.



Un ciclo di incontri itineranti, organizzati da **Autopromotec** la rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico che si svolge ogni due anni a Bologna (l'ultima

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

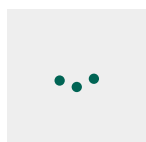
edizione ha visto la partecipazione di oltre mille aziende provenienti da **46 paesi**), per discutere sul tema della **transizione nell'industria automotive**, fra progressiva elettrificazione, efficientamento, rigenerazione, **economia circolare**, innovazione nei processi produttivi. Già, perché dell'auto, elettrica o meno, si parla spesso.

Eppure, quando la guardiamo stiamo osservando solo la "superficie". In realtà **stiamo parlando dell'oggetto di consumo più complesso fra quelli che possediamo**. Dietro la forma, il design, il motore, si nasconde **un mondo per lo più inesplorato**, una mole di materiali (metalli, plastiche, minerali, vetro, tessuti), componenti (centinaia di componenti, che a loro volta formano parti complesse) e processi. Vi starete chiedendo dove vogliamo arrivare...

Cosa si nasconde nel dietro le quinte della (complessa) transizione dell'auto?

Semplice (si fa per dire...): se l'auto da anni gode della luce dei riflettori oggi, sempre più virtuosa, impegnata in quella **transizione ecologica** non sempre facile (vedasi i recenti casi **Stellantis** con le dimissioni del ceo **Carlos Tavares** e **Volkswagen** alle prese in Germania con gli **scioperi nelle fabbriche** per opporsi al taglio di migliaia di posti di lavoro), **cosa si nasconde nel dietro le quinte dell'auto?** In quel mondo fatto di imprese impegnate nella produzione di attrezzature, dell'aftermarket come lo chiamano gli addetti ai lavori? Un mondo quasi invisibile, che pure da anni investe in innovazione, sostenibilità dei processi, economia circolare.

Leggi anche



L'auto del futuro sarà in grado di rigenerarsi



A far luce su questo importante comparto dell'industria automotive ci pensa **Autopromotec**, la rassegna internazionale che dal 1965, ogni due anni, nei padiglioni della Fiera di Bologna, offre uno sguardo inedito sul "dietro le quinte" dell'auto. Un percorso che, quest'anno, in previsione della 30esima edizione che si svolgerà presso Bologna Fiere **dal 21 al 24 maggio** prossimi, si arricchisce di una serie di incontro tematici, ognuno dedicato a un tema.

Autopromotec talk©Autopromotec

Autopromotec talks, cosa è emerso nei due primi incontri

Il primo appuntamento ha messo al centro la sostenibilità nel mondo della ricambistica appunto. Ospitato nella sede dell'Automobile Club di Milano, con un titolo eloquente ("Zero emissioni e infinite soluzioni. È possibile essere competitivi e sostenibili? **Invisibile! La sostenibilità che non ti aspetti nell'auto**"), il talk, schivando per una volta il già citato dibattito sull'auto elettrica, ha messo in luce quella parte dell'industria automobilistica che si sta muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile.

Un invito "a guardare oltre la superficie" come ha spiegato **Renzo Servadei**, amministratore delegato Autopromotec, che ha invitato i presenti, a guardare all'auto "con una prospettiva diversa, che non sottovaluti l'impatto nascosto della produzione e allo stesso tempo valorizzi la riparazione". "Mantenendo e riparando il nostro attuale veicolo, possiamo esercitare una forma di sostenibilità spesso trascurata. L'utilizzo di **materiali rigenerati** e tecniche di riparazione per minimizzare gli sprechi riduce l'**impatto ambientale**. Questo è particolarmente vero quando si considera l'intero ciclo di vita di un veicolo", ha concluso Servadei.

Renzo Servadei, amministratore delegato Autopromotec©Autopromotec

L'efficienza corre veloce nell'industria dell'auto

Una serie di interventi che hanno fatto emergere dati importanti sull'efficienza raggiunta dai produttori di automobili in UE, produttori che secondo i dati forniti da **Gianmarco Giorda**, Direttore generale Anfia, "nel 2023, rispetto al 2005, hanno ridotto l'energia impiegata per la produzione del 15 per cento per unità prodotta, le emissioni di CO2 per unità prodotta di oltre la metà, ridotto l'utilizzo di acqua per unità prodotta di circa la metà e i composti organici volatili per unità prodotta di oltre la metà, mentre il tasso di riciclaggio dell'acciaio nel settore automobilistico oggi supera l'80 per cento".

Nella classifica stilata da Eurostat l'Italia è al primo posto nell'UE per numero di auto © nabeel syed/unsplash

Leggi anche



10 cose da fare per promuovere l'auto elettrica in Europa



Oltre il dibattito sull'auto elettrica

Esplorare oltre il dibattito corrente sull'auto elettrica, mettendo in luce come l'industria automobilistica si stia muovendo, a volte silenziosamente ma con determinazione, verso una produzione più sostenibile, e su ciò si sono concentrati gli interventi dei partecipanti: **Matteo De Tomasi**, Presidente e amministratore delegato Michelin Italiana, **Gianluca Meschi**, Amministratore delegato Washtec, **Federica Bertoldi**, Responsabile comunicazione LKQ Rhiag, **Massimo Greggio**, Amministratore delegato USI Italia, **Marco Seimandi**, vicepresidente Westport fuel systems Italia. Ha moderato il giornalista Chief mobility editor di LifeGate **Roberto Sposini**.

Autopromotec talk©Autopromotec

La sostenibilità nell'auto che non ti aspetti, e che invece...

Tanti i temi poco indagati emersi: dagli **pneumatici**, un ottimo esempio, quasi insospettabile perché poco conosciuto, di economia circolare e di sostenibilità (in Europa, grazie alle varie normative in vigore nei diversi paesi, quasi il 100 per cento dei pneumatici a fine vita viene recuperato e destinato ad altri impieghi) al risparmio delle risorse idriche nei moderni **autolavaggi automatici** (dove la riduzione di consumo di acqua può arrivare fino all'85 per cento), fino ai principi dell'economia circolare riparo, riciclo, riuso e rigenero alla base del ripristino del corretto funzionamento di **un veicolo usato**, azioni indispensabili per consentirgli di tornare in sicurezza su strada.

Il viaggio nella sostenibilità che non ti aspetti nell'auto è proseguito con gli interventi su come i processi di **verniciatura** nel settore della carrozzeria abbiano compiuto notevoli passi nell'ottica di ottimizzare l'efficienza dei consumi (riducendo di molto l'uso dell'energia) per concludersi con il dibattito tema della neutralità tecnologica e il ruolo dei **biocarburanti**.

Dalla guida autonoma alla manutenzione predittiva, l'AI rivoluziona l'intero settore postvendita automotive

Il secondo appuntamento degli Autopromotec talks, svoltosi presso il **Volvo Studio** di Milano e dedicato all'**intelligenza artificiale** applicata al mondo automotive e delle officine, ha mostrato altri aspetti "invisibili" della trasformazione dell'auto, questa volta legati alla **guida autonoma** e ai sistemi di **assistenza alla guida**, alla **manutenzione predittiva** e a come l'AI stia rivoluzionando l'intero **settore postvendita** automotive. Su questi temi si sono concentrati gli interventi dei partecipanti: **Francesco Ricciardi**, Vicepresidente del gruppo car design & engineering **Anfia**, **Cinzia Carbone**, Head of sales di Solera, **Riccardo Sesini**, Head of digital transformation at VHIT Spa di Bosch, **Marco Bettin**, Direttore commerciale di Launch Italy e **Franco Benati**, sales manager di Sipav, a Cemb Group company, moderati da **Alessio Jacona**, curatore dell'Osservatorio Intelligenza Artificiale per Ansa.it.

Leggi anche



L'AI Act entra in vigore, la prima legge al mondo sull'intelligenza artificiale



"L'intelligenza artificiale trasforma la manutenzione di un'auto in un'esperienza su misura", ha sottolineato **Renzo Servadei**, "immagino una sorta di *stargate* della manutenzione che possa raccogliere le informazioni su meccanica, pneumatici e carrozzeria e grazie a sistemi avanzati di diagnostica predittiva, le auto non solo segnalano interventi necessari, ma li anticipano, analizzando dati in tempo reale e offrendo soluzioni personalizzate".

Se l'intelligenza artificiale "vede e provvede"

Un ruolo chiave, quello dell'**intelligenza artificiale**, anche quando si parla manutenzione predittiva. Come? Analizzando i dati raccolti dai sensori dei veicoli, l'AI può prevedere quando una componente potrebbe guastarsi e suggerire interventi preventivi. Questo aiuta a ridurre i costi di riparazione e migliorare l'affidabilità del veicolo. Ma non basta. Se le fabbriche utilizzano l'AI per ottimizzare il processo produttivo, **migliorare la qualità** del prodotto e ridurre i tempi di inattività, attraverso il monitoraggio dei macchinari e la manutenzione predittiva, nell'aftermarket l'IA può essere utilizzata per identificare sull'auto problemi che potrebbero non essere rilevati da strumenti tradizionali.

5 cose da sapere sul possibile ruolo dell'AI nel settore automotive:

1. **Prevenzione dei guasti:** Grazie alla diagnostica predittiva, l'AI identifica segnali di usura o anomalie prima che diventino problemi seri. Questo evita costose riparazioni improvvise e disagi come restare in panne.
2. **Risparmio di tempo:** L'auto pianifica le manutenzioni in base alle abitudini di guida e agli impegni del proprietario, suggerendo appuntamenti nei momenti più convenienti.
3. **Riduzione dei costi:** Intervenendo solo quando necessario e ottimizzando la sostituzione dei componenti, si evita di spendere inutilmente su controlli o ricambi superflui.
4. **Esperienza personalizzata:** Ogni conducente è diverso, e l'AI lo sa. Analizza dati come lo stile di guida, il clima locale e il tipo di percorsi più frequenti per proporre manutenzioni su misura.
5. **Maggiore sicurezza:** Prevedendo problemi e suggerendo interventi mirati, l'auto resta sempre nelle condizioni ideali per garantire viaggi sicuri.

L'officina di domani non sarà solo più intelligente

Ma non basta. L'AI può analizzare le **abitudini di guida** e lo storico delle riparazioni per suggerire interventi specifici o pezzi di ricambio adatti. Questo livello di personalizzazione aumenta la soddisfazione del cliente. I **rivenditori di ricambi** possono utilizzare l'AI per prevedere quali componenti saranno necessari in futuro, ottimizzando le scorte e riducendo i **costi di gestione**.

Queste applicazioni aiutano a migliorare l'efficienza operativa, la qualità dei servizi e a ridurre i costi, creando valore sia per le aziende che per i clienti.

Insomma, **una rivoluzione tecnologica e umana** quella dell'Intelligenza Artificiale nel mondo dell'aftermarket, che promette non solo maggiore efficienza e precisione, ma anche una rinnovata centralità del rapporto umano nell'era digitale. L'**officina di domani** non è solo più intelligente: è più vicina al cliente, con un servizio al passo con i tempi. Dopo i primi due appuntamenti dedicati al tema della sostenibilità e all'Intelligenza artificiale, gli Autopromotec talks tornano il **10 dicembre** a Roma con un focus sul **Made in Italy della componentistica**.

Siamo anche su WhatsApp. Segui il canale ufficiale LifeGate per restare aggiornata, aggiornato sulle ultime notizie e sulle nostre attività.



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale.

Leggi altri articoli su questi temi: [Auto elettriche](#), [Economia circolare](#), [auto](#), [Intelligenza artificiale](#)

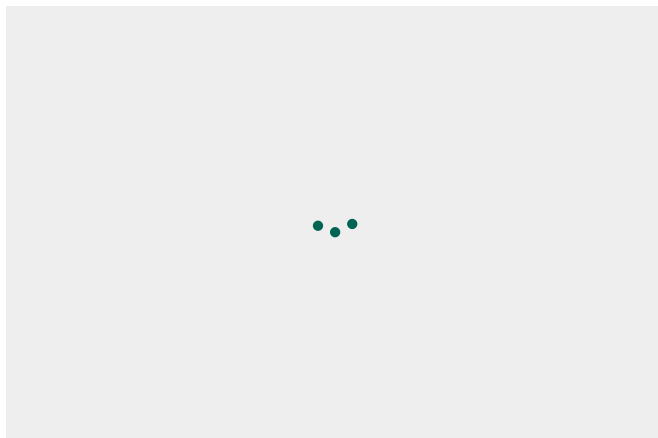


Iscriviti alla newsletter settimanale

Per rimanere aggiornato sulle notizie dal mondo della sostenibilità

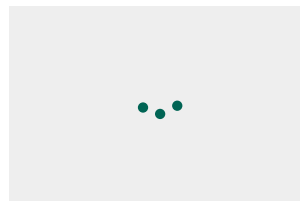
ISCRIVITI

Articoli correlati



Aceman, la Mini (elettrica) che non c'era

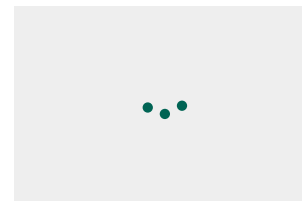
Mini fa un altro passo verso la transizione ecologica del marchio;



Renault 5 elettrica, come va e cosa offre uno dei modelli più attesi del mercato

Costruire auto elettriche a prezzi accessibili in Europa è possibile. Magari reinventando modelli iconici del passato e conservandone il fascino, come dimostra la Renault 5 elettrica.

Auto • 1 novembre 2024



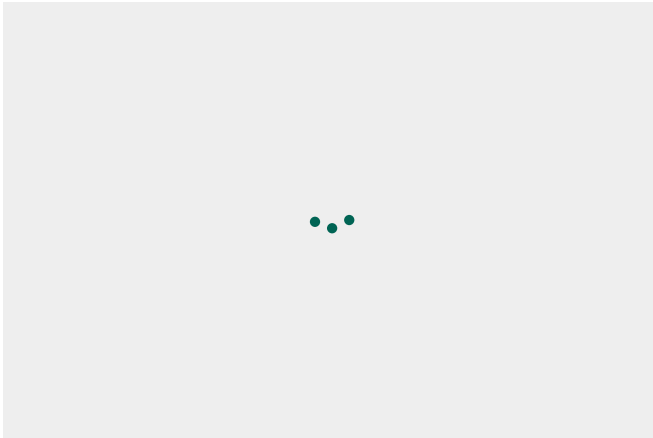
Lynk & Co, perché l'elettrica 02 rappresenta un nuovo inizio

Lynk & Co presenta la nuova elettrica 02: pensata per l'Europa, prodotta in Cina, si può (anche) noleggiare e offre fino a 445 chilometri di autonomia.

Auto • 29 ottobre 2024

come va e cosa offre la Aceman, elettrica compatta a metà fra Cooper e Countryman.

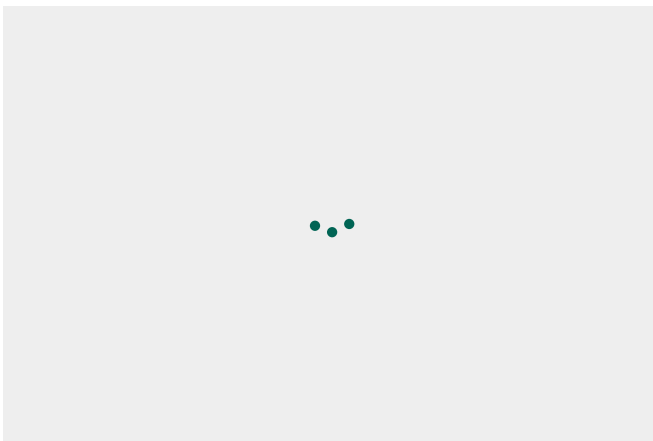
Auto • 30 novembre 2024 di Roberto Sposini



Auto elettrica: perché l'autonomia potrebbe non essere più un problema

Mentre anche a ottobre le immatricolazioni auto calano, con l'elettrico fermo al 4%, l'offerta cresce, con modelli come Opel Grandland che offrono fino a 700 km di autonomia.

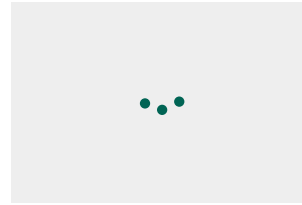
Auto • 23 novembre 2024 di Roberto Sposini



Che elettrica è (e come va) la Ford Capri

La Capri è la nuova elettrica Ford, con l'addio a modelli come Fiesta e Focus un tassello importante nella transizione ecologica del marchio. Vi raccontiamo come va nella nostra prova.

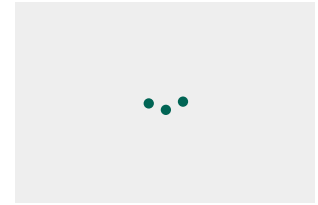
Auto • 11 novembre 2024 di Roberto Sposini



Auto elettriche: calano le vendite in Europa e in Italia, nonostante gli incentivi

Dopo un buon 2023 si inverte la tendenza delle auto elettriche sul mercato. L'Italia resta, insieme alla Spagna, uno dei fanalini di coda del continente.

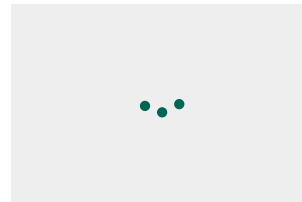
Auto • 28 ottobre 2024



Ford: con l'Explorer vogliamo sfidare i pregiudizi sull'autonomia dell'elettrico

Con 600 chilometri di autonomia e dimensioni europee, l'Explorer inaugura una nuova generazione di modelli elettrici Ford. Vi raccontiamo come va nella nostra prova.

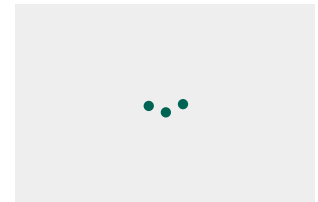
Auto • 18 ottobre 2024



Inster, pronta al debutto la prima city-suv elettrica Hyundai

Si chiama Inster la prima elettrica da città Hyundai: due le declinazioni, urban o outdoor, dimensioni compatte e interni ispirati alla circolarità.

Auto • 16 ottobre 2024



Stellantis si allea con la Cina, obiettivo proporre auto elettriche e accessibili

Stellantis sull'auto elettrica si allea con la cinese Leapmotor e annuncia in tre anni un nuovo veicolo ogni anno, si parte con la T03, una urban car sotto i 18mila euro.

Auto • 15 ottobre 2024

ADV



MERCATO

Mercato italiano

Cresce l'incertezza: pesano le politiche per la transizione

📍 **Redazione Online** | Pubblicato il 03/12/2024 | 💬 0 commenti

VIDEOPERTINA

Toyota C-HR, una plug-in per le aziende

ADV

I PIÙ POPOLARI

Stellantis Carlos Tavares si è dimesso

Novembre è il **quarto mese consecutivo** con immatricolazioni in calo per il mercato italiano dell'auto. Il motivo, leggendo i commenti di associazioni di rappresentanza ed esperti del

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

settore, è da individuare nella crescente incertezza legata soprattutto alle politiche europee per la transizione ecologica. A tal proposito, il presidente dell'Unrae, Michele Crisci, auspica che la transizione energetica "diventi una priorità cruciale nei primi 100 giorni di attività della nuova Commissione europea: consumatori e imprese necessitano urgentemente di indicazioni immediate e certe per orientarsi in questa complessa fase di trasformazione".

Le proposte delle associazioni. Dunque, servono maggiori certezze e soprattutto un piano per il rilancio di un settore oggi in una situazione destinata a peggiorare. Lo dimostrano le prime previsioni sul consuntivo 2024. Dataforce Italia ipotizza 1,58 milioni di targhe, mentre **L'Anfia** si ferma poco sopra gli 1,55 milioni (nel 2023 le registrazioni sono state 1.566.448). Anche per questo, il numero uno dell'associazione della filiera, Roberto Vavassori, sottolinea la persistente necessità di "un piano di politica industriale per il settore" e chiede al governo di concentrare "le **risorse al momento disponibili** - pur se non sufficienti - sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo". Di incertezza parla anche Motus-E, l'associazione

02 Parigi Il sindaco al governo: "Vietate le Suv in città"

03 Nissan A rischio la sopravvivenza: si cerca un nuovo investitore, voci su Honda

04 Volkswagen Polo L'Euro 7 ti allunga la vita

05 Emissioni 2025 Sette Paesi chiedono di rivedere le normative

VEDI ALTRO



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

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

per la promozione della mobilità elettrica: "La pericolosa stagnazione del mercato auto italiano riflette il generalizzato clima di incertezza che caratterizza il quadro normativo e il dibattito pubblico nazionale sulle prospettive dell'automotive", osserva il segretario generale Francesco Naso. "È più che mai urgente un indirizzo strategico da parte delle istituzioni chiaro e condiviso con l'industria, un grande coordinamento nazionale per il comparto".

Concessionari ed esperti. Ancor più duro il parere dei concessionari. Il presidente di Federauto, Massimo Artusi, parla di "pressione eccessiva" sulla rete per colpa di un Green Deal "che, con tutti i limiti di una decarbonizzazione misurata al tubo di scarico, vincola i costruttori a produrre veicoli poco graditi dal nostro mercato" e lancia l'allarme sulle conseguenze delle **multe previste dalle normative europee** per lo sfioramento dei limiti alle emissioni. A tal proposito, preoccupante è l'avvertimento di Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia: "In Europa, per non pagare multe, bisognerà vendere un'elettrica ogni quattro termiche. L'Italia, se nel 2025 volessimo fare gli stessi volumi 2024, raddoppiando la quota di Bev e Phev, pagherebbe multe per circa 3 miliardi di euro. Se nel 2025 il mercato italiano non volesse pagare multe, sempre raddoppiando la quota di Bev e Phev, chiuderebbe a quota 650.000 unità, praticamente il collasso del sistema". Insomma, come segnalato dal Centro Studi Promotor, il mercato paga l'impatto di una transizione energetica nella mobilità "dettata all'Unione dall'ambientalismo ideologico".

TAGS: ANFIA UNRAE MOTUS-E FEDERAUTO DATAFORCE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

COMMENTA

Disclaimer

Focus ON

- 

Nuova Opel Grandland è pronta a
NFO PUBBLICITARIA
- 

Chicco: per bambini fino ai 150 cm
NFO PUBBLICITARIA
- 

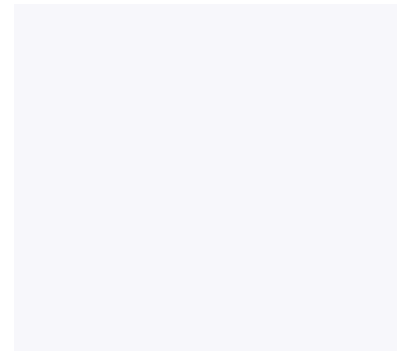
Flexauto ha la soluzione per ogni
NFO PUBBLICITARIA
- 

Alfa Romeo Junior: elettrica e
NFO PUBBLICITARIA
- 

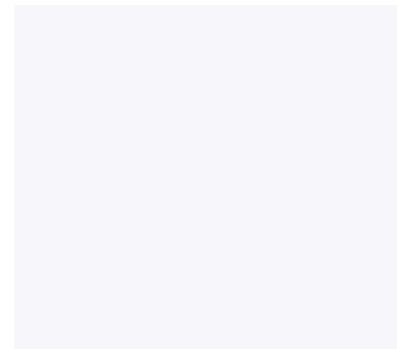
Nuova Jeep® Avenger 100%
NFO PUBBLICITARIA
- 

BYD DM-i: autonomia e innovazione
NFO PUBBLICITARIA

ADV



ADV



ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home Economia

Stellantis, Urso: "Al tavolo del 17 dicembre mi aspetto novità concrete"

Elkann visita la sede della Maserati a Modena



SEGUICI SUI SOCIAL



ORA IN

Prima pagina

New York, ceo di United Healthcare ucciso a colpi di pistola davanti all'Hilton

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Adolfo Urso

04 dicembre 2024 | 17.25

Redazione Adnkronos

LETTURA: 2 minuti



"Al prossimo tavolo con Stellantis, il 17 dicembre, attendiamo novità concrete che riaffermino la centralità del nostro paese nel piano industriale del gruppo, come anticipato nel recente colloquio con il presidente John Elkann". Lo ha detto il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, nel corso del question time alla Camera sulla salvaguardia del comparto automotive.

La convocazione prevede il tavolo il 17 dicembre alle ore 14 presso il Salone degli Arazzi del ministero. I convocati sono le organizzazioni sindacali, Stellantis, Anfia e le regioni dove sono presenti gli stabilimenti (Piemonte, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Abruzzo, Basilicata).

Intanto è stata la storica sede di Maserati a Modena la prima tappa europea del Presidente di Stellantis John Elkann nel 'nuovo corso' che si è aperto dopo le dimissioni domenica scorsa dell'ad Carlos Tavares. Elkann aveva annunciato in un videomessaggio lunedì sera l'intenzione di visitare numerose sedi e stabilimenti del Gruppo in tutto il mondo. Appena rientrato da Auburn Hills negli Stati Uniti, Elkann si è recato immediatamente presso lo stabilimento di viale Ciro Menotti, dove ha incontrato Santo Ficili, Amministratore Delegato di Maserati, l'intero leadership team della Casa del Tridente, l'Engineering team - recentemente istituito - e tutti i collaboratori del marchio.

"La nostra industria - ha spiegato Elkann - sta attraversando momenti duri. Insieme, abbiamo affrontato numerose sfide in passato e le abbiamo già trasformate in opportunità a vantaggio di tutti coloro che lavorano con noi, sia internamente sia esternamente: colleghi, concessionari, clienti e fornitori, oltre alle Istituzioni. Credo fermamente che in questi frangenti sia necessario rimanere uniti e, per questo motivo, ho deciso di essere accanto alle nostre persone e di recarmi oggi presso la storica sede di Maserati a Modena".

L'ad Santo Ficili di è detto "felice di accogliere John Elkann a Modena, per incontrare le persone che fanno di questo straordinario Marchio non solo il più longevo della Motor Valley, ma anche il portabandiera di una visione unica di lusso italiano nel mondo. Abbiamo recentemente celebrato il nostro cento decimo anniversario: siamo forti di un passato unico e siamo proiettati nel futuro con una grande energia".

Scioperi, oltre 50 stop a dicembre: 13 e 15 giornate nere, tutte le date

Napoli, piastra metallica cade da balcone e colpisce una donna: è grave

Migranti, il decreto flussi è legge: via libera definitivo in Senato con 99 sì

Siria, fotoreporter Dpa ucciso in raid aereo vicino Hama



S&P 500, la previsione più bullish a Wall Street per il 2025

ARTICOLI

in Evidenza

in Evidenza

"Agenda 2030" la strategia di Eni

in Evidenza

Centro Economia Digitale

in Evidenza

Lo Sport stile di vita

in Evidenza

Il genio di Milano

in Evidenza

Trapianti, Carmat verso un cuore artificiale permanente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RIPRODUZIONE RISERVATA
© COPYRIGHT ADNKRONOS



in Evidenza

A Venezia expert advisory panel "L'innovazione della tecnologia mRNA"

in Evidenza

Un manifesto per la cheratite da acanthamoeba, malattia oculare rara oggi curabile

in Evidenza

Perfect Toilets, iniziativa brand Tork per bagni pubblici sostenibili e accessibili

Demografica, leggi lo Speciale

Persone, popolazione, natalità: Noi domani. Notizie, approfondimenti e analisi sul Paese che cambia.

Tag

STELLANTIS

URSO STELLANTIS

STELLANTIS ELKANN

JOHN ELKANN

Vedi anche



Segui il canale WhatsApp di Adnkronos

Infostream

Infostream



Demografica | Adnkronos

in Evidenza

Dal clima all'inclusione, al via la IV edizione del ReWriters fest.

in Evidenza

'Mediae Terrae' la ricostruzione dopo sisma 2016, racconto di un Appennino contemporaneo

in Evidenza

Farmaceutica, a Milano "Il valore dell'innovazione nella gestione delle cronicità"

in Evidenza

Al via il Summit del gioiello italiano, ad Arezzo l'appuntamento strategico per la filiera

NEWS TO GO

Corea del Sud, possibile impeachment per presidente Yoon

NEWS TO GO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Home » [Canali](#) » [Politica](#) » Al Mimit convocato il tavolo su Stellantis il 17 dicembre

Al Mimit convocato il tavolo su Stellantis il 17 dicembre

Chiamati a partecipare i rappresentanti dei sindacati, dell'azienda, di [Anfia](#) e delle Regioni in cui sono presenti gli stabilimenti

Publicato:04-12-2024 14:46

Ultimo aggiornamento:04-12-2024 14:46

Autore: Marta Tartarini



VIDEO | Quella volta che Elisabetta Canalis ha sfregiato l'auto di Vieri alle 2 del mattino



Getting your Trinity Audio player ready...



VIDEO | "Aiuta i tuoi figli a usare i social in sicurezza": il governo 'chiama' i genitori sul parental control



Tv, programmi d'informazione più social: il Tg1 di Chiocci supera Mentana



Biancaneve, svelato trailer e poster del live action



ROMA – È ufficiale: sono partite le 'convocazioni' per il tavolo Stellantis, annunciato nei giorni scorsi dal governo. Il Ministero delle Imprese e del Made in Italy convoca infatti per martedì **17 dicembre**, alle 14 al Salone degli Arazzi del Ministero, organizzazioni sindacali, azienda, [Anfia](#) -l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica- e le regioni dove sono presenti gli stabilimenti (quindi Piemonte, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Abruzzo, Basilicata).

Il ministro **Adolfo Urso**, titolare del Mimit, ha [espresso ottimismo per il vertice](#).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Batterie, colonnine e biocarburanti: il Sud è già un hub della mobilità sostenibile

Transizione energetica

Urso: «Dalla crisi europea il Mezzogiorno può trarre occasione di sviluppo»

Vera Viola

Il Mezzogiorno ha imboccato la transizione ambientale ed energetica, diventando di fatto un hub della mobilità sostenibile. Ma serve una chiara policy pubblica per accelerare. Ricerca, innovazione e produzione sono tre momenti inscindibili e su questo si stanno positivamente percorrendo strade che interessano in modo importante il Sud. Basti pensare agli impianti per le batterie di nuova generazione (a Caserta) o allo sviluppo di biocarburanti in Sicilia, per citare solo pochi esempi. Se ne è discusso in occasione del convegno "Mezzogiorno in movimento. La sfida della mobilità sostenibile al Sud", promosso da Fondazione Merita di Claudio De Vincenti e da Matching Energies Foundation di Marco Zigon.

«Da un'evidente crisi europea, il

Sud d'Italia può cogliere un'opportunità di sviluppo e diventare hub della mobilità sostenibile. Ha tutte le carte in regola per esserlo», ha detto in apertura il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. «Serve una policy chiara sulla intermodalità – ha poi sottolineato Claudio De Vincenti – nel quadro di una politica industriale dei trasporti».

Eni punta a triplicare la produzione di Hvo, il carburante sintetico prodotto nella raffineria di Gela. «Oggi è la bioraffineria più evoluta d'Europa», dice Marco Pietracchini, presidente di Enilive (gruppo Eni). «Dal 2025 – spiega Pietracchini – produrremo un biocarburante per motori aerei».

Per Enel, «questa parte del Paese presenta un ottimo rapporto tra punti di ricarica e auto elettriche immatricolate: circa 1 punto di ricarica ogni 3 auto immatricolate nel Sud, in linea con la media italiana, e con Napoli, Bari e Catania città più importanti anche grazie al PNRR – dice Simone Tripepi, responsabile charging point operator di Enel – Nella prima wave del bando di fine 2023, ci siamo aggiudicati lotti per oltre 1860 infrastrutture di ricarica da installare entro il 2025, quelle di Sud e Isole sono più di 1000». Tripepi denuncia però an-

che difficoltà di carattere burocratico. «Dall'idea alla realizzazione – dice – passano almeno 13 mesi».

Snam è impegnata in un investimento a Pignataro Maggiore (Caserta) dove sta realizzando un impianto di liquefazione del gas che sarà attivato nel 2026. Altri progetti realizzati sono quelli di Trenitalia, che ha da poco messo in servizio sette Intercity trimodali: che possono essere alimentati con batterie, elettricità e diesel, che viaggiano tra Calabria, Basilicata e Puglia. «Presto immetteremo altri 140 nuovi treni sulla rete meridionale – dice Alessandro Zoratti, direttore di strategie e sostenibilità di Trenitalia – che riducono le emissioni del 30%». Si fa cenno alla Linea ad alta velocità tra Napoli-Bari che ridurrà i tempi di percorrenza, offrendo una alternativa al traffico su gomma. E Anfia presenta l'avvio delle ricerche nel Borgo 4.0: una infrastruttura tecnologica, realizzata nel borgo irpino di Lioni, per sperimentare su strada la guida del futuro. Si parla anche di intermodalità e di lavoro di filiere. «È chiaro che c'è una forte esigenza di andare avanti con ricerca e innovazione», dice Marco Zigon, presidente Matching Energies Foundation.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Focus sui grandi progetti nel corso del seminario di Merita e di Matching energy foundation

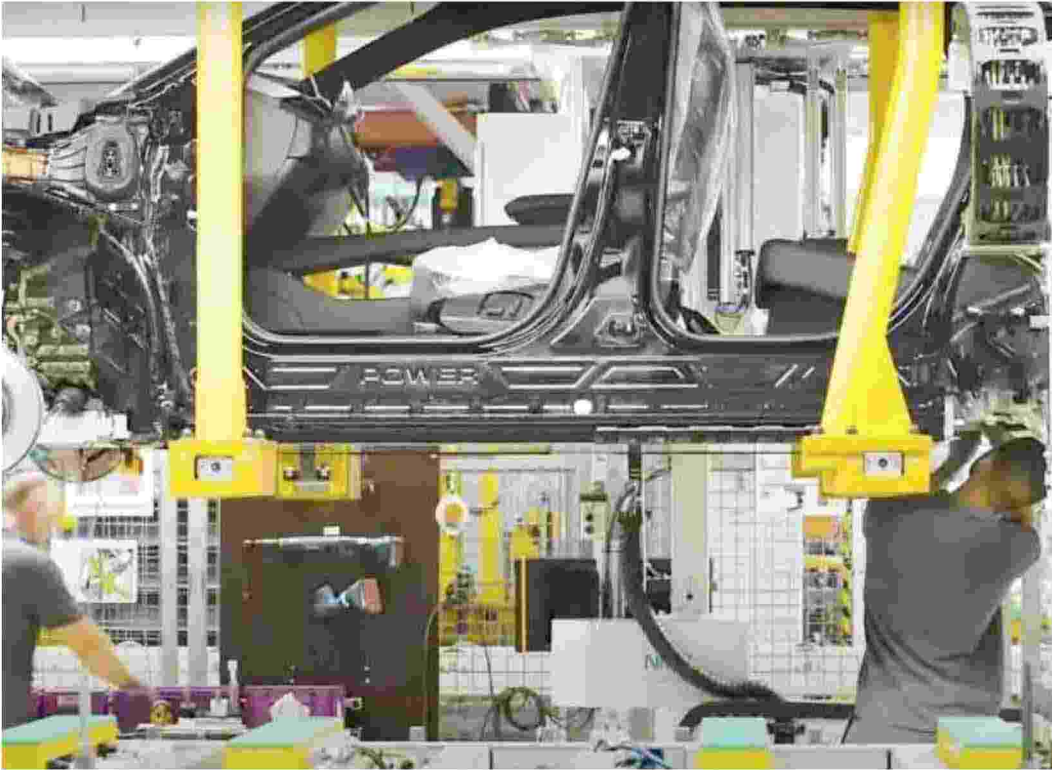


Attiva la bioraffineria di Eni a Gela, in costruzione l'impianto gas di Snam in provincia di Caserta



Industria in Toscana Ora l'automotive punta sullo spazio

Boi a pag. 5



Francesca Posarelli
presidente di Piccola Industria
(Foto Imago Economica)

Una catena di montaggio di un'azienda del settore auto
(Foto Imago Economica)

Intanto ci sono aziende che guardano anche ai nuovi carburanti e alle tecnologie legate all'idrogeno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Nel Granducato il settore è il 15% del valore aggiunto dell'industria

Si impone una riconversione verso filiere che diano un futuro

L'automotive punta i fari sulla difesa e l'aerospaziale

Il focus

di Giuseppe Boi

Le competenze scientifiche ci sono. Così come le capacità tecnologiche e produttive. Quello che sta venendo meno è il mercato. La crisi di Stellantis e il crollo delle vendite di automobili mettono l'automotive toscano al bivio. «Il settore rappresenta in Toscana il 15% del valore aggiunto dell'intero comparto industriale, con una forte propensione all'export», spiega Francesca Posarelli. «Le Pmi (Piccole e medie imprese, ndr) rappresentano la vera forza del nostro Paese – sottolinea la presidente di Piccola Industria di Confindustria Toscana –, ma affrontano sfide senza precedenti». Una sfida che passa dall'innovazione, dalla diversificazione, dagli investimenti in transizione tecnologica e dalla riconversione produttiva verso altre filiere come quelle della difesa o, sulle orme di Elon Musk con Tesla, il settore aerospaziale.

Questa nuova frontiera è stata uno dei temi affrontati ieri a Pisa, nella sede dell'Unione industriale pisana, nel convegno "La filiera dell'automotive in Toscana. Scenari e prospettive". Un incontro che l'associazione del presidente Andrea Madonna ha organizzato in collaborazione con Anfia, rappresentata dal presidente Roberto Vavassori. Proprio l'Associazione nazionale filie-

ra industriale automobilistica, per bocca del suo direttore Gianmarco Giorda, ha sottolineato le difficoltà del settore: «In Italia e più in generale in Europa stiamo affrontando uno tsunami causato tanto dalla crisi del mercato e dal crollo della produzione, quanto dalla transizione verso l'elettrico in affanno e dall'espansione aggressiva della Cina. Il risultato è un mercato asfittico».

E gli effetti sono pesanti anche in Toscana. «La Cina è uno dei nostri mercati di riferimento – sottolinea Posarelli –: assorbe il 14% del valore della produzione dell'automotive toscano. Tuttavia si sta concentrando sulle proprie filiere interne riducendo significativamente le importazioni». Altre preoccupazioni arrivano da un altro partner storico: la Germania. «Vale il 15% del valore creato dal settore in Toscana – prosegue la presidente dei piccoli industriali – Tuttavia registra un rallentamento produttivo che causa incertezze e genera dinamiche che pongono nuove sfide per le imprese del nostro territorio».

Aziende che già si confrontano con una sfida epocale: quella delle nuove propulsioni. Un cambiamento in cui si incrociano dinamiche economiche ed emergenze ambientali. «L'elettrificazione non sta andando nella velocità sperata anni fa, quando si è deciso di sceglierla, sbagliando dal nostro punto di vista, come unica tecnologia del futuro», sottolinea Giorda. Resta però il problema dell'abbassamento delle emissioni. Così si aprono spazi per altri combustibili dall'E-Fuel (carburanti di nuo-

va generazione che non derivano da fonti fossili, ma da processi chimici che sfruttano l'elettrolisi, da cui il prefisso "e") o il Bio-Fuel (carburante ricavato da tutte le materie biologiche che contengono amido, zucchero o grasso/olio).

Tutte opportunità che l'automotive toscano può cogliere. Come ad esempio sta accadendo con l'idrogeno. «Siamo all'inizio del percorso, ma fra un paio d'anni si cominceranno a vedere anche sul mercato – rivela Riccardo Toncelli, amministratore delegato di Dumarey, azienda belga con sede a Pisa –. È promettente perché è una tecnologia a zero emissioni di CO2 e meno impattante per la filiera. Il motore rimane quello endotermico che già conosciamo. Noi stiamo lavorando ad adattarlo a questo nuovo carburante».

«Una dimostrazione – sottolineano Andrea Bonaccorsi e Sergio Saponara dell'Università di Pisa – delle capacità innovative dell'Arno Valley» che somma alle competenze dell'automotive quelle del settore digitale. Da qui l'opportunità non solo di recitare un ruolo di primo piano nella filiera dell'auto, ma di riconvertirsi in altre realtà. «In un momento di forte ridefinizione delle priorità geopolitiche e di crescita della domanda in settori strategici come l'aerospazio della difesa e sicurezza, possiamo considerare la possibilità di riconvertire parte della nostra disponibilità produttiva verso queste filiere», conclude Posarelli. ●

Giorda (Anfia)

«Occorre restare sulla frontiera dell'innovazione»



► «Dobbiamo riportare il know-how e le competenze in Italia». È questa la strategia che, secondo Gianmarco Giorda (nella foto), è necessario assumere per dare un futuro al settore automobilistico in Italia e in Toscana. «Una regione - sottolinea il direttore di Anfia - che può svolgere un ruolo importante, grazie alla tradizione del suo settore automotive e a università, come quella di Pisa, che sfornano giovani con profili alti e che sarebbe anche giusto trovassero un lavoro qui e non altrove».

Tutto, infatti, ruota nella capacità di innovare grazie alla conoscenza. «Secondo noi una delle chiavi per rimanere competitivi nei prossimi anni è sicuramente essere presenti proprio sulla frontiera dell'innovazione. Questo è un territorio che da questo punto di vista è molto presente», sottolinea Giorda che però aggiunge: «È chiaro che il punto di partenza è che continui a esistere un mercato della auto».

«Ci auguriamo che nei prossimi anni crescano i livelli di produzione in Italia e continui in Italia la centralità di Stellantis per la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione - conclude il direttore di Anfia - Anzi, l'augurio è che gli investimenti in ricerca e sviluppo aumentino un po': negli ultimi anni anche queste competenze si sono affievolite a favore di paesi low-cost countries come l'India e la Cina».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'azienda vuole il rilancio Va avanti il nuovo piano

TORINO

L'uscita anticipata di Carlos Tavares non mette in discussione i programmi di Stellantis per l'Italia. Il piano con i modelli che l'azienda aveva portato al Mimit lo scorso 14 novembre andrà avanti, anche se restano nodi da sciogliere relativi a produzione, modelli, occupazione e gigafactory. Che cosa può succedere il 17 dicembre quando Stellantis, sindacati, Anfia e Regioni si ritroveranno di

nuovo al tavolo convocato dal ministro Adolfo Urso? Il segnale di una svolta rispetto al passato, potrebbe essere il dialogo con la premier Meloni, subito avviato dal presidente John Elkann che, in attesa del nuovo amministratore delegato, ha preso le redini del gruppo. Il confronto potrebbe entrare nel merito partendo dai risultati dei tavoli tecnici promossi sempre da Urso nei mesi scorsi. Una leva su cui si potrebbe giocare è quella dei con-

tratti di sviluppo con lo Stato che compartecipa agli investimenti di Stellantis, costringendo l'azienda a un cronoprogramma preciso relativo a ogni singola fabbrica con le relative garanzie occupazionali. Tra i nodi quello del progetto della gigafactory, sospeso dall'azienda, e la realizzazione in Italia la nuova piattaforma per le auto di piccola dimensione che significherebbe coinvolgere e sostenere la componentistica italiana. Non è escluso che per dare forza agli impegni dell'azienda possa essere il responsabile dell'Europa di Stellantis, Jean-Philippe Imparato, a portare avanti la trattativa con il governo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

TRENDING... DISPONIBILITÀ IDRICA NEL CENTRO PADANO: SI MANTIENE IL CO...

f X @ in

mercoledì 4 Dicembre 2024



Homepage Editoriali Agenparl International Mondo Politica Economia Regioni Università Cultura Futuro Sport & Motori



Home » Invito stampa ACI-FIF: 11 dic a Roma presentazione Fiera Internazionale Fuoristrada

Invito stampa ACI-FIF: 11 dic a Roma presentazione Fiera Internazionale Fuoristrada



By —4 Dicembre 2024 Nessun commento 1 Min Read

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Logo

(AGENPARL) - Roma, 4 Dicembre 2024

FIERA DI ROMA

(AGENPARL) – mer 04 dicembre 2024 La Federazione Italiana Fuoristrada e l'Automobile Club d'Italia

invitano la stampa alla presentazione della

Fiera Internazionale Fuoristrada 2025

La conferenza si terrà mercoledì 11 dicembre 2024 alle ore 11.00 a Roma, presso la sede dell'ACI, in via Marsala 8 (Sala Assemblea).

I relatori saranno:

Angelo Sticchi Damiani, Presidente Automobile Club d'Italia

Marco Pacini, Presidente FIF

Roberta Angelilli, Vicepresidente Regione Lazio*

Alessio Nisi, Sindaco di Campagnano

Roberto Vavassori, Presidente ANFIA*

Michele Crisci, Presidente UNRAE*

Mariano Roman, Presidente ANCMA*

Alfredo Scala, Direttore Generale Vallelunga

Luca Rossi, CEO di CETOC Holding.

Moderatore: David Giudici, Direttore L'Automobile ACI

La quarta edizione della Fiera Internazionale Fuoristrada

si presenta in una veste totalmente nuova ed ampliata

in un periodo e in una sede inediti: dal 9 all'11 maggio 2025

nell'Autodromo di Vallelunga (Roma).

ACI – Automobile Club d'Italia

Ufficio Stampa

SHARE.



RELATED POSTS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

DISPONIBILITÀ IDRICA NEL DISTRETTO PADANO: SUMMIT TRA IL COMMISSARIO DELL'ACQUA E IL SEGRETARIO GENERALE DI ADBPO BRATTI

4 Dicembre 2024

POLITICA INTERNA

ALTA VELOCITÀ FROSINONE, BATTISTI: "PROGETTO FONDAMENTALE, DA STUDIO PRE FATTIBILITÀ LAVORARE IN SINERGIA PER VELOCIZZARE ITER"

4 Dicembre 2024

AGENPARL DEUTSCH

Freiwillige Vormunde gesucht

4 Dicembre 2024

LEAVE A REPLY

Your Comment

Name *

Email *

Website

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment.

POST COMMENT

Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. [Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.](#)

CHI SIAMO

L'**Agenzia di Stampa Parlamentare Agenparl** è una delle voci storiche ed autorevoli dell'informazione italiana parlamentare ed è una delle principali news company italiane. Nel 1950 Francesco Lisi fondò la più antica Agenzia giornalistica parlamentare italiana, con il nome di S.P.E.; con l'ingresso nell'ASP (Associazione stampa parlamentare) nel 1953 ne mutò il nome in Agenparl.

Dal 1955 affianca con i suoi notiziari il mondo istituzionale, editoriale, economico e finanziario, diventando oggi una tra le fonti più autorevoli dell'informazione con i propri prodotti, servizi e soluzioni all'avanguardia. Dal 2009 il Direttore è Luigi Camilloni che ha proseguito lungo la strada tracciata da Lisi e cioè quella che da sempre ha contraddistinto l'Agenzia, ossia l'imparzialità.

Una formula editoriale veloce ed innovativa che garantisce un'informazione puntuale e degli approfondimenti originali. Per noi di Agenparl, fare informazione significa mantenere un alto livello di esattezza, obiettività e imparzialità, attraverso un codice linguistico chiaro, ma soprattutto senza far ricorso a formule e luoghi comuni giornalistici.

CONTATTI

Per inviare i comunicati stampa: Agenparl dispone di contenuti, servizi e strumenti a cui si affidano Enti, Istituzioni ed Università, sviluppando una serie di soluzioni personalizzabili a seconda delle necessità dei clienti.

redazione@agenparl.eu

Per informazioni:
marketing@agenparl.eu

Uff. (+39) 06 93 57 9408
Cell. (+39) 340 681 9270



SERVIZI

NOTIZIARIO

Per tutti i servizi scrivere a marketing@agenparl.eu

© Tutti i diritti e contenuti sono di Agenparl

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista La piattaforma Aziende che contano Contatti Podcast

f t v o in

Web

Cerca nel sito



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

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie v

Naviga per
marca v

Home ▶ 5.700 autobus immatricolati in Italia fino ad oggi, di cui 755 elettrici. Boom del gas, il diesel per la prima volta sotto il 50%

5.700 autobus immatricolati in Italia fino ad oggi, di cui 755 elettrici. Boom del gas, il diesel per la prima volta sotto il 50%

Un mese ancora e poi avremo la fotografia finale del mercato dell'autobus italiano nel 2024. Un mercato che in questi undici mesi ha fatto registrare numeri da record, con l'immatricolato complessivo che al 3 novembre tocca una cifra corposa e tonda: 5.700 targhe, di cui ben 4.127 sopra le otto tonnellate, come riportato da [Anfia](#). [...]

4 Dicembre 2024 di Admin



In primo piano

Mercato 2024, il rilancio del gas, il ruolo dei sussidi e le prospettive '25, secondo il vertice Iveco Bus Italia Gianluca Annunziata

🕒 27 Novembre 2024

📄 Interviste, News

Interservice e K-Mobility, l'ambizione fa la forza: «Siamo solo all'inizio!»

🕒 27 Novembre 2024

📄 Azienda

PODCAST / AUTOBUS Weekly - Ascolta l'ultimo episodio!

🕒 29 Novembre 2024

📄 News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Un mese ancora e poi avremo la fotografia finale del **mercato dell'autobus italiano nel 2024**. Un mercato che in questi undici mesi ha fatto registrare **numeri da record, con l'immatricolato complessivo che al 3 novembre tocca una cifra corposa e tonda: 5.700 targhe**, di cui ben 4.127 sopra le otto tonnellate, come riportato da [Anfia](#).

Rispetto ai medesimi undici mesi del 2023, le immatricolazioni sono cresciute del 16,4% (erano 4.895). Da segnalare, su tutti, **tre dati: per la prima volta i nuovi autobus diesel sono meno della metà dell'immatricolato** – 2.807 (in calo dell'8,7% rispetto alle 3.073 dello stesso periodo 2023) – e pesano infatti il 49% della torta complessiva. Poi il **boom del gas, visto che si contano la bellezza di 1.314 torpedoni a metano: + 68,9%** (erano 778). Dunque **la fortissima crescita dell'elettrico del 92,1%: gli e-bus passano da 393 pezzi a 755!**

Mercato Italia 2024: chi ha immatricolato di più fino ad oggi?

Veniamo dunque ai dati costruttore per costruttore. In cima alla classifica troviamo sempre Iveco Bus con 2.450 mezzi targati dal primo gennaio al 30 novembre di quest'anno, per un market share del 43%. Da sottolineare un dato: delle 2.450 immatricolazioni, **1.227 sono Crossway**, che rappresenta dunque il 52% dell'immatricolato di Iveco Bus.

Seconda piazza per **Daimler Buses**, che fa registrare **837 Mercedes-Benz e 110 Setra**, per un totale accorpato di 947 veicoli: la quota di mercato del Gruppo di Stoccarda è del 16,6%.

Terzo, in fortissima ascesa – è cresciuto del 230,3% – **Solaris**, che finora ha messo a segno **469 autobus, di cui 157 elettrici** (segmento in cui è leader in Italia), che le assegnano un peso dell'8,2%.

In grande spolvero anche **Otokar**, quarto player alle nostre coordinate geografiche: dai 90 pezzi dello scorso anno nei primi undici mesi, ai **267** del 2024: crescita del 196,7% e market share del 4,7%.

In quinta posizione troviamo **Menarini**, in ripresa dopo il 2023 a fari spenti: 267 targhe. A seguire **MAN** a quota 167, alzata dai 47 coach **Neoplan**, per un totale dunque di 214 macchine. Dunque **Scania**, al quale [Anfia](#) assegna 170 immatricolazioni, tra cui tutti i veicoli per i quali fornisce il telaio a **Irizar**; quest'ultima è data a **48**, ma è da considerare il dato accorpato visto la partnership tra il Grifone e la casa basca.

Da segnalare 46 Touring HD. Sale ancora **Karsan**, con **111 targhe tutte elettriche** (+208 per cento!). Quindi **Isuzu**, che fa meglio del medesimo periodo 2023 per una macchina: da 60 a 61 le immatricolazioni. Un altro Oem turco, ovvero **Temsa**, che aumenta la penetrazione nel mercato italiano del 28,3%, con 59 torpedoni. Cala invece (del 42,5%)

BYD: da 87 a 50. Sempre a quota 50 i connazionali di **King Long**, che l'anno scorso ad oggi avevano targato solo un veicolo. Bene anche **Yutong** a quota 48 (rispetto ai 19 del 2023 ad oggi) e **Rampini**, che sale da 33 a 43. Si fa notare Ayats (da 5 a 42), mentre sia **Volvo** che **BMC** fanno peggio dello scorso anno: – 4 unità per l'Oem svedese, che diventano -22 per quello turco. **Foton** ha immatricolato 7 mini elettriche; a ruota **Tecnobus** con 6 Gulliver. Stabile a 4 **Guleryuz**, crollo verticale di **Van Hool** che passa da 39 a 4, tre i colpi battuti da **TAM**, 2 quelli di **Higer** e uno per **Vdl**, **Suzhou Eagle** e **Maxus**. Ultimissimo dato in graduatoria: [Anfia](#) registra anche 5 Yaxing Cizaris.

Urbani, extraurbani, turistici e scuolabus in Italia

Delle 5.700 targhe dal 1° gennaio al 30 novembre, la quota più corposa arriva dal Classe I: 2.028, pari al 35,6%. I Classe II sono 1.770, ovvero il 31,1%, i turistici in forte aumento sono 1.347 (23,6%) e infine gli scuolabus 555 (9,7%).

Il traino maggiore all'immatricolato arriva dal Sud Italia e dalle Isole, che pesano per il 40,6%, con 2.317 nuove targhe. Ottima la spinta anche del Centro con 1.406 (24,7%). Più scarico e in calo il Nord Italia: meglio le regioni Nord-Ovest con 1.101 (19,3%) di quelle del Nord-Est: 876 (15,4%).

Articoli correlati

Il premio "Visionari d'impresa" se lo aggiudica Autoguidovie

3 Dicembre 2024 News

Più sicurezza stradale e più opportunità per i giovani nel tpl: Asstra promuove il nuovo CdS

3 Dicembre 2024 News

Aumenti delle tariffe ZTL per i bus turistici a Roma durante il Giubileo: la nota di Anav Lazio

3 Dicembre 2024 Bus da turismo, News

La tranvia Sassi-Superga compie 140 anni

2 Dicembre 2024 Amarcord, News



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



[Leggi la rivista onlin](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

STELLANTIS: ARRIVATA CONVOCAZIONE INCONTRO AL MIMIT PER IL 17 DICEMBRE ALLE 14

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 04 dic - E' stato convocato per il 17 dicembre alle ore 14 l'incontro su Stellantis. All'incontro, che si terra' al ministero delle Imprese e del Made in Italy, parteciperanno le organizzazioni sindacali, Stellantis, [Anfia](#) e le Regioni dove sono presenti gli stabilimenti dell'azienda (Piemonte, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Abruzzo, Basilicata). Lo comunica il Mimit.

Cel

(RADIOCOR) 04-12-24 14:28:02 (0410) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Stellantis	12,276	+2,87	15.00.27	11,944	12,296	12,192

TAG

ATTIVITÀ MANIFATTURIERE MEZZI DI TRASPORTO

AUTOVEICOLI RIMORCHI E SEMIRIMORCHI EUROPA ITALIA

EMILIA ROMAGNA CAMPANIA PIEMONTE STELLANTIS ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità



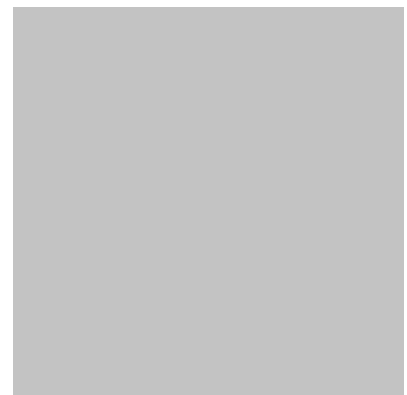
HOME ECONOMIA

Stellantis, arrivata convocazione per tavolo Mimit 17/12 alle 14

04 Dicembre 2024

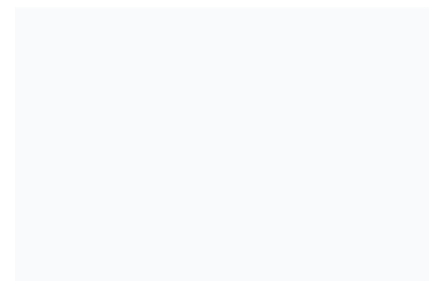
E' arrivata la convocazione del Ministero delle Imprese e del Made in Italy per il tavolo del 17 dicembre su Stellantis. I convocati, alle ore 14, sono le organizzazioni sindacali, l'azienda, [Anfia](#) e le Regioni dove sono presenti gli stabilimenti (Piemonte, Campania, Emilia-Romagna, Lazio, Abruzzo, Basilicata).

Ti potrebbe interessare anche



Agricoltura, Giansanti: In Italia si può fare di più, mi aspetto convocazione governo

06 Febbraio 2024



INFOGRAFICA INTERATTIVA Carburanti, Mimit: Prezzo benzina stabile in autostrada, gasolio in calo

08 Febbraio 2024 di Redazione

I dati sono quelli del Ministero delle imprese e del Made in Italy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

INFOGRAFICA INTERATTIVA
Carburanti, Mimit: Calano i prezzi di benzina e diesel

22 Febbraio 2024 di Redazione

I prezzi medi del carburante regione per regione secondo i dati del Ministero delle Imprese e del Made in Italy

INFOGRAFICA INTERATTIVA
Carburanti, Mimit: Prezzi di benzina e diesel ancora in calo

27 Febbraio 2024 di Redazione

I dati sono quelli del Ministero delle imprese e del Made in Italy

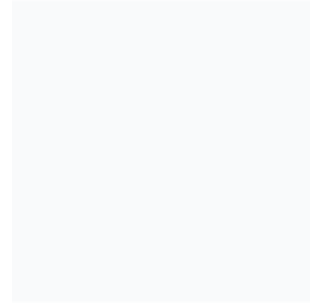
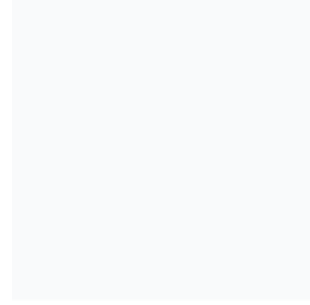
INFOGRAFICA INTERATTIVA
Mimit: Prezzo benzina stabile in autostrada, cala ancora diesel

01 Marzo 2024

I prezzi medi del carburante regione per regione, secondo i dati diffusi dal ministero delle imprese e del Made in Italy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



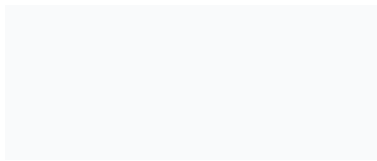
Podcast 2/ Cop29, cosa è successo a Baku in due settimane molto intense



Iscriviti alla newsletter di GEA

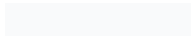
Privacy Policy. *

Iscriviti



Copyright © GEA - Green Economy Agency

Direttore responsabile: Vittorio Oreggia | Editore: WITHUB S.P.A.



Iscritta nel Registro delle Imprese di Milano | Sede legale: Via Rubens 19, 20158 Milano (MI)

Natura: Agenzia di Stampa | Periodicità: quotidiana

Numero di registrazione: 2172/2022 | Numero registrazione ROC: 30628

- Chi siamo
- Contatti
- Privacy Policy
- Cookie Policy
- Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849